



Wortprotokoll der 58. Sitzung

Finanzausschuss

Berlin, den 4. November 2019, 13:15 Uhr
Berlin, Paul-Löbe-Haus
Sitzungssaal E 400

Vorsitz: Bettina Stark-Watzinger, MdB

Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt 1

Seite 6

Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und
SPD

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftver-
kehrsteuergesetzes**

BT-Drucksache 19/14339

Federführend:
Finanzausschuss

Mitberatend:
Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicher-
heit
Ausschuss für Tourismus
Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Berichterstatter/in:
Abg. Katja Hessel [FDP]
Abg. Michael Schrodi [SPD]
Abg. Dr. Hermann-Josef Tebroke [CDU/CSU]



Tagesordnungspunkt 2

Seite 6

Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht

BT-Drucksache 19/14338

Ein Fragenkatalog wurde nicht erstellt. Die Sachverständigenliste ist als Anlage beigefügt.

Federführend:
Finanzausschuss

Mitberatend:
Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz
Ausschuss für Wirtschaft und Energie
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen
Haushaltsausschuss (mb und § 96 GO)

Berichterstatter/in:
Abg. Ingrid Arndt-Brauer [SPD]
Abg. Katja Hessel [FDP]
Abg. Johannes Steiniger [CDU/CSU]



Teilnehmende Sachverständige:

ACE Auto Club Europa e. V.

Hurek, Kerstin

Agora Verkehrswende / Smart Energy for Europe Platform (SEFEP) gGmbH

Elmer, Dr. Carl-Friedrich

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (Flughafenverband ADV)

Beisel, Ralph

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)

Reh, Dr. Werner

Bundesrechnungshof

Dingendorf, Dr. Markus

Bundessteuerberaterkammer

Kalina-Kerschbaum, Claudia

Kurczinski, Boris

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.

Dreyer, Sebastian

Hoppe, Dr. Lars

von Randow, Matthias

Bundesverband Lohnsteuerhilfvereine e. V.

Nöll, Erich

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)

Stolte, Christian



Deutscher Bauernverband e. V.

Brinckmann, Annett

Hemmerling, Udo

Flughafen Nürnberg GmbH

Hupe, Dr. Michael

Hechtner, Prof. Dr. Frank

Technische Universität Kaiserslautern

ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH

Pehnt, Dr. Martin

Kommunale Spitzenverbände

Zimmermann, Uwe

Zentralverband des Deutschen Baugewerbes e. V.

Pakleppa, Felix

**Teilnehmende Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Brodesser, Dr. Carsten Güntzler, Fritz Gutting, Olav Michelbach, Dr. h. c. Hans Müller, Sepp Tebroke, Dr. Hermann-Josef Tillmann, Antje	
SPD	Arndt-Brauer, Ingrid Binding (Heidelberg), Lothar Daldrup, Bernhard Kiziltepe, Cansel Schrodi, Michael	
AfD	Glaser, Albrecht Gminder, Franziska	
FDP	Herbrand, Markus Hessel, Katja Schäffler, Frank	
DIE LINKE.	Cezanne, Jörg	
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Paus, Lisa Schmidt, Stefan	



Beginn der Sitzung: 13:17 Uhr

Tagesordnungspunkt 1

Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

BT-Drucksache 19/14339

Tagesordnungspunkt 2

Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht

BT-Drucksache 19/14338

Stellvertretender Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Ich begrüße alle anwesenden Sachverständigen und danke Ihnen, dass Sie der Einladung zu unserer heutigen Anhörung gefolgt sind, um mit uns über die Themen „Luftverkehrsteuergesetz“ und „Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht“ zu sprechen.

Soweit Sie als Sachverständige davon Gebrauch gemacht haben, dem Finanzausschuss vorab eine schriftliche Stellungnahme zukommen zu lassen, sind diese an alle Mitglieder des Ausschusses verteilt worden. Sie werden auch Bestandteil des Protokolls der heutigen Sitzung.

Ich begrüße noch einmal die Kolleginnen und Kollegen des Finanzausschusses und, soweit anwesend, die der mitberatenden Ausschüsse. Auch in diesem Kreis, begrüße ich für das Bundesministerium der Finanzen Frau Ministerialdirektorin Mildenerger, Herrn Ministerialdirigenten Rennings sowie die weiteren anwesenden Fachbeamten des Bundesministeriums der Finanzen. Ferner begrüße ich die Vertreter der Länder.

Gegenstand der zweiten Anhörung am heutigen Tag ist der Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes“ (Bundestag-Drucksache 19/14339) sowie der Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD „Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzpro-

gramms 2030 im Steuerrecht“ (Bundestag-Drucksache 19/14338). Für die Anhörung ist ein Zeitraum von 2 Stunden und 15 Minuten vorgesehen, also bis ca. 15:30 Uhr. Ziel ist es, möglichst vielen Kolleginnen und Kollegen die Möglichkeit zur Fragestellung zu geben.

Um dieses Ziel zu erreichen, hat sich der Finanzausschuss in dieser Legislaturperiode für ein neues Modell der Befragung entschieden, d. h. die vereinbarte Gesamtzeit wird entsprechend der Fraktionsstärke in Einheiten von jeweils 5 Minuten unterteilt. In diesem Zeitraum müssen sowohl Fragen als auch Antworten erfolgen. Je kürzer die Fragen formuliert werden, desto mehr Zeit bleibt für die Antworten. Wenn mehrere Sachverständige gefragt werden, bitten wir, fair darauf zu achten, den folgenden Experten ebenfalls Zeit zur Antwort zu lassen. Um Ihnen ein Gefühl für die Zeit zu vermitteln, wird nach 4 Minuten und 30 Sekunden ein Signalton ertönen. Dann verbleiben noch 30 Sekunden für die Antwort. Unsere bisherigen Anhörungen haben gezeigt, dass dies bei etwas gutem Willen und gegenseitigem Verständnis gut möglich ist.

Die fragestellenden Kolleginnen und Kollegen darf ich bitten, stets zu Beginn ihrer Frage die Sachverständigen zu nennen, an die 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, soweit nicht bereits geschehen, ihre Fragesteller im Vorhinein bei mir 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 alle bitten, die Mikrofone zu benutzen und sie am Ende der Redebeiträge wieder abzuschalten, damit es zu keinen Störungen kommt. Wir beginnen jetzt mit der Anhörung. Die erste Frage kommt von der Fraktion der CDU/CSU. Herr Steiniger, bitte.

Abg. **Johannes Steiniger** (CDU/CSU): Ich würde meinen ersten Fragekomplex gerne auf die energetische Gebäudesanierung richten. Meine Fragen gehen an den Zentralverband des Deutschen Baugewerbes. Wie bewerten und schätzen Sie die Grenzwerte ein, die wir im Gesetz angegeben haben,



spricht 20 Prozent der Ausgaben, höchstens 40 000 Euro und die Befristung auf das Jahr 2030. Wie bewerten Sie dies?

Frage zwei: Wir werden derzeit von vielen Energieberatern angeschrieben, die darauf hinweisen, dass - anders als beim KfW-Instrumentarium - sie hier in diesem Prozess ausgeschlossen sind. Wie sinnvoll wäre es aus Ihrer Sicht, die Energieberater als Baubegleitung in die Maßnahmen mit einzubeziehen?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Vielen Dank. Ich rufe Herrn Pakleppa vom Zentralverband des Deutschen Baugewerbes auf, bitte sehr.

Sv **Felix Pakleppa**: (Zentralverband des Deutschen Baugewerbes e. V.): Ich denke, dass die Einführung einer steuerlichen Sanierungsförderung, die seit vielen Jahren auf der Tagesordnung steht, einen signifikanten Anstieg bei der Sanierungsdynamik mit sich bringen wird - davon gehen wir fest aus. Der neuerliche Anlauf für eine steuerliche Förderung der energetischen Sanierung wird von der Bauwirtschaft, genauso wie vom gesamten Handwerk, ausdrücklich begrüßt. Es gab zwei Anläufe in den Jahren 2011 und 2015, diese sind damals nicht gelungen. Wir hoffen, dass aller guten Dinge drei sind und es dieses Mal funktioniert.

Zu Iren Fragen: Wir gehen davon aus, dass das Fördervolumen richtig gewählt worden ist. Es ist auch richtig, dass die Einzelmaßnahmen gesetzlich definiert werden: Die Dämmung von Wänden, Dachflächen, Geschossflächen, die Erneuerung von Fenstern, Lüftungsanlagen und Heizungsanlagen. Die Maßnahmen sind genau richtig und auch der Zeitraum und das Fördervolumen sind aus unserer Sicht gut gewählt, wir brauchen die zehn Jahre. Das merkt man in der Praxis, wenn unsere Betriebe mit den Kunden, mit den Eigenheimbesitzern sprechen. Diese entscheiden nicht so schnell wie ein gewerblicher Investor. Die brauchen Zeit, die reden mit ihrer Hausbank und überlegen sich sehr genau, ob sie eine Maßnahme oder mehrere Maßnahmen nehmen. Wenn man sich anschaut, wie bisher die Sanierungsmaßnahmen aussehen, stellen wir fest, dass in 60 Prozent aller Fälle lediglich eine energetische Maßnahme ergriffen wird, in 25 Prozent der Fälle werden zwei Maßnahmen ergriffen. Bei einem kleinen Anteil werden drei oder vier Maßnahmen in Kombination umgesetzt. Gerade deshalb ist es wichtig, auch die Einzelmaßnahmen steuerlich zu

fördern, damit die Eigenheimbesitzer mit der Sanierung wirklich anfangen.

Die zehn Jahre sind zum einen für die Auftraggeber wichtig, damit diese sich in Ruhe überlegen können, wann sie welche Maßnahmen umsetzen wollen. Wenn der Zeitraum zu kurz bemessen ist, dann würden gerade viele ältere Eigenheimbesitzer wahrscheinlich sagen: „Das machen wir nicht, das schaffen wir nicht“. Von daher sind die zehn Jahren ganz entscheidend, um möglichst viele Eigenheimbesitzer mitzunehmen. Zum anderen sind die zehn Jahre auch für unsere Firmen wichtig, von den Maurern über die Stuckateure, die die Wärmedämmung machen, Elektriker usw., damit diese einen zehnjährigen Zeitraum für ihre Planungen haben. Sie wollen wissen, wie viele Arbeitnehmer sie einstellen können, ob sie Leute ausbilden und entsprechende Investitionen in Geräte oder Anlagen usw. tätigen können. Von daher sind wir damit sehr einverstanden.

Bei dem Katalog der Einzelmaßnahmen fehlt uns ein Punkt: Die Modernisierung der elektrischen Anlagen. Wir stellen fest, dass wir, wenn wir über Betriebs- und Verbrauchsoptimierung, über eine digitale Steuerung, über Lüftungsanlagen oder über Photovoltaikanlagen reden, gute elektrische Anlagen im Haus brauchen. Wir sprechen hier von bidirektionalen Leitungen. Solchen Leitungen haben wir in über 60 Prozent der Gebäude momentan nicht. Das heißt, wir bräuchten auch eine Ertüchtigung der elektrischen Anlagen in den Häusern, um tatsächlich eine energetische Sanierung vollumfänglich durchführen zu können.

Was die Anforderungen angeht, die an die Unternehmen gestellt werden, die die Maßnahmen umsetzen sollen, heißt es im Gesetzesentwurf, dass es Fachunternehmen sein sollen. Das halten wir für richtig. Fachunternehmen sind nach meiner Definition Unternehmen, die ihre fachliche Qualifikation durch eine Eintragung in die entsprechenden Verzeichnisse nachweisen. In der Handwerksordnung sind Elektriker, Stuckateure, Maler usw. in der Anlage A eingetragen. Das müsste ausreichen, um ein unkompliziertes und unbürokratisches Verfahren zu ermöglichen.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Vielen Dank. Ich rufe Herrn Schrodi von der SPD Fraktion auf, bitte sehr.



Abg. **Michael Schrodi** (SPD): Meine erste Frage geht an Herrn Stolte und an Herrn Prof. Dr. Hechtner. Mit dem Gesetzentwurf soll die Luftverkehrssteuer erhöht werden, damit das Fliegen weniger attraktiv wird. Damit vollziehen wir das, was wir uns mit dem Klimapaket vorgenommen haben. Meine Frage, Herr Stolte, wie beurteilen Sie die vorgesehene Erhöhung der Luftverkehrsteuer ganz allgemein? Herr Hechtner, wir haben einige Änderungsvorschläge bekommen. Dabei geht es auch um die Änderung der Distanzklassen und das Hinzufügen weiterer Distanzklassen. Im bisherigen System richtet sich die Höhe der Steuer nach drei Distanzklassen, wobei die kürzeste den gesamten europäischen Raum umfasst. Teilen Sie unsere Auffassung, dass eine weitere Distanzklasse, beispielsweise für Inlandsflüge, europarechtswidrig wäre?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Ich erteile das Wort Herrn Stolte von der Deutschen Energie-Agentur GmbH.

Sv **Christian Stolte** (Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)): Ich fasse mich kurz. Grundsätzlich halten wir es für sinnvoll, ein solches Instrument einzuführen, wobei man sich darüber im Klaren sein muss, dass die Wirkung natürlich begrenzt ist. Einerseits wegen des Anteils, den der Flugverkehr am CO₂-Ausstoß hat, andererseits, weil die Preise eine dämpfende Wirkung haben. Wir halten es deswegen für sinnvoll, wenn die Mittel auch für den Ausbau besserer synthetischer Kraftstoffe genutzt werden. Denn das ist der zweite Pfand, den wir begehen müssen. Wir müssen bei Allem, was wir im Luftverkehr machen, auch schauen, dass wir den internationalen Kontext im Kopf haben. Deutschland kann natürlich Impulse geben und Vorreiter sein, aber wir müssen international schauen, wie wir das zusammenbringen.

Sv **Prof. Dr. Frank Hechtner** (Technische Universität Kaiserslautern): Es ist nach der Luftverkehrssteuer gefragt worden. Zweifelsohne stehen hier ökonomische und wirtschaftliche Zielsetzungen von Luftverkehrsunternehmen konträr zu den Zielen, die mit dem Klimaschutz und der Umwelt in Zusammenhang stehen. Die Idee, die dort letztendlich dahintersteht, ist, dass sie mit einer Erhöhung des Preises typischerweise die Nachfrage reduzieren – keine Frage. Dabei muss man fairerweise sagen, dass ein Konsument das gesamte Bündel bewertet, nicht nur den Preis, sondern auch die

Qualität. Sie haben sich dazu entschlossen, die Sätze anzuheben, Sie gehen also davon aus, dass die Nachfrage darauf reagieren wird. Dies ist, wenn man den Umweltgesichtspunkt in den Vordergrund stellen will, nicht zu beanstanden.

Die nächste Frage, die sie an mich gerichtet haben, betraf die drei Distanzklassen. Zu den drei Klassen gibt es zwei größere Entscheidungen. Die eine Entscheidung ist vom Bundesverfassungsgericht. Das Bundesverfassungsgericht hat die drei Klassen, so wie sie jetzt ausgestaltet sind, nicht beanstandet, weil sie gestaffelt sind. Die Idee, die dahinter steckte war, dass die Staffelung der Entfernung in pauschalierter Form Rechnung trägt. Hinter den Zonen steht letztendlich ein höherer Treibstoffausstoß. Insofern könnte man eine weitere Staffelung durchaus einführen. Man müsste dann unten beginnen und diese deutlich tiefer ansetzen, wenn man den Vorgaben des Verfassungsgerichts genügen will. Das wäre jedoch genau kontraproduktiv zu dem, was Sie hier eigentlich wollen. Eine weitere Staffelung wäre also nicht sinnvoll.

Der andere Punkt, den Sie angesprochen haben, war eine weitere Staffelung, die nur für das Inland gelten würde. Dort haben wir mittlerweile eine Entscheidung des EuGH, der eine ähnliche Regelung in Irland mit 300 Kilometern als Staffelung, verworfen hat. Man muss wohl sagen, dass eine solche zusätzliche Differenzierung, die auf eine ähnliche Strecke bemessen wäre, europarechtlich nicht umzusetzen wäre. Es gibt also gewichtige Gründe dafür, die Staffelung, sowie sie jetzt ist, nicht zu verändern. Vielen Dank.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Ich unterstelle, dass die weitere Zeit von 20 Sekunden nicht in Anspruch genommen wird. Dann rufe ich auf, von der AfD, Frau Kollegin Gminder. Bitte sehr, Frau Gminder.

Abg. **Franziska Gminder** (AfD): Die Deutsche Bahn wird im Gesetzesentwurf nicht mehr erwähnt. Vorher war die Rede davon, dass die Luftfahrpassagiersteuer die Möglichkeit eröffnen soll, die neunzehnprozentige Mehrwertsteuer auf Bahnfahrten zu reduzieren oder ganz abzuschaffen. Davon ist jetzt nicht mehr die Rede. Meine Frage: Kann die Ticketsteuer komplett oder nur teilweise an die Passagiere weitergegeben werden? Was bedeutet diese Kostensteigerung für die zur Verfügung stehenden Mittel zur



Entwicklung alternativer, leiserer und kerosinsparender Antriebe in der Luftfahrt? Die Frage stelle ich an einen Vertreter des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft.

Zweite Frage: Erwartet man wirklich, dass der Verbraucher zukünftig weniger fliegen wird? Wird Deutschland seinen selbstgesetzten CO₂-Zielen damit näher kommen? Deutschland hat mit einem Anteil von ca. zwei Prozent praktisch keinen Einfluss auf die weltweiten CO₂ Emissionen. Die Fragen würde ich ebenfalls an den Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft richten.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, bitte sehr Herr von Randow.

Sv **Matthias von Randow** (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.): Die Frage, ob die Luftverkehrsteuer dazu führt, dass die erhöhten Kosten an die Passagiere weitergegeben werden, ist wie folgt zu beantworten: Wir haben seit der Einführung der Luftverkehrsteuer zum 1. Januar 2011 regelmäßig die Folgen der Luftverkehrsteuer evaluiert. Wir haben festgestellt, dass aufgrund des intensiven internationalen Wettbewerbs zu einem großen Teil die Steuer nicht an die Kunden weitergegeben werden kann. Dies führt im Ergebnis dazu, dass - erstens - Marktanteile ausländischer Unternehmen zugenommen und Marktanteile inländischer Unternehmen abgenommen haben. Zweitens führt diese Luftverkehrsteuer im nationalen Alleingang dazu, dass den Unternehmen Investitionsmittel abgezogen werden, da sie die Steuer eben nicht weitgehend an die Passagiere weiterreichen können. Sie müssen die Steuerkosten also aus dem eigenen Gewinn aufbringen. Das geht zu Lasten der Investitionen. Die Möglichkeiten, in energieeffiziente Flugzeuge zu investieren, werden deutlich geschmälert. Das haben wir Jahr für Jahr regelmäßig evaluiert und dem Gesetzgeber auch zur Kenntnis gegeben.

Zur zweiten Frage, ob weniger geflogen wird: Wir haben festgestellt, dass mit der Einführung der Luftverkehrsteuer eben nicht weniger geflogen wird. Das hängt im Wesentlichen damit zusammen, dass die Nachfrage sehr stark und international bestimmt wird. Was wir aber festgestellt haben, ist, dass aufgrund der massiven Wettbewerbsverzerrungen, die mit diesem nationalen Alleingang verbun-

den sind, die Nachfrage nach deutschen Dienstleistungen, deutschen Fluggesellschaften, deutschen Flughäfen, insbesondere im grenznahen Bereich, deutlich nachgegeben hat. Im Gegenzug haben die Wettbewerber im Ausland davon profitiert. Das Gesetz wird damit ein Gesetz zur Förderung ausländischer Wettbewerber und ein Gesetz zur Bestrafung der Fluggesellschaften, die heute mit Investitionen in energieeffizientere Flugzeuge am meisten in den Klimaschutz investieren wollen. Dankeschön.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Tebroke, bitte sehr!

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Ich möchte meine Frage ebenfalls an den Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft richten, aber auch an die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen. Zunächst an Herrn Beisel die Nachfrage, ob sie die Auswirkungen der Einführung der Luftverkehrsteuer auf die deutschen Fluggesellschaften genauso einschätzen wie Herr von Randow. Zum Zweiten würde ich gerne auf die Änderung bzw. Beibehaltung des §11 Abs. 2 eingehen. Sie wissen, dass ein erster Referentenentwurf eine Streichung an dieser Stelle vorgesehen hatte. Im aktuellen Gesetzesentwurf ist wieder vorgesehen, dass eine Verrechnung stattfindet, also eine Anpassung der Steuersätze im Hinblick auf Einnahmen, die im Emissionshandel erzielt worden sind. Wie schätzen Sie die Beibehaltung der Regelung des § 11 Abs. 2 ein? Können Sie sich vorstellen, auf diese auch zu verzichten?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Ich erteile das Wort zunächst an den Herrn Beisel von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V., bitte sehr.

Sv **Ralph Beisel** (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V.): Wir haben die Entwicklung seit dem Jahr 2011 an den deutschen Verkehrsflughäfen genau im Blick. Was wir erleben, ist eine Diskussion, die teilweise sehr laienhaft geführt wird. Eine der Annahmen ist immer, dass eine Fluggesellschaft ganz einfach dazu in der Lage ist, einen Steuerzuschlag an den Passagier weiterzuleiten. Das ist in der Praxis leider nicht der Fall. Die Auswirkungen auf den Luftverkehr sind dadurch sehr schädlich. Bei einem Flug von Köln nach Berlin hat eine Airline eine Gewinnmarge von ungefähr zwei Prozent. Wenn Sie das auf 180 Passagiere



rechnen, von denen jeder künftig zusätzlich 5,50 Euro zahlen soll, kommen Sie auf ungefähr 1000 Euro, die der Flug teurer wird. Das geht weit über die zwei Prozent Gewinnmarge hinaus. Das führt dazu, dass die Airlines als kaufmännische Unternehmen entsprechend reagieren und sich fragen, ob auf diesem Flug ihr Fluggerät weiterhin wirtschaftlich eingesetzt ist. Sie ziehen dann auch die Konsequenz, Flüge zu verlagern. Damit haben wir den Effekt, dass tatsächlich Luftverkehr verloren geht, was wir bislang an vielen, insbesondere an den grenznahen Flughäfen sehen konnten. Es wird allerdings nicht weniger geflogen. Die Flugzeuge internationaler Fluggesellschaften kommen nur woanders zum Einsatz. In der Konsequenz bedeutet das, dass Sie ausländische Unternehmen stärken, Flughafenstandorten in Nachbarländern ein Konjunkturprogramm geben, aber nichts zur Stärkung der Bahn tun, und nichts tun, damit insgesamt weniger geflogen wird. Zu allem, was uns hilft, Geld wegen

anderer Belastungen wieder zurückzubekommen, kann ich nur sagen: herzlichen Dank. Wenn es hier eine Anrechnung von Zahlungen gibt, die die Airlines für den Emissionshandel oder an anderer Stelle leisten, so ist dies dringend erforderlich. Die Gesamtbelastung für die Flughäfen und Airlines wird durch den Steuerschritt, der jetzt angedacht ist, auf zwei Milliarden Euro ansteigen. Damit erhebt Deutschland die höchsten Luftverkehrssteuern in ganz Europa.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Dann ist noch hinreichend Zeit. Herr von Randow noch einmal vom Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, bitte sehr.

Sv **Matthias von Randow** (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.): Sie haben die Verrechnung mit dem Emissionszertifikatehandel angesprochen. Dazu folgende Ausführung. Damals als das Luftverkehrsteuergesetz vom Gesetzgeber in Kraft gesetzt worden ist, ist vereinbart worden, dass man das Aufkommen bei einer Milliarde deckelt und die Steuersätze unter Berücksichtigung von zweierlei Dingen jährlich überprüft und angepasst werden: Erstens unter Berücksichtigung der Einnahmen des Staates aus dem Emissionszertifikatehandel und zweitens mit einer Orientierung darauf, dass die Luftverkehrssteuereinnahmen nicht über die anvisierte eine Milliarde hin-

ausgehen. Das hat das BMF in der Folge leider niemals so umgesetzt, sondern es hat lediglich die Einnahmen des Staates aus dem Emissionszertifikatehandel dagegen gerechnet. Allerdings auch nur die deutschen Einnahmen, die deutlich unter den Kosten der Airlines liegen. Die Deckelung bei einer Milliarde wurde nicht erreicht, dadurch liegen die Luftverkehrssteuereinnahmen mittlerweile bei über 1,2 Milliarden. Und es ist keine Deckelung organisiert.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Die Zeit geht ziemlich genau auf. Dann erteile ich das Wort der Frau Kollegin Hessel von der FDP Fraktion, bitte sehr.

Abg. **Katja Hessel** (FDP): Wir bleiben bei der Luftverkehrsteuer. Meine Frage geht an den Flughafen Nürnberg, an Herrn Dr. Hupe. Wir haben jetzt schon viel gehört über die Steigerung der Luftverkehrsteuer, aber es wird überproportional die Stufe 1 gesteigert. Was hat das für Auswirkungen auf kleinere und mittlere, deutsche Flughäfen und auf Fluggesellschaften? Im Gesetzesentwurf steht auch, dass es Anreize für ein umweltgerechtes Verhalten im Flugverkehr geben soll. Hat Ihrer Meinung nach die erhöhte Luftverkehrsteuer irgendeine klimaschützende Lenkungswirkung oder wird damit für Flughäfen irgendetwas möglich gemacht, das Klima zu schützen?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Hupe, Flughafen Nürnberg, bitte sehr.

Sv **Dr. Michael Hupe** (Flughafen Nürnberg GmbH): Zur Beantwortung der Frage eine kurze Einordnung. Es gibt zwei Arten von Airlines. Die einen - wie Lufthansa oder Air France - betreiben große Netzwerke und brauchen dafür sehr große Flughäfen wie Frankfurt, London oder Paris. Und es gibt andere Airlines, die sich darauf spezialisiert haben, sogenannte „Punk-zu-Punkt-Verbindungen“ anzubieten, häufig innerhalb Europas, selten im Langstreckenbereich. Diese Airlines sind damit deutlich flexibler und können auch auf andere Flughäfen gehen. Wir gehen auf die Airlines zu, die insbesondere an mittelgroßen Flughäfen wie bei uns in Nürnberg tätig sind. Wir haben zum einen den Flugverkehr zu den großen Drehkreuzen wie Amsterdam und Frankfurt, zum anderen haben wir aber auch im Charter- und im Low-Cost-Bereich Direktverbindungen, wodurch wir viele Regionen im Mittelmeer abdecken können. Wir können auch viele



Regionen in Osteuropa anfliegen. Das heißt, dass wir auf diese Punkt-zu-Punkt-Verbindungen angewiesen sind. In diesem Bereich haben sie Airlines, die wie scheues Wild sind, weil sie nicht an einen Flughafen gebunden sind, der eine Hubfunktion hat. Die Airlines können ihre Maschinen irgendwo in Europa hinstellen, wo die Verkehrsrechte es hergeben. Ich sage meinen Kollegen immer: Wir stehen nicht in Konkurrenz zu Leipzig oder Stuttgart, sondern zu Bergen, Porto, Barcelona, Rom etc. Wenn ich nur Punkt-zu-Punkt-Verbindungen habe, kann ich die Maschinen sehr schnell an andere Flughäfen stellen. Die Airlines machen eine ganz einfache Kalkulation: Sie stellen ihre Kapazitäten dorthin, wo sie den meisten Gewinn erwarten und wo die Produktionsbedingungen am besten sind.

Wenn Sie jetzt einseitig, insbesondere in der Distanzklasse 1, überproportional die Kosten erhöhen, heißt das, dass Sie genau die Regionalflughäfen, die diese Punkt-zu-Punkt-Verbindungen innerhalb Europas anbieten und über so gut wie keine außer-europäischen Verbindungen verfügen, besonders stark „beauflagen“. Sie können deshalb davon ausgehen, dass Kapazitäten abgezogen werden. Wir werden relativ schnell in den nächsten Monaten und Jahren sehen, dass insbesondere die kleineren Flughäfen ihr Angebot entsprechend verlieren. Die Konsequenzen im touristischen Bereich sind beispielsweise geringere Auslastungen der Hotellerie. Sie werden auch ein geringeres Angebot an Flügen in die Mittelmeerregion sehen. Das heißt also: Sie schwächen die dezentralen Regionen und fokussieren den Verkehr wieder auf die großen Drehkreuze wie Frankfurt oder München. Weil die Leute dann wieder zunächst in diese Regionen fahren müssen, um von dort aus abzufliegen, haben Sie die entsprechend prekären Situationen bei den Themen Wohnraum und Verkehrsstruktur. Und Sie koppeln uns langsam aber sich ab, weil wir für Arbeitnehmer, die zum Beispiel aus Osteuropa in unsere Region kommen unattraktiv werden, weil sie nicht mehr zurück in ihre Heimat -momentan ein Schwergewicht unseres Angebotes – zurück fliegen können. Sie gehen dann dort hin, wo dieses Angebot existiert.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herzlichen Dank! Es bleibt noch eine Minute Frau Hessel, wenn Sie die nutzen wollen.

Abg. **Katja Hessel** (FDP): Vielleicht noch mal ganz kurz die Nachfrage zur Lenkungswirkung.

Sv **Dr. Michael Hupe** (Flughafen Nürnberg GmbH): Die Lenkungswirkung, die ich sehe, ist die, dass sich der Flugverkehr auf die großen Drehkreuze verlagern wird. Was das Thema „Anreize“ betrifft: Ich sehe in diesem System keinen Anreiz für uns im Luftverkehr. Wir brauchen mehr technologische Entwicklungen, wir müssen Power-to-Liquid beziehungsweise Power-to-X entwickeln. Wir brauchen eine stärkere Fokussierung darauf, dass wir auch biologische oder technologisch neu entwickelte Kraftstoffe mit zuführen. Für die Flughäfen selbst gibt es so gut wie keine Anreizsysteme. An sich sind wir durch das Aufstellen von Solarkollektoren auf einem guten Weg, unsere Energieversorgung zu autonomisieren. Wenn wir jedoch Flugverkehr verlieren, dann fehlen uns die Mittel dafür. Dann werden wir dieses Programm zurückfahren müssen.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Kollege Cezanne von der Fraktion DIE LINKE. Bitte sehr, Sie haben das Wort.

Abg. **Jörg Cezanne** (DIE LINKE.): Meine Frage geht an Herrn Dr. Elmer von Agora Verkehrswende. Herr Dr. Elmer, ich würde Sie bitten, noch einmal eine Bewertung der Verteilungswirkung des vorliegenden Klimapaketes 2030 der Bundesregierung vorzunehmen. Insbesondere würde mich interessieren, wie Sie die Erhöhung der Pendlerpauschale und die Einführung des Pendlergeldes bewerten. Wenn dann noch Zeit ist, würde mich interessieren, ob es aus Ihrer Sicht geeigneter Maßnahmen gäbe, um ökologische Ziele bei gleichzeitiger Wahrung sozialer Belange zu erreichen. Dankeschön.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Elmer von Agora Verkehrswende, bitte sehr.

Sv **Dr. Carl-Friedrich Elmer** (Agora Verkehrswende / Smart Energy for Europe Plattform gGmbH): Zunächst einmal möchte ich betonen, dass natürlich auch für Agora Verkehrswende die soziale Ausgewogenheit ein entscheidendes Kriterium bei der Bewertung von Klimapolitikmaßnahmen ist. Wir begrüßen daher die grundsätzliche Intention, die Pendlerpauschale zu erhöhen und eine Mobilitätsprämie einzuführen.

Allerdings sehen wir die konkrete Ausgestaltung des Klimapakets sowohl aus umweltpolitischer als auch aus verteilungspolitischer Perspektive durchaus kritisch. Aus umweltpolitischer Perspektive sehen wir ein Problem bei der Pendlerpauschale



dahingehend, dass sie generell eher verkehrsinduzierend wirkt und tendenziell den Flächenverbrauch und die Zersiedlung befördert.

Aus verteilungspolitischer Perspektive setzt unsere Kritik da an, dass eine Entlastung insbesondere für einkommensstarke Haushalte erfolgt, die dementsprechend einen höheren Grenzsteuersatz haben. Einkommensschwache Haushalte erfahren hingegen eine relativ geringe Entlastung, wie dies auch hinlänglich in der Presse und in der Öffentlichkeit diskutiert wurde. Hinzu kommt, dass einkommensstarke Haushalte tendenziell eher größere Anpassungsspielräume haben, sei es über den Kauf eines effizienteren Fahrzeugs, sei es über eine größere Freiheit, was die Wohnortwahl und damit die Pendeldistanz angeht. Was die unzureichende Entlastung einkommensschwacher Haushalte angeht, wird zwar eine gewisse Verbesserung durch die Mobilitätsprämie erreicht, aber das grundsätzliche verteilungspolitische Problem, dass einkommensschwache Haushalte eine geringere Entlastung haben, wird dadurch unserer Meinung nach nicht ausreichend adressiert. Ähnliche Probleme, also eine soziale Schieflage, sehen wir auch bei anderen Maßnahmen des Klimapaketes, sei es der Umweltbonus, sei es die Dienstwagenprivilegierung für Elektrofahrzeuge. Auch hier sind die Profiteure eher in den oberen Einkommensregionen zu finden, wohingegen die Belastungen durch Steuerausfälle, Subventionen oder Kaufprämien von allen Steuerzahlern zu tragen sind.

Unserer Meinung nach ist insgesamt ein anderer Ansatz erforderlich, um langfristig höhere CO₂-Preise umsetzen zu können, da mit steigenden CO₂-Preisen auch die soziale Schieflage weiter zunehmen würde. Der Ansatz, den Agora Energiewende und Agora Verkehrswende gemeinsam entwickelt haben und der sich in ähnlicher Form auch bei anderen Instituten findet, sieht ein insgesamt anderes Paket der Einnahmenrückverteilung vor. Das heißt, sämtliche Einnahmen, die bei den privaten Haushalten entstehen, würden an diese vollständig zurückverteilt werden. Allerdings nicht über eine Erhöhung der Pendlerpauschale, sondern über drei andere Komponenten. Eine davon ist eine Klimaprämie, das heißt, es würde einheitlich für jede Bürgerin und jeden Bürger 100 Euro pro Kopf jährlich zurückgeben. Zudem würde die Stromsteuer auf den europarechtlichen Mindestsatz, das heißt 0,1 Cent, abgesenkt werden. Überdies würde

ein Ausgleichsfond eingerichtet, um daraus nach wie vor betroffene Haushalte gezielt entlasten zu können. Eine generelle Erhöhung der Pendlerpauschale sähe unser Vorschlag nicht vor, jedoch eine Weiterentwicklung. Das heißt, statt einer Abzugsfähigkeit von dem zu versteuernden Einkommen von 30 Cent je Entfernungskilometer, würde jedem zehn Cent von der Steuerschuld abgezogen, und zwar unabhängig von der individuellen Einkommenshöhe und dem individuellen Einkommensteuersatz.

In der Gesamtwirkung wäre das verteilungspolitisch sozial ausgewogen. Das betrifft sowohl die Verteilung über die verschiedenen Einkommensgruppen insgesamt. Insbesondere mittlere und geringere Einkommen sowie Familien würden entlastet. Ebenfalls wichtig: auch der ländliche Raum würde keine zusätzliche Belastung erfahren. Auch innerhalb der Gruppe der Pendler ist insgesamt summa summarum eine soziale Ausgewogenheit zu finden. Es gibt zwar zusätzliche Belastungen in der Gruppe der Hoch- und Spitzenverdiener. Allerdings würden sowohl mittlere als auch geringe Einkommen mehrheitlich von diesem Vorschlag entlastet werden. In der Gesamtperspektive denken wir, dass ein solcher Ansatz über eine allgemeine, für jeden Bürger einheitliche Rückverteilung, die gleichzeitig die Sektorenkopplung adressiert, und gezielte Ausgleichszahlungen über einen Ausgleichsfond sozial gerechter und umweltpolitisch sachgerechter wäre.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Kollege Schmidt von der Partei DIE GRÜNEN, bitte sehr.

Abg. **Stefan Schmidt** (B90/GR): Meine Frage richtet sich an Herrn Dr. Reh vom BUND. Es geht noch einmal um das Thema Luftverkehrssteuer, das von anderen Fragestellern schon aufgegriffen wurde. Ich bitte um eine kurze Antwort. Mir geht es dabei in erster Linie um die Lenkungswirkung, insbesondere bei den Kurzstreckenflügen. Ich habe ein bisschen Zweifel, ob die Veränderungen des Gesetzentwurfs dabei helfen. Ich würde Sie bitten, mir hierzu eine Einschätzung Ihrerseits zu geben, ausgehend von der Tatsache, dass der Flugverkehr - verglichen mit anderen Verkehrsträgern - eigentlich eine relativ niedrige Steuerlast hat, die Ausgaben der Luftverkehrsbranche im europäischen Emissionshandel mit der Luftverkehrssteuer verrechnet werden können und für Umsteigerflüge ein Privileg gilt.



Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Reh vom Bund für Umwelt und Naturschutz, bitte sehr.

Sv **Dr. Werner Reh** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): In der Tat war die Entstehung der Luftverkehrsteuer mit dem Sparpaket verknüpft, mit dem umweltschädliche Subventionen abgebaut werden sollten. Damals hat man Subventionen lediglich im Umfang von einer Milliarde Euro bei insgesamt 12 Milliarden Subventionen (Kerosinstuerbefreiung und Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Tickets) abgebaut. Jetzt würde das auf 1,75 Milliarden Euro erhöht werden. Wir finden die Idee gut, auf die Einnahmeseite zu schauen und die Verwendung der Mittel mit ökologischen Zielen zu verknüpfen. Die Absenkung der Mehrwertsteuer für Bahnfahrten ist eine clevere Idee. Auch die Förderung von Power-to-Liquid ist eine gute Geschichte. Allerdings halten wir die Lenkungswirkung dadurch, dass die innerdeutschen bzw. europäischen Flüge nur mit 13 Euro belastet werden, für zu gering. Dort, wo Alternativen bestehen, werden wir keine echte Lenkungswirkung haben.

Es kommen zwei Konstruktionsfehler hinzu, die Sie bereits angesprochen hatten. Zunächst die Verrechnung mit dem Emissionshandel. Der Emissionshandel wird in Zukunft mehr Einnahmen generieren, weil die Reformen aus dem Jahr 2017 greifen. Die Zertifikatskosten steigen. Diese würden praktisch gekappt und durch die Kompensation bei der Luftverkehrsteuer entsprechend auf Null oder Wirkungslosigkeit gestellt. Damit unterminiert man den europäischen Emissionshandel. Das ist das Modell, das bei der PKW-Maut vor dem EuGH deswegen gescheitert ist, weil man eine Erhöhung an anderer Stelle kompensiert hat.

Der zweite Konstruktionsfehler ist das Umsteigerprivileg. Wer von Düsseldorf nach Frankfurt fliegt – 5 000 Flüge pro Jahr – zahlt 13 Euro Luftverkehrsteuer. Wenn er nach New York weiter fliegt, ist der komplette Flug von der Luftverkehrsteuer freigestellt. Wer hingegen mit der Bahn von Düsseldorf nach Frankfurt fährt – Fahrzeit 1 Stunde und 20 Minuten – zahlt künftig die volle Luftverkehrsteuer von 59 Euro. Das ist eine Quersubventionierung, um Drehkreuze zu fördern. Auch klimapolitisch ist das kontraproduktiv. Wenn diese drei Punkte nicht korrigiert werden, befürchten wir, dass die Wirkung dieses Luftverkehrsteuerpakets für das Klima kontraproduktiv ist.

Abg. **Stefan Schmidt** (B90/GR): Ich würde noch eine weitere Frage an Herrn Zimmermann vom Deutschen Städte- und Gemeindebund richten. Es geht um das Thema Grundsteuer für Windkraftanlagen. Wie kann aus Ihrer Sicht sichergestellt werden, dass die Kommunen Einnahmen generieren können, ohne dass durch zu hohe Hebesätze der notwendige Ausbau von Windkraft verhindert wird? Wie ist aus Ihrer Sicht sichergestellt, dass nicht die Grundstückseigner, sondern die Anlagenbetreiber am Ende dafür bezahlen? Dritte Frage: Sehen Sie auch verfassungsrechtliche Bedenken, wenn das nächste Jahr schon eingeführt werden soll, Stichwort „Verfassungswidrigkeit Grundsteuer“?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Zimmermann, Kommunale Spitzenverbände.

Sv **Uwe Zimmermann** (Kommunale Spitzenverbände): Wir begrüßen den Gesetzesvorschlag, die Gemeinden mit dem Recht auszustatten, einen gesonderten Hebesatz für Flächen festzulegen, auf denen Windkraftanlagen betrieben werden. Das ist aus unserer Sicht ein wichtiger Schritt, um eine Beteiligung der gemeindlichen Ebene an der durch die Windenergie geschaffene Wertschöpfung zu ermöglichen. Dass am Ende die Eigner die Grundsteuer bezahlen, liegt in der Natur des Systems und berührt sicherlich die wirtschaftlichen Verhältnisse zwischen Anlagen und Betreiber, sodass wir davon ausgehen, dass die richtige Ebene belastet wird. Die verfassungsrechtliche Frage nach der Rechtswidrigkeit der Grundsteuer wird zu Recht gestellt. Wir begrüßen aber ausdrücklich, dass am 1. Januar 2020 diese Grundsteuermöglichkeit eröffnet wird. Sie ist ja nicht pflichtig entsprechend festzulegen, sodass wir davon ausgehen, dass es an der Stelle keine durchgreifenden verfassungsrechtlichen Bedenken gibt.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herzlichen Dank. Dann bitte von der SPD, Herr Daldrup. Bitte sehr, Sie haben das Wort.

Abg. **Bernhard Daldrup** (SPD): Ich hätte eine Frage an Herrn Stolte von der Dena. In § 35 c EStG stehen eine ganze Reihe energetischer Maßnahmen, die künftig steuerlich gefördert werden sollen. Wir haben allerdings gerade im Gebäudebereich eine besondere Herausforderung, die sich auf Quartiere bezieht. Meine Frage lautet: Können Sie sich auch Einzelmaßnahmen vorstellen, die man steuerlich



fördern könnte und die quartierbezogene Konsequenzen haben? Meine zweite Frage richtet sich an Herrn Zimmermann und bezieht sich auf die Windenergie, auf die Grundsteuer W. Da das Ganze eine Anreizwirkung haben soll, ist meine Frage, Herr Zimmermann, ob es aus Ihrer Sicht Alternativen zu einer Grundsteuer W gibt, beispielsweise Sonderabgaben, wie das von Agora vorgeschlagen wird, Konzessionsabgaben oder ähnliche Alternativen?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Zunächst erteile ich das Wort Herrn Stolte von der dena, Deutsche Energie-Agentur, bitte sehr.

Sv **Christian Stolte** (Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)): Grundsätzlich ist die steuerliche Absetzbarkeit ein wichtiges Instrument. Die Einzelmaßnahmen, wenn sie dann im Verhältnis zur KfW-Förderung stehen, sind sicherlich gut strukturiert und aufgestellt. Die Einzelmaßnahmen richten sich an private Eigentümer, das sind in Deutschland 15 Millionen Ein- und Zweifamilienhausbesitzer, viele Wohnungseigentümer. Das heißt, das Gros der Maßnahmen wird im Bereich einer Einzelmaßnahme liegen: die Heizung, das Dach, die Fenster. Es wird eher die Ausnahme sein, dass wirklich komplette Quartierslösungen über dieses Instrument adressiert werden. Deswegen ist mein Eindruck: Man kann das machen, aber es wird nicht wirklich einen großen Impuls auslösen, wenn wir das Thema Quartiere noch ausweiten. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass es ein ergänzendes Förderprogramm ist und sowohl das BMWi mit dem Förderprogramm „Wärmenetze 4.0“ als auch das BMI mit der energetischen Stadtteilsanierung durchaus Programme haben, mit denen quartiersbezogene, zum Beispiel Nahwärmelösungen, gefördert werden. Insofern ist mein Eindruck, dass man auch vor dem Hintergrund der Einfachheit des Instruments das Portfolio nicht noch sehr weit aufmachen muss. Das ist schon sehr umfangreich. Ich halte die Ergänzung, die Herr Pakleppa mit den elektrischen Anlagen ausgeführt hatte, für sinnvoll. Das muss bei den Einzelmaßnahmen noch hinzukommen.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Dann bitte Herr Zimmermann von den Kommunalen Spitzenverbänden.

Sv **Uwe Zimmermann** (Kommunale Spitzenverbände): Wir halten es für sehr zentral, Anreizwirkungen für die Windkraft zu erzielen. Insbesondere

die Neuinstallation von Windenergieanlagen ist mehr oder weniger zum Erliegen gekommen. Daher ist es wichtig, die Standortgemeinden dieser Windenergieanlagen mit zu motivieren und an der Wertschöpfung mit zu beteiligen, die bei der Energiewende und bei dem Betrieb von Windenergieanlagen generiert wird. Aus unserer Sicht sind mehrere Anreizfaktoren durchaus kombinierbar. Dazu gehört der Vorschlag, die Gemeinden mit einem besonderen Hebesatzrecht auszustatten, um Flächen, auf denen Windenergieanlagen stehen, mit Grundsteuer W – Hebesetzen zu versehen. Wir begrüßen im Übrigen den Vorschlag aus dem Bundesrat, § 29 Absatz 1 Gewerbesteuergesetz so zu ändern, dass als Bemessungsgrundlage und Maßstab der Gewerbesteuererlegung nicht mehr das Anlagevermögen, sondern die Abgabeleistung zugrunde gelegt wird. Im Übrigen ist es keine grundsteuerrechtliche, sondern eine gewerbesteuerrechtliche Frage, ein Steueraufkommen an dieser Stelle generieren zu können.

Auch Konzessionsabgabeaufkommen sind für uns ein guter, denkbarer Ansatzpunkt. Dies insbesondere dann, wenn es Entgelte für Durchleitungen sind. All das sind aus unserer Sicht wesentliche Aspekte, um die Gemeinden einerseits zu beteiligen, andererseits aber auch dazu zu motivieren, einen aktiven Beitrag dafür zu leisten, dass der Windkraftausbau und damit die Energiewende weiter erfolgreich vorangetrieben werden kann.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herzlichen Dank. Die nächste Frage kommt von der Fraktion der CDU/CSU, Herr Dr. Michelbach, bitte sehr.

Abg. **Dr. h. c. Hans Michelbach** (CDU/CSU): Ich habe eine Frage an die Bundessteuerberaterkammer. Dabei geht es um die befristete Anlegung der steuerlichen Veranlagungspauschale, insbesondere um die Einführung einer Mobilitätsprämie. Bei der Mobilitätsprämie wird von vielfacher Bürokratie gesprochen, die technisch wenig handhabbar sei. Wie könnte aus Ihrer Sicht vor dem Hintergrund dieses Modells eine einfachere Alternative aussehen?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Bundessteuerberaterkammer, Herr Kurczinski, bitte.

Sv **Boris Kurczinski** (Bundessteuerberaterkammer): Das ist eine durchaus komplizierte Frage. Die Mobilitätsprämie ist per se schon ein merkwürdi-



ges Konstrukt, weil wir die Geringverdiener entlasten möchten und jetzt ein veranlagungsbasiertes System schaffen. Das heißt, wir haben sehr viel Kollateralaufwand, der eigentlich kaum zu rechtfertigen ist. Deswegen ist die Idee einer Vereinfachung sicher sehr wichtig.

Normalerweise stellt man sich Systeme vor, die über die Lohnabrechnung beherrschbar gemacht werden und die insofern dann auch vereinfachend greifen. Dort, wo keine Lohnsteuer anfällt, das sieht der Arbeitgeber, dort müssen dann unter Umständen Prämien geschaffen werden, wie hoch die auch immer sein mögen. Diese ließen sich dann berechnen und müssten über die Lohnsteueranmeldung für den Arbeitgeber erstattungsfähig sein. Das ist natürlich jetzt aus der Hüfte geschossen, aber vom Prinzip her müsste das in eine solche Richtung gehen.

Alles, was über die Veranlagung läuft, wäre technisch extrem unglücklich, zumal wir wissen, dass die IT-Projekte in der Finanzverwaltung der Flaschenhals sind. Wenn diese volkswirtschaftlich zum Teil wirklich geringfügigen Beträge in der Finanzverwaltung zu einem erhöhten Aufwand führen, sollte man auf jeden Fall einen anderen Weg wählen. Zumal plötzlich Veranlagungen auftauchen würden, die ansonsten gar nicht notwendig wären. Von daher wäre unser dringender Appell an Sie, diesen Weg nicht weiterzudenken, sondern sich mit anderen Systemen zu befassen, die möglichst über den Alltag abzuwickeln sind.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. h. c. Michelbach, Sie haben noch Zeit.

Abg. **Dr. h. c. Hans Michelbach** (CDU/CSU): Den Bundesverband Lohnsteuerhilfevereine e. V. bitte ich ebenfalls um eine Stellungnahme. Können Sie bestätigen, dass die Prämienhöhe von etwa 120 Euro pro Jahr Bürokratie von 100 Euro jährlich entlastet?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Der Bundesverband Lohnsteuerhilfevereine e. V., Herr Nöll, bitte.

Sv **Erich Nöll** (Bundesverband Lohnsteuerhilfevereine e. V.): Das kann ich so nicht bestätigen. Aus der Beratungspraxis wissen wir, dass es tatsächlich Fälle gibt, in denen sich die tarifliche Einkommensteuer am Ende auf null Euro beläuft.

Wir haben in unserer schriftlichen Stellungnahme hierzu ein Beispiel. Den Fall gab es tatsächlich -

eine Familie aus Baden-Württemberg. Bei der Familie kam bei der Lohnsteuerberechnung Null Euro heraus. Was machen diejenigen? Sie werden nicht gefördert. Natürlich kommt es zu einem Aufwand für die Verwaltung und den Bürger. Aber wenn man sagt, dass auch diese Personen entschädigt werden sollen, dann bleibt nichts anderes als eine Prämie oder eine Zuwendung in irgendeiner Form. Wenn sich die Steuer auf null Euro beläuft, kann ich nicht mehr steuerlich entlasten. Das ist ein Fakt.

Natürlich wird es in der Praxis einen Aufwand geben. Wie Sie dabei auf 100 Euro kommen, weiß ich nicht. Wahrscheinlich haben Sie den Mitgliedsbeitrag eines Lohnsteuerhilfevereins unterstellt, wobei der Beitrag bei geringen Einkommen sogar noch unter 100 Euro liegt.

Ich denke, die Mobilitätsprämie ist machbar. Wir betrachten den Ansatz als gerecht und zielgenaue Lösung, auch wenn er umständlich ist. Bislang ist ja noch nicht angedacht, dass ganze auch EDV-mäßig zu erfassen. Es gibt auch heute schon die Pflicht, Steuererklärungen abzugeben, zum Beispiel um die Arbeitnehmersparzulage zu erhalten, oder bei Ehepartnern mit der Steuerklassenkombination III – V. Das gibt es also bereits. Und die Fälle, in denen es wegen der Mobilitätsprämie tatsächlich zu einer neuen Veranlagung kommt, werden nicht so viele sein.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Ich rufe Herrn Gutting von der Fraktion der CDU/CSU Fraktion auf, bitte sehr.

Abg. **Olav Gutting** (CDU/CSU): Wir haben bei der Entfernungspauschale im Jahr 2007 schon mal eine Änderung vorgenommen. Die befristete Anhebung, die wir jetzt machen, ist zwar nicht vergleichbar, aber im Ansatz ähnlich. Wir haben im Dezember 2008 vom Bundesverfassungsgericht eine entsprechende Korrektur erleben dürfen. Jetzt ist die Frage an die Bundessteuerberaterkammer: Wie sehen Sie die Begründung, die wir jetzt im Entwurf haben, insbesondere was die verfassungsrechtlich vorgeschriebene Folgerichtigkeit anbelangt? Sind wir auf der sicheren Seite? Sehen Sie die Notwendigkeit, dass verfassungsrechtlich noch rechtssicherer ausgestaltet?

Meine zweite Frage zu den Distanzklassen richtet sich an die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. Wir haben die Situation, dass



Ziele wie Madeira oder die Azoren in dieselbe Distanzklasse wie Portugal fallen und die Kanaren in die Distanzklasse von Spanien. Damit findet eine Ungleichbehandlung mit anderen Reisezielen wie Ägypten statt. Ägypten wäre als klassisches Reiseziel für viele deutsche Familien in der Distanzklasse schlechter gestellt als die Kanaren. Sehen Sie aufgrund dieser Ungleichbehandlung Nachbesserungsbedarf bei den Distanzklassen?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Bundessteuerberaterkammer, Herr Kurczinski, bitte sehr.

Sv **Boris Kurczinski** (Bundessteuerberaterkammer): Wir sind der Meinung, dass Sie über einen Satz in der Begründung des Urteils des Bundesverfassungsgerichts so nicht hinweg kommen. Dort stand, dass die Wahl- und Aufrechterhaltung kürzerer Wegstrecken und damit verkehrs- und umweltpolitisch regelmäßig vorzugswürdige Verhaltensweisen zielwidrig benachteiligt werden. Letztendlich bleibt die willkürliche Unterscheidung zwischen dem 19. und 21. Kilometer in der Welt. Wir glauben, dass Sie mit dem eingeschlagenen Weg nicht in die richtige Richtung laufen. Wenn Sie jetzt fragen, wie es einfacher wäre, würde ich vom ersten Kilometer an eine vielleicht nicht so hoch geartete Erhöhung der Pauschale vornehmen. Das betrifft zwar mehr Fälle, aber es wäre viel einfacher greifbar. Das heißt, was Sie hier schaffen, ist eigentlich unnötig aufwendig. Wir sind der Meinung, dass es keine Rechtfertigung für die Unterscheidung gibt.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Beisel von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. gefragt, bitte sehr.

Sv **Ralph Beisel** (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (Flughafenverband ADV)): Die deutschen Flughäfen haben eine sehr eindeutige Antwort: Das Gesetz zur Erhöhung der Luftverkehrssteuer ist so wie es zugeschnitten ist ein doppelter Fehler. Die Erhöhung ist ein Fehler. Aber einen schlechten Schritt schlecht umzusetzen, da sollten Sie als Abgeordnete des Finanzausschusses vielleicht den Ehrgeiz haben, noch etwas zu verändern.

Wir haben eine Distanzklasse 1, die um 74 Prozent überproportional erhöht wird. Ursprünglich ging es um eine klimasteuernde Lenkungswirkung mit einer Verlagerung auf die Bahn. So habe ich es mit vielen Kollegen, auch mit Ihrem Kollegen Andreas Jung diskutiert. In die Distanzklasse 1, das haben

Sie vollkommen richtig ausgeführt, fallen Flüge bis nach Israel. Dort gibt es keine Verlagerung auf die Bahn. 64 Prozent aller Flüge, die in dieser Distanzklasse enthalten sind, sind überhaupt nicht vernünftig mit der Bahn zu erreichen. Da sage ich: Ändert diesen Zuschnitt! Die Überproportionalität führt lediglich dazu, dass es eine Verlagerung gibt und die Flugzeuge der Airlines an anderen Flughäfen eingesetzt werden. Der erste Referentenentwurf aus dem Hause des Bundesfinanzministeriums sah eine gleiche proportionale Anhebung für die Distanzklassen 1, 2 und 3 vor.

Meine dringliche Bitte ist: Korrigieren Sie das und gehen Sie zurück auf diese proportionale Anhebung. Wenn Sie uns schon wehtun wollen, dann machen Sie es wenigstens so, dass Sie uns nicht als Luftverkehrswirtschaft in unserer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Akteuren der Luftverkehrswirtschaft benachteiligen. Wenn Sie uns gegenüber der Bahn benachteiligen wollen, ok. Aber nicht gegenüber ausländischen Akteuren, ausländischen Airlines und ausländischen Flughäfen. Das kann nicht das Ziel eines deutschen Parlamentariers sein.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Meine Damen und Herren, wir haben alle nachdenklich zugehört und fühlen uns ermahnt. Frau Gminder von der Fraktion der AfD, bitte sehr.

Abg. **Franziska Gminder** (AfD): Die ursprüngliche Idee, die Bundesbahn von ihren 19 Prozent Mehrwertsteuer zu befreien, erscheint mir nicht mehr offensichtlich. Hat man jetzt Angst? Es kam wohl aus Amerika großer Widerstand. Der Verband der amerikanischen Airlines hat gesagt, dass die geplante deutsche Ticket-Steuer illegal und wettbewerbsverzerrend sei, eine Quersubventionierung von Bahntickets verstoße gegen bestehende Abkommen. Verstößt diese Ticketsteuer Ihrer Meinung nach gegen solche Abkommen und welche wären das? Ich stelle diese Frage an die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Noch einmal Herr Beisel von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V., bitte sehr.

Sv **Ralph Beisel** (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (Flughafenverband ADV)): Die politische Begründung war in der Tat, so wie wir das überall, auch auf der Seite des Finanzausschusses heute nachlesen können, dass man den



Luftverkehr benachteiligen und damit die Absenkung der Mehrwertsteuer für den Fernverkehr der Bahn finanzieren möchte.

Erster Hinweis: Die Luftverkehrsteuer wird deutlich stärker angehoben als notwendig, um der Bahn an dieser Stelle etwas Gutes zu tun.

Zweiter Hinweis: Das Bundesfinanzministerium hat den Gesetzentwurf cleverer formuliert als derjenige, der den Text auf der Seite des Finanzausschusses formuliert hat. Würde man nämlich in der Gesetzgebung davon sprechen, den Luftverkehr zu belasten, um der Bahn etwas Gutes zu tun, wäre das definitiv ein Verstoß gegen internationale Verträge. Im Entwurf des Bundesfinanzministeriums steht kein Bezug mehr zur Deutschen Bahn. Würde er dort stehen, wäre das für uns als Luftverkehrswirtschaft in Deutschland sofort der erste Ansatzpunkt dafür, zu sagen: Sorry, dieses Gesetz verstößt gegen internationale Abmachungen.

Abg. **Franziska Gminder** (AfD): Darf ich eine Nachfrage stellen?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Es ist noch weitere Zeit, selbstverständlich. Bitte sehr.

Abg. **Franziska Gminder** (AfD): Ist diese Luftverkehrsteuer eigentlich nur ein Griff in die Tasche der Steuerzahler? Eine regelrechte Begründung dafür gibt es nicht mehr. Die Bahn wird nicht mehr billiger werden.

Wir haben schon gehört, dass es eigentlich keine Lenkungswirkung haben wird und auch keinen großen Einfluss auf unsere CO₂-Eintragungen hat. Wozu dann das Ganze? Ich frage die Bundessteuerberaterkammer.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Die Bundessteuerberaterkammer, Herr Kruczinski. Bitte sehr.

Sv **Boris Kurczinski** (Bundessteuerberaterkammer): Die Umsatzsteuer wird gesenkt.

Abg. **Franziska Gminder** (AfD): Hoffentlich. Das weiß man nicht so genau. Sie ist geplant.

Sv **Boris Kurczinski** (Bundessteuerberaterkammer): Dass die Umsatzsteuersenkung auf die Ticketpreise durchschlägt, haben wir nicht im Griff. Von daher sind die Folgen nicht so leicht abzuschätzen.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Prognosen sind schwierig, vor allem die für die Zukunft. Frau Gminder, Sie haben noch eine Minute Zeit.

Abg. **Franziska Gminder** (AfD): Ich wollte nur fragen: Wem dient denn jetzt diese Erhöhung der Luftverkehrsteuer? Es ist ein Griff in die Kasse des Bürgers. Die Einsätze sind nicht klar geregelt. Es geht an den Bund und der Bund der Steuerzahler schaut zu.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Wir formulieren Ihre Aussage in eine Frageform und richten die Frage beispielsweise nochmal an Herrn Kurczinski. Bitte sehr, eine neue Vorlage.

Sv **Boris Kurczinski** (Bundessteuerberaterkammer): Wenn ich das jetzt als Frage formuliere, dann heißt es: Ist das ein Griff in die Tasche? Ja. Letztendlich wird hier eine Steuer erhoben, die von den Bürgern zu tragen ist, die den Flug nutzen. Die Frage ist für mich jetzt wirklich schwer zu beantworten, weil wir von der Steuer noch gar nicht genau ihre Höhen und Wirkungen kennen. Auf jeden Fall wird es zu Mehreinnahmen führen. Davon gehe ich mal aus.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Gut, die Frage löst große Lebendigkeit aus. Wir bleiben trotzdem im Regelwerk. Frau Arndt-Brauer von der Fraktion der SPD. Bitte sehr, Sie haben das Wort.

Abg. **Ingrid Arndt-Brauer** (SPD): Ich möchte gerne Herrn Prof. Dr. Hechtner befragen. Es geht mir um die Bahn und um den ermäßigten Umsatzsteuersatz für Fernreisen. Wir haben bei der Bahn mehrere Belastungen. Ich sage nur mal die Beispiele: Netzentgelte und Stromsteuer. Wir haben auf der anderen Seite die Fernbussunternehmen, die sagen, dass sie ebenfalls einen abgesenkten Steuersatz möchten, obwohl sie keine Maut, keine Stromsteuer und keine Netzentgelte zahlen, aber trotzdem unsere Autobahnen in irgendeiner Form belasten. Sehen Sie es unter rechtlichen Gesichtspunkten als berechtigt an, dass wir nur für Bahnfernreisen den Steuersatz ermäßigen oder glauben Sie, dass das nicht in Ordnung ist?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Prof. Dr. Hechtner, TU-Kaiserslautern. Bitte sehr.

Sv **Prof. Dr. Frank Hechtner** (Technische Universität Kaiserslautern): Sie reduzieren den Umsatzsteuersatz von 19 auf sieben Prozent. Wenn man den Preis nach der Ermäßigung ins Verhältnis zu dem Preis vor der Ermäßigung setzt, dann ergibt das einen möglichen Vorteil von ungefähr zehn Prozent-



punkten. Letztendlich ist die Frage, ob dieser Vorteil auch auf den Preis durchschlägt. Bei der Bahn habe ich die Hoffnung, dass sich der Preisvorteil direkt bei den Kunden monetarisiert und die zehn Prozentpunkte von dem Ticketpreis abgezogen werden. Dahinter steht die Vermutung, dass die Kunden darauf reagieren werden. Der Preis beeinflusst natürlich die Entscheidung, wie ich pendle. Gleichwohl ist der Preis nicht das einzige Kriterium. Ich pendle öfter nach Kaiserslautern oder nach Berlin. Insofern weiß ich, dass nicht immer der Preis ausschlaggebend ist, ob man die Bahn benutzt. Aber selbstverständlich ist der Preis ein ganz wesentliches Kriterium.

Wenn man mit der Bahn fährt, geschieht das im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln klimaeffizienter. Ich kenne mich nicht gut genug aus, um beurteilen zu können, wie gut derzeit E-Busse im Langstreckenbetrieb eingesetzt werden. Bei der Bahn wissen wir es definitiv, insofern halte ich es für einen ersten sachgerechten Schritt, den Steuersatz nur für Bahnfernreisen zu ermäßigen. Es ist letztendlich eine empirische Frage, ob später weitere Verkehrsmittel hinzutreten, die vielleicht genauso klimaeffizient wie die Bahn sind.

Allerdings hängt daran immer die Frage, ob der Preisvorteil weitergegeben wird. Ich hoffe jedoch, dass ein Betrieb, der in Bundeshand ist, den Preisvorteil direkt an die Konsumenten weitergeben wird.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Dann fahren wir fort mit der Fraktion der CDU/CSU, Herr Steiniger.

Abg. **Johannes Steiniger** (CDU/CSU): Meine Frage bezieht sich auf die Grundsteuer W und geht an den Deutschen Bauernverband e. V. Sie haben in Ihrer Stellungnahme schon beschrieben, dass Sie das Anliegen grundsätzlich begrüßen, aber bei der Ausgestaltung das eine oder andere Bedenken haben. Können das Sie das hier nochmal ausführen? Es gibt die Möglichkeit des gesonderten Hebesatzrechtes für Windgebiete. Kann es sein, dass auch für Grundstücke, auf denen kein Windrad steht, die neue Grundsteuer W bezahlt werden muss?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Hemmerling, Deutscher Bauernverband e. V.

Sv **Udo Hemmerling** (Deutscher Bauernverband e. V.): In der Tat meinen wir, dass der jetzige Vorschlag nicht zielgenau ist, was die Grundsteuer für Windplanungsgebiete angeht. Nach dem jetzigen Vorschlag werden auch landwirtschaftliche Flächen mitbetroffen sein, die pekuniär gar keine Pachtgrundstücke für Windstandorte sind.

Generell meinen wir, dass es sinnvoll ist, dass die Kommunen ihren Erfolgs- und natürlich auch ihren Lastenanteil (optische oder infrastrukturelle Lasten) mit bekommen. Das sehen wir zu Teilen auch heute schon als gegeben an. Die Gewerbesteuer wurde schon angesprochen: Auch Windparkbetreiber, die nicht ihren Sitz in der Ortsgemeinde haben, sind dennoch an der Grundsteuer zu 70 Prozent beteiligt. Wir meinen, dass die Besteuerung des Ertrags der einfachere Weg ist.

Auch in der neuen Grundsteuerreform, die eben erst beschlossen wurde, sind gesonderte Bewertungsfaktoren für Windstandorte enthalten. Ich verweise hier auf die Anlage 33 im Grundsteuerreformgesetz, wo ein gesonderter Faktor von 84 für Windstandorte festgelegt ist. Wir meinen, dass es nicht zusammenpasst, wenn man innerhalb der gleichen Besteuerungsgrundlage den gleichen Sachverhalt noch einmal besteuern will.

Wir meinen, dass es auch heute schon viele freiwillige und vertragliche Regelungen gibt. Wir als Deutscher Bauernverband haben uns immer für Bürgerwindparks eingesetzt, die teilweise Kompensationen über den reinen Standort hinaus gewähren, auch an Anlieger, beispielsweise einzelne Häuser mit Lärmbelastung. Dort werden Kompensationen zum Teil auf freiwilliger Basis gezahlt.

Wie könnte man die vorliegende Regelung verbessern? Sie ist aus unserer Sicht zu unspezifisch. Auch die Möglichkeit der Kartenregelung reicht nicht aus: Wenn wir ein Windplanungsgebiet von 50 Hektar in einer Gemeinde haben, dann umfassen die Grundstücke, auf denen Wege oder Windanlagen errichtet wurden, vielleicht eine Fläche von zehn Hektar. Diese Grundstücke kennt der Gemeinderat bei seinem Aufstellungsbeschluss in der Regel nicht. Er kann also mit dieser Karte nicht zielgenau arbeiten. Daher werden nach unserer Befürchtung immer auch normale landwirtschaftliche Grundstücke mitbesteuert.



Was wir uns auf jeden Fall wünschen, wäre eine Stichtagsregelung für die Zukunft. Es wäre nachteilig für die Akzeptanz, wenn wir die bereits bestehenden Parks einer höheren Grundsteuer unterwerfen würden. Es gibt bestehende Pachtverträge und es wäre sehr schwierig, in bestehende Regelungen einzugreifen.

Wir würden uns vor allem wünschen, dass man die Regelung noch einmal überdenkt, überarbeitet und dann mit einer zielgenaueren Regelung weitermacht. Es muss nicht alles zum 1. Januar 2020 in Kraft treten. Vielleicht schafft man eine zielgenauere Regelung, die dann erst im nächsten Jahr kommt.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Danke sehr. Dann gebe ich das Wort an Herrn Herbrand, von der Fraktion der FDP, bitte sehr.

Abg. **Markus Herbrand** (FDP): Ich würde gerne an Herrn Prof. Dr. Hechtner noch folgende Fragen stellen: Wie beurteilen Sie die Regelungen zur Mobilitätsprämie im Allgemeinen und speziell unter dem Gesichtspunkt der Steuersystematik? Erkennen Sie einen Sinn in der erhöhten Pendlerpauschale ab dem 20. Kilometer? Wäre eine Erhöhung für alle Verkehrsteilnehmer nicht zielführender? Wenn Sie mit zweieinhalb Minuten auskämen, wäre ich froh, wenn Herr Dr. Dingendorf vom Bundesrechnungshof sich dazu auch noch äußern würde.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Prof. Dr. Hechtner, bitte sehr.

Sv **Prof. Dr. Frank Hechtner** (Technische Universität Kaiserslautern): Die Mobilitätsprämie soll quasi indirekt der erhöhten Entfernungspauschale folgen und eine Entlastung für jene bewirken, die keine Steuern zahlen. Allgemein muss man hierzu jedoch zunächst sagen, dass es schwierig ist, mit den Instrumenten des Einkommensteuergesetzes eine Entlastung zu bewirken. Denn das Einkommensteuergesetz möchte gerade die steuerliche Leistungsfähigkeit besteuern. Man kann jemanden, der wenig bis gar nicht leistungsfähig ist, schlecht besteuern beziehungsweise über Steuern schlecht entlasten. Hier werden also Regeln eingeführt, die systematisch nicht wirklich in das Einkommensteuergesetz passen. Die Bewertung erfolgt bei der erhöhten Entfernungspauschale mit dem Eingangsteuersatz von 14 Prozent. Das soll letztendlich eine Entlastung bewirken.

Wir haben zusammen mit dem Finanzministerium NRW eine Umfrage gemacht. Ich persönlich bin skeptisch, ob der Verwaltungsaufwand mit einer dreiviertel Stunde hier passend angesetzt ist. Das hängt letztlich davon ab, wie viele Veranlagungsfälle wir haben werden. Auch ist noch offen, wie das System genau ausgestaltet wird. Die Finanzverwaltung wird jedenfalls mit zusätzlicher Arbeit belastet. Die Frage wird sein, wie gut das später elektronisch „ausgesteuert“ werden kann. Wenn ich mir die Formulierung des Entwurfs anschau, fallen mir sofort diverse steuerrechtliche Fragestellungen ein: Nicht jeder, der unter dem Grundfreibetrag liegt, hat wenig Einkommen. Es kann sein, dass ein Verlustvortrag entstanden ist, es kann sein, dass der Vorteil doppelt in Anspruch genommen wird, weil ein Verlustvortrag entsteht. Es kommen neue Fragestellungen auf, zum Beispiel, ob man nicht zusammen veranlagt werden will usw. Es gibt also diverse Fragen, die dazu führen, dass ich vom System her eher Bedenken habe.

Zur erhöhten Entfernungspauschale: Ich erkenne durchaus den Versuch des Finanzministeriums an, empirisch die 20. Kilometer-Grenze zu belegen. Fairerweise muss man sagen, dass der Sachverhalt, der dem damaligen Bundesverfassungsgerichtsurteil zugrunde lag, anders gelagert war: Es gab erst ab dem 21. Kilometer die Pauschale. Ich denke, die jetzige Regelung ist verfassungsfest. Allerdings hatten wir seit 2004 keine Anpassung mehr. Durch das Haushaltbegleitgesetz wurde die Prämie damals sogar noch tendenziell gesenkt. Einfacher wäre es, wenn man die Pauschale insgesamt erhöht.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Der Bundesrechnungshof, Herr Dr. Dingendorf, bitte sehr.

Sv **Dr. Markus Dingendorf** (Bundesrechnungshof): Bei der Mobilitätsprämie haben wir die Befürchtung, dass der Aufwand außer Verhältnis zum finanziellen Entlastungsvolumen von 40 Millionen Euro pro Jahr stehen könnte. Das geht auf zwei Dinge zurück.

Erstens: Das Bundesfinanzministerium geht von 250 000 berechtigten Antragstellern aus. Wenn man das auf 40 Millionen Euro Entlastung rechnet, kommen wir pro Berechtigten im Schnitt auf eine Mobilitätsprämie von 160 Euro. Die Mobilitätsprämie kann darunter oder darüber liegen. Im Gesetzentwurf selbst werden Beispiele genannt, die auf 147 Euro/Jahr, 133 Euro/Jahr oder 57 Euro/Jahr lauten.



Wir nehmen keine Bewertung vor, ob das nun gering oder hoch ist. Wir sind dort sehr vorsichtig.

Der zweite Aspekt ist, dass die Kosten der Mobilitätsprämie im Gesetzentwurf nicht vollständig enthalten sind. Was gänzlich unberücksichtigt geblieben ist, ist der hohe Personalaufwand infolge fehlender IT-Unterstützung. Die technische Umsetzung der Mobilitätsprämie ist derzeit nicht sichergestellt. Was das im Rahmen der Steuerverwaltung bedeuten kann, wenn Verfahren beispielsweise über Konsens entwickelt werden, ist hinlänglich bekannt. Die Frage ist, ob Altverfahren rechtzeitig zur Verfügung stehen. Denn das neue Verfahren für die Steuererhebung BIENE wird frühestens im Jahr 2023 zur Verfügung stehen.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herzlichen Dank. Bitte von der Fraktion DIE LINKE., Herr Cezanne.

Abg. **Jörg Cezanne** (DIE LINKE.): Herr Dr. Dingendorf, können Sie zu der vorgeschlagenen Steuerermäßigung für energetische Gebäudesanierung kurz ausführen, wie Sie das insbesondere hinsichtlich der sozialen Auswirkungen betrachten, welche Wirkungen Sie erwarten und ob Sie eine Alternative sehen, wie man das besser in Einklang bringen könnte?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Dingendorf, Bundesrechnungshof, bitte sehr.

Sv **Dr. Markus Dingendorf** (Bundesrechnungshof): Wie wirkungsvoll die Steuerermäßigung ist, hängt von den tatsächlichen Kosten der Gebäudesanierung einerseits und von der jeweiligen Einkommensteuerschuld andererseits ab.

Man kann sagen, dass je höher die Kosten sind und je geringer die Steuerschuld ist, desto weniger wirksam kann die geplante Steuerermäßigung werden. Das betrifft vor allem Steuerpflichtige, die ein geringes Einkommen haben oder viele Rentnerhaushalte, die gar nicht steuerpflichtig sind. Wenn diese Steuerpflichtigen ein eigenes Haus oder eine eigene Wohnung haben, was sehr häufig der Fall ist, können sie die Steuerermäßigung betragsmäßig nicht oder nur teilweise in Anspruch nehmen.

Steuersubventionen erreichen in vielen Fällen ihr Ziel. Das wird hier nicht anders sein. Trotzdem: Direkte Förderungen sind grundsätzlich effektiver als Steuersubventionen, da sie zielgerichteter ausgestaltet werden können und weniger anfällig für

Mitnahmeeffekte oder missbräuchliche Inanspruchnahme sind. Auch wird der Finanzverwaltung bei Steuersubventionen häufig eine Kontrollfunktion im Hinblick auf den Förderzweck zugeschrieben, die sie aber de facto nicht wahrnehmen kann, sei es wegen mangelnder Fachkompetenz im Baubereich, wegen fehlender Personalkapazitäten oder wegen fehlender Kontrollinformationen. Das wird ein Problem im vorliegenden Zusammenhang sein.

Einen Aspekt möchte ich noch kurz streifen: Wir befürchten im Zusammenhang mit der vorgesehenen Steuerermäßigung insbesondere Doppelförderungen. Diese werden mit hoher Wahrscheinlichkeit eintreten. Die Finanzverwaltung kann Doppelförderungen wegen fehlender Kontrollinformationen nicht verhindern. Die Finanzverwaltung erhält zum Beispiel von der KfW keinerlei Angaben über direkte Förderungen, die über die KfW gewährt werden, sodass letztlich entscheidend ist, ob der Steuerpflichtige selbst in seiner Erklärung vollständige und wahrheitsgemäße Angaben macht. Das haben wir bereits im Zusammenhang mit hausnahen Dienstleistungen und Handwerkerleistungen nach § 35a Einkommensteuergesetz (EStG) festgestellt. Auch hier haben Angaben – sei es bewusst oder unbewusst geschehen – gefehlt.

Wir haben in dem Zusammenhang auf die eigenen subventionspolitischen Leitlinien der Bundesregierung hingewiesen. Danach soll direkten Förderungen, wo immer das möglich ist, der Vorzug gegenüber Steuersubventionen gegeben werden. Im Themenfeld der energetischen Sanierung gibt es bereits eine ganze Menge an Direktförderungen, zum Beispiel durch die KfW. Weitere direkte Maßnahmen sind angekündigt. So findet sich in der Gesetzesbegründung eine weitere direkte Förderung, die noch in der Konzeptionsphase ist: die sogenannte Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG). Vor dem Hintergrund, dass es Alternativen gibt und weitere Maßnahmen im Wege der direkten Förderung angedacht sind, liegt aus unserer Sicht die Frage nahe, ob hier neben eine neue Steuersubvention für dieselben Maßnahmen wirklich Sinn macht, zumal eine solche Steuersubvention – wie vorhin ausgeführt – nicht für alle Wohnungseigentümer nutzbar sein wird.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Cezanne, Sie haben noch 50 Sekunden.



Abg. **Jörg Cezanne** (DIE LINKE.): Herr Dr. Pehnt, wollen Sie noch kurz ergänzen?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Pehnt vom Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH, bitte sehr.

Sv **Dr. Martin Pehnt** (ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH): Ich begrüße, dass es eine Verzahnung der steuerlichen Förderungen mit der BEG gibt, denn genau dieser Punkt, dass es unterschiedliche Zugangswege zu Sanierungsförderungen gibt, war zu adressieren. Deswegen begrüßen wir grundsätzlich die steuerliche Förderung für Gebäudesanierung, sehen aber gleichzeitig auch, dass es eines Vollzugs- und Kontrollmechanismus bedarf. Es ist wichtig, dem Vollzugs- und Kontrollproblem zu begegnen, indem man eine unabhängige Bestätigung einführt, die darauf hinweist und genau diese Doppelförderung detektiert.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Tebroke von der Fraktion der CDU/CSU.

Abg. **Dr. Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Ich habe eine Frage an die Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen und an den Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft. Vielleicht können Sie die Beantwortung aufteilen. Sie haben beklagt, dass die Luftverkehrsgesellschaften die zusätzlichen Steuern nicht weitergeben könnten und dass die Luftverkehrsgesellschaften und Flughäfen zu wenige Anreize hätten, ökologischer zu agieren. Gesetzt den Fall, dass es überhaupt möglich wäre, dass man danach unterscheidet, welche Klasse die Fluggäste fliegen, würden Sie dies befürworten? Könnten Sie sich vorstellen, dass nicht die Fluggäste der Ausgangspunkt der Besteuerung sind, sondern die Flüge selbst? Dass also die Flugzeuge, wenn sie abheben, besteuert werden, unabhängig davon, wie stark die Auslastung ist? Würden Sie den Frachtflugverkehr mit einbeziehen wollen? Würden Sie es begrüßen, wenn aus dem Aufkommen ein Teil für technologische Entwicklung und Weiterentwicklung zweckgebunden würde? Welche Technologien hätten Sie im Blick und wie würden Sie als Flugverkehrsgesellschaften und Flughäfen nachweisen, dass diese Mittel tatsächlich in diesem Sinne sinnvoll eingesetzt würden?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Beisel von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen, bitte sehr.

Sv **Ralph Beisel** (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (Flughafenverband ADV)): Natürlich wäre es ein großer Wunsch, die vereinbarten Haushaltsmittel zu verwenden und tatsächlich etwas für den Klimaschutz zu tun. Dort stehen die Unternehmen der Luftverkehrswirtschaft, ob es Airlines oder Flughäfen sind, schon Gewehr bei Fuß. Ich spreche jetzt mal für die Flughäfen: Wir haben eine Agenda vorgelegt, nach der wir an unseren Flughafenstandorten bis zum Jahr 2030 bei 50 Prozent des CO₂-Ausstoßes des Jahres 2010 ankommen wollen. Im Jahr 2050 wollen wir an den Flughäfen überhaupt keinen CO₂-Ausstoß mehr haben. Dafür brauchen wir Investitionen in Elektromobilität auf dem Vorfeld, in klimaneutrale Terminalanlagen und in weitere Maßnahmen, deren Liste allein am Flughafen München 250 Punkte umfasst.

Für alle Flughäfen in Deutschland beläuft sich das hierfür nötige Investitionsvolumen in den nächsten 20 Jahren auf acht Milliarden Euro. Wenn jetzt wegen der geplanten Maßnahmen Airlines ihre Flüge verlagern, haben wir das Geld nicht mehr. Das hat der Kollege Dr. Hupe vom Flughafen Nürnberg bereits ausgeführt. Insofern: Was tun Sie? Sie schwächen uns. Unter Umständen bekommen Sie von uns die beschriebene Agenda für mehr Klimaschutz nicht mehr geliefert.

Sie haben noch gefragt, ob es mehr Sinn machen würde, anstelle des Fluggastes den Flug selbst zu besteuern. Am Ende des Tages: nein. Es ist die einzelne Airline, die wirtschaftlich kalkuliert, und entscheidet, „wo ihr Flieger geht“. Es geht uns nicht darum, dass eine Familie mit vier Haushaltsmitgliedern künftig ihren Abflugort verlagert, und statt vom Flughafen Friedrichshafen künftig von Zürich abfliegt. Viel schlimmer ist für uns, wenn die Airline sagt, dass der Flug nicht mehr wirtschaftlich ist und den Flieger nicht mehr am Flughafen Friedrichshafen stationiert, sondern ihn irgendwo im europäischen Ausland zum Einsatz bringt. Wenn die Airline die erhöhte Steuer nicht an den Passagier weitergeben kann, verlagert sie ihre Flugzeuge. Die Folgen: Das Flugzeug ist weg, Arbeitsplätze fallen weg und wir haben Probleme an deutschen Flughäfen, von denen heute schon die Hälfte kein Geld mehr verdient.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr von Randow, Sie haben nochmal die Möglichkeit.



Sv **Matthias von Randow** (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.): Bei der Einführung der Luftverkehrsteuer ist seitens der Luftverkehrswirtschaft auf die enorm negativ wettbewerbsverzerrenden Folgen hingewiesen worden, die die Einführung einer solchen Steuer im nationalen Alleingang hat. Wir haben seit 2011 Jahr für Jahr diese negativen Folgen belegt. Sie sind auch heute mehrfach wieder zum Ausdruck gebracht worden. Vor diesem Hintergrund sind bei der Einführung der Luftverkehrsteuer ein paar Dinge versucht worden, um Verzerrungen, wie sie mit einem nationalen Alleingang verbunden sind, nicht noch zu verstärken. Dazu gehörte beispielsweise, dass der Frachtflugverkehr ausgenommen wurde. Daran sollte auch nichts mehr geändert werden. Wenn man derartige Steuern überhaupt will, sollte man diese europaweit vereinheitlichen, statt den nationalen Alleingang weiter zu verschärfen.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Frau Kollegin Paus von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Lisa Paus** (B90/GR): Meine Frage geht an Herrn Dr. Pehnt vom Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg. Das Gesetz zur steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung ist eingebracht worden, um einen Beitrag zur CO₂-Senkung zu leisten. Der Gesetzentwurf enthält dazu keine Aussage. Das Ganze ist in eine Rechtsverordnung ausgelagert worden, die uns heute nicht vorliegt. Meine Frage an Sie: Welche inhaltlichen Standards braucht die Rechtsverordnung, damit das Gesetz einen relevanten Beitrag zur CO₂-Reduzierung leisten kann? Welche zusätzlichen Qualitätskriterien sollte man berücksichtigen, damit dieses Gesetz erfolgreich sein kann? Was sagen Sie zu der Alternative der CO₂-Bepreisung? In welcher Weise könnte eine stärkere CO₂-Bepreisung nicht einen besseren Beitrag leisten?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Pehnt vom Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg, bitte sehr.

Sv **Dr. Martin Pehnt** (ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH): Für uns ist die steuerliche Förderung eine wichtige zusätzliche Maßnahme. Wenn wir uns das Gesamtpaket der Instrumente anschauen, die im Klimapaket für Gebäude derzeit vorgesehen sind, sehen wir, dass es dort nach wie vor eine große Klimalücke gibt.

Das hat auch mit der Ausgestaltung der CO₂-Bepreisung und des Gebäudeenergiegesetzes (GEG) zu tun. Deswegen sind aus unserer Sicht zusätzliche Maßnahmen wie eine steuerliche Förderung der Gebäudesanierung - gerade auch in dieser Verzahnung mit der BEG-Förderung - sehr wichtig. Entscheidend ist aber, was in der Rechtsverordnung stehen wird. Es ist angekündigt worden, eine Verzahnung mit der BEG-Förderung vorzunehmen. Aus unserer Sicht ist es sehr wichtig, dass das Geld, das jetzt fließen soll, in zukunftsfähige Maßnahmen investiert wird. Das KfW-Programm gibt uns hierfür ein gutes Instrumentarium an die Hand. Es gibt dort die sogenannten KfW-Einzelmaßnahmenanforderungen, die vernünftige Stände der Technik beschreiben und nichts Exotisches fordern, was aus unserer Sicht an dieser Stelle richtig und wichtig ist.

Wir haben das im Sanierungsfahrplan das „Bestmöglich-Prinzip“ genannt. Diese Anforderungen sollten an dieser Stelle gefordert sein. Im Bereich der Heiztechnik sollen beispielsweise Gas- und Öl-Kessel als solche nicht in die Förderung aufgenommen werden können. Bei Hybridheizungen soll nur der erneuerbare Anteil gefördert werden. Es sollen also die Weichen wirklich in Richtung Dekarbonisierung des Wärmemarktes gestellt werden.

Das betrifft genauso den Aspekt der Qualitätskontrolle. Bislang ist dort nur die Fachunternehmererklärung vorgesehen, die wir mit Skepsis sehen. Wir haben viele Energieberatungen evaluiert und dort festgestellt, dass der Energieberater als Effizienzexperte zu zusätzlichen Maßnahmen motiviert und auch eine gewisse vollziehende Aufgabe übernimmt - „Vier-Augen-Prinzip“ ist dort das Stichwort. Zudem denkt ein Energieberater gewerkeübergreifend und ganzheitlich. Deswegen ist aus unserer Sicht eine „Bestätigung nach Durchführung“, wie sie bei der KfW-Förderung vorgesehen ist, ein sehr guter Ausgangspunkt.

Wir schlagen gleichzeitig vor, dass man eine niedrighschwellige Stufe - etwa bei Förderungen bis zu 1000 Euro - einführt, bis zu der eine solche Pflicht zur „Bestätigung nach Durchführung“ nicht besteht, sondern eine Fachunternehmererklärung ausreicht. Maßnahmen, die auf einer Liste stehen und „angeschoben“ werden sollen, insbesondere niedrighschwellige Maßnahmen, würden damit weiterhin sehr gut angetriggert.



Der Sanierungsfahrplan ist ein Instrument, das eigentlich dazu dient, die Schnittstellenproblematik in den Griff zu bekommen. Fragen wie die, ob man zuerst den Fenstertausch und dann die Wanddämmung macht, was wiederum zu Problemen in der Bauphysik führt, werden durch eine Beratung vermieden. Wir können uns deshalb vorstellen, zusätzlich den Sanierungsfahrplan selbst zu stärken. Zum Beispiel, indem man sagt, dass Maßnahmen, die der Sanierungsfahrplan vorschlägt, mit weiteren 5 Prozentpunkten gefördert werden können. Das haben wir auch für die BEG-Förderung vorgeschlagen.

Wichtig ist, dass wir mit diesem Instrument einen neuen Impuls bekommen. Wir brauchen die Steuerberater als Intermediäre und Multiplikatoren. Ich rege daher an, dass man dieses Instrument in die Kampagne „Deutschland macht's effizient“ mit gemeinsamen Veranstaltungen, Weiterbildung der Steuerberaterinnen und Steuerberatern usw. aufnimmt.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Ich rufe Frau Dr. Esdar von der Fraktion der SPD auf, bitte sehr.

Abg. **Dr. Wiebke Esdar** (SPD): Frau Hurek: Halten Sie das Instrument der Mobilitätsprämie für geeignet, um für diejenigen Fernpendler einen Ausgleich zu schaffen, die bisher nicht über die Pendlerpauschale aufgrund ihres niedrigen Einkommens entlasten werden können?

Herr Nöll: Wie beurteilen Sie den Erklärungsaufwand, der durch die Mobilitätsprämie für die Personen jetzt aufkommt, die nicht aus anderen Gründen schon eine Einkommensteuererklärung abgeben? Sehen Sie Alternativen zu dem Antragsverfahren für die Personengruppe, die ansonsten keine Einkommensteuererklärung abgeben würde, und die mit einem geringeren Aufwand verbunden wären?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Zunächst Frau Hurek vom Auto Club Europa e.V., bitte sehr.

Sv **Kerstin Hurek** (ACE Auto Club Europa e. V.): Aus unserer Sicht ist die Mobilitätsprämie steuersystematisch ein Novum. Es ist äußerst bemerkenswert, dass sie aufgenommen wurde. Dennoch begrüßen wir als Verbrauchervertretung von 630 000 Mitgliedern die Einführung einer Mobilitätsprämie, wie auch immer diese am Ende tatsächlich ausgestaltet sein wird. Denn nur so werden aus unserer

Sicht Geringverdiener mit hohen Pendlerbelastungen tatsächlich entlastet. Wir sehen deshalb die in dem vorliegenden Gesetzentwurf vorgestellte Mobilitätsprämie als geeignetes Instrument an.

Wir haben uns als Auto Club Europa in der Vergangenheit immer für eine gerechtere Behandlung der Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätten im Steuerrecht ausgesprochen. Menschen, die gerade wegen ihres geringen Einkommens wenig oder keine Steuern zahlen, sollen nicht benachteiligt werden. Die Pendlerstrecken werden zunehmend größer. Die Leute pendeln auch nicht freiwillig. Sie machen das, weil die Städte überlastet sind, sie in der Stadt nicht wohnen können und deswegen aus den ländlichen Regionen in die Städte pendeln müssen.

Kritisch sehen wir allerdings die zeitliche Befristung der Pendlerpauschale. Ich sehe nicht, dass wir in den nächsten fünf bis sechs Jahren in den ländlichen Regionen einen ÖPNV in der Form haben werden, wie wir ihn uns alle wünschen. Auch das Thema Elektromobilität muss erst noch in den ländlichen Regionen ankommen. Daher würden wir uns dafür einsetzen, diese fortzuführen und nach zwei Jahren das ganze System zu überprüfen.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herrn Nöll, bitte sehr.

Sv **Erich Nöll** (Bundesverband Lohnsteuerhilfevereine e. V.): Zur Steuersystematik: Herr Prof. Dr. Hechtner hat Recht. Das ist steuersystematisch nicht nachvollziehbar. Alternativen können deshalb nicht innerhalb, sondern nur außerhalb des Steuerrechts in Form einer Prämie angeboten werden. Ob das weniger Aufwand bedeutet, kann ich nicht sagen. Es ist aber anders nicht zu regeln.

Zu den Ausführungen von Herrn Dr. Elmer muss ich sagen: Da ist so nicht richtig. Man kann nicht auf der einen Seite Einkommensstarke progressiv bis hoch zu 42 Prozent besteuern, diesen aber nur die Möglichkeit einräumen, notwendige Aufwendungen nur linear absetzen zu können, wie dies bei Einkommensschwachen, die nur 14 Prozent Steuern zahlen, der Fall ist. Das ist im Steuersystem nicht systemgerecht. Wir sind - wie die Bundesteuerberaterkammer und Herr Professor Dr. Hechtner - grundsätzlich dafür, dass Steuerpflichtige bei notwendigen erwerbsbedingten Aufwendungen in dem Maße entlastet werden, wie es dem Steuersatz entspricht. Wenn der Steuerpflichtige an



der Grenze ist und sich eine Erhöhung der Entfernungspauschale nicht mehr entlastend auswirkt, bleibt nur eine Prämie.

Mit den neuen Vordrucken für 2019 wird sich der Aufwand etwas erleichtern. Auch werden, wie ich bereits ausgeführt hatte, viele Arbeitnehmer bereits aus anderen Gründen (Pflichtveranlagung oder Arbeitnehmersparzulage) eine Steuererklärung abgeben müssen. Insofern gibt es an dieser Stelle keinen Mehraufwand. Dass am Ende ein Aufwand für den Bürger und für die Verwaltung bleibt, kann man nicht leugnen.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Die CDU/CSU Fraktion, Herr Steiniger.

Abg. **Johannes Steiniger** (CDU/CSU): Ich würde gerne im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr eine Frage zum Thema Mehrwertsteuer stellen. Die Frage geht an den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland. Wir haben das Gutachten des Verbandes der Omnibusunternehmen vorliegen, wonach der vorliegende Entwurf aus der Sicht des Verbandes das Neutralitätsgebot verletzt. Wie würden Sie das einschätzen? Haben wir hier eine verfassungswidrige Ungleichbehandlung?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Reh vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V., bitte sehr.

Sv **Dr. Werner Reh** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Wenn ich es richtig verstehe, stellt der Gesetzentwurf keine direkte Verbindung her, weil Steuern nicht zweckgebunden verwendet werden können. Es kann sich also nur um eine „Haushaltsselbstverpflichtung“ mit dem Inhalt handeln, dass fiktive Mittel in eine Mehrwertsteuersenkung für Bahnfahrten gesteckt werden soll. Wir halten die Absenkung für eine ganz wichtige Maßnahme, um die Wettbewerbsfähigkeit der beiden Verkehrsträger entsprechend anzugleichen. Die Bahn zahlt die volle Mehrwertsteuer, sie zahlt auch 100 Prozent der Zertifikate, die sie im Emissionshandel kaufen muss. Der Luftverkehr bezahlt nur 15 Prozent. Insofern besteht dort ein Angleichungsbedarf. Die Fernbusse sind in diesem System bisher nicht vorhanden. Die Fernbusunternehmen müssten erst einmal die Trassengebühren bezahlen, die die Bahn auch bezahlt. Die Fernbusse zahlen keine Straßengebühren. Unter dieser Prämisse müssen wir darüber nachdenken, ob eine Angleichung erfolgen soll. Bisher sehe ich

die Fernbusse eher als bevorzugt denn als benachteiligt an.

Abg. **Johannes Steiniger** (CDU/CSU): Aus ihrer Sicht gleicht sich das dadurch aus, dass derzeit keine Maut bezahlt wird?

Sv **Dr. Werner Reh** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Im Grunde braucht man ein System, in dem bezüglich der steuerlichen Behandlung alle Verkehrsträger angeglichen werden. Unser Vorschlag ist, die externen Kosten allen Verkehrsträgern anzulasten. Das wäre ein großer Schritt. Das betrifft natürlich die seit Jahren steigenden Trassengebühren, die die Bahn für jeden Kilometer bezahlt. Das wäre eine grundlegende Neuaufstellung, die man für Klimaschutzprojekte und zur Verfolgung der Klimaschutzziele konkret bräuchte. Es müsste alles in einen Topf, um bei Steuern, Gebühren und externen Kosten alle Verkehrsträger gleichzustellen.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Steiniger, Sie haben noch zwei Minuten.

Abg. **Johannes Steiniger** (CDU/CSU): Ich würde die gleiche Frage noch einmal an die Agora Verkehrswende stellen wollen. Das Gutachten des Verbandes der Omnibusunternehmer weist darauf hin, dass der CO₂-Abdruck bei Fernbussen besser als der des Schienenverkehrs sei, weshalb man eine Absenkung bei der Mehrwertsteuer eben auch bei den Fernbussen machen müsste. Wie würden Sie das einschätzen?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Elmer von der Agora Verkehrswende.

Sv **Dr. Carl-Friedrich Elmer** (Agora Verkehrswende / Smart Energy for Europe Platform (SEFEP) gGmbH): Grundsätzlich würde ich Herrn Dr. Reh Recht geben. Da die Busse bisher in die Maut nicht einbezogen sind, werden sie an dieser Stelle anders behandelt als die Bahn. Insgesamt ist das natürlich ein komplexes Feld: Das System der Abgaben, seien es Trassengebühren, sei es die Maut, seien es Abgaben auf die Energie, ist hoch komplex. Es ist auch nicht immer ganz Eins-zu-eins vergleichbar. Von daher haben wir an der Stelle keine dezidierte Position, was die Mehrwertsteuer auf Fernbusse angeht. Vom Prinzip schließen wir uns dem an, dass möglichst eine externe Kostenbelastung erfolgen sollte. Das schließt auch die Infrastrukturfinanzierung ein. Ich würde mich aber hier eines Urteils



in der Frage enthalten wollen, ob Fernbusunternehmen bei der Mehrwertsteuerreduktion miteinbezogen werden sollten.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Frau Gminder von der AfD-Fraktion, bitte sehr.

Abg. **Franziska Gminder** (AfD): Herr von Randow, Sie waren für Deutschland in der Diskussion um die CORSIA-Initiative (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) federführend. Hat das Auswirkungen auf das weltweite Programm der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), wenn Deutschland diese Insellösung mit der Erhöhung der Luftverkehrsteuer macht? Könnte das möglicherweise negative Auswirkungen herbeiführen, weil man dort auf die Zustimmung von etlichen Staaten hofft?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr von Randow vom Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft.

Sv **Matthias von Randow** (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.): Es ist ein großer Fortschritt, dass die Staatengemeinschaft der UNO es im Jahr 2016 geschafft hat, sich darauf zu verständigen, den Fluggesellschaften weltweit aufzugeben, für CO₂-Emissionen im Sinne einer international wettbewerbsneutralen CO₂-Bepreisung erhebliche Beträge zu bezahlen.

Diese CO₂-Bepreisung, die ab dem nächsten Jahr starten wird, führt erstens dazu, dass die Kosten für das Fliegen steigen werden, aber nicht in wettbewerbsverzerrender Weise wie bei dem nationalen Alleingang einer Luftverkehrsteuer, sondern wettbewerbsneutral. Deswegen wurde das von den internationalen Fluggesellschaften auch unterstützt. Zweitens ist dieses System darauf angelegt, dass nicht nur die Kosten des Fliegens erhöht werden, sondern es ist gleichzeitig damit verbunden, dass das Geld – wie sprechen hier von Milliardenbeträgen pro Jahr - zweckgebunden zur Reduktion von CO₂-Emissionen genutzt wird. Das ist das Kompensationssystem. Insofern ist dieses ein tatsächlich zielführendes CO₂-Bepreisungsinstrument.

Wir starten das Programm mit einer Marktabdeckung von etwa 75 Prozent bereits im ersten Jahr der freiwilligen Einführungsphase. Dass es möglich war, die meisten Staaten dieser Welt davon zu überzeugen, bei diesem Programm mitmachen, hat

mit der Aussage der Staatengemeinschaft zu tun, dass es sich hierbei um das Bepreisungsinstrument für den internationalen Luftverkehr handelt. Davon weicht Deutschland nun erneut ab. Nicht nur mit dem nationalen Alleingang der Einführung einer Luftverkehrsteuer, sondern durch das Luftverkehrsteueränderungsgesetz mit dem erneuten nationalen Alleingang zur Erhöhung der Luftverkehrsteuer.

Von daher tritt hier Deutschland ganz klar einen Weg an, der gegen international abgestimmte Abkommen geht. Deutschland geht einen nationalen Alleingang. Dieses wird inzwischen von zahlreichen Ländern dieser Welt sehr kritisch gesehen. Man hatte eigentlich die Hoffnung, dass Deutschland vielleicht den Weg des Multilateralismus bei der Einführung solcher Steuern gehen würde. Davon weicht Deutschland nun dezidiert ab. Insofern ist dies ein klarer Verstoß gegen das Prinzip, dass wir eine internationale CO₂-Bepreisung wollen.

Da ich noch ein bisschen Zeit zur Verfügung habe, möchte ich die Gelegenheit für eine Klarstellung nutzen. Es wurde die Behauptung aufgestellt, dass der Luftverkehr nur für 15 Prozent seiner Emission im Rahmen des Emissionshandels zahlt. Diese Behauptung ist unzutreffend. Das System des Emissionshandels ist so angelegt, dass mit zunehmender Verknappung des Angebotes auch mehr gezahlt werden muss, also immer mehr Zertifikate erworben werden müssen. Deshalb ist es inzwischen tatsächlich so, dass die Fluggesellschaften bereits 66 Prozent der Emissionszertifikate käuflich erwerben müssen. Das wird in den nächsten Jahren sogar steigen.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Kollege Binding, bitte.

Abg. **Lothar Binding** (SPD): Die erste Frage habe ich an Herrn Nöll. Die Fahrt zur Arbeit gehört zu den notwendigen erwerbsbedingten Aufwendungen. Deren steuerliche Berücksichtigung folgt dem objektiven Nettoprinzip bzw. der Leistungsfähigkeit. Es wird oft behauptet, die Entfernungspauschale sei eine Belohnung für klimaschädliches Verhalten. Könnten Sie die beiden Aussagen ins Verhältnis setzen? Die zweite Frage geht an Herrn Beisel. Sie haben vorhin gesagt, dass die Hälfte aller Flughäfen kein Geld mehr verdient. Mich würde interessieren, was das für ein Geschäftsmodell ist, wonach die Hälfte aller Entitäten keine



Gewinne mehr macht? Und wie hoch sind eigentlich die Flughafenmanagergehälter im Durchschnitt?

Sie sprechen von einer 74-prozentigen Steigerung der Kosten in der Distanzklasse 1. Das klingt nach sehr viel. Aber glauben Sie wirklich, dass eine Verlagerung von Flugverkehr ins Ausland wegen sieben Euro tatsächlich der Realität entspricht?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Zunächst Herr Nöll, bitte.

Sv **Erich Nöll** (Bundverband Lohnsteuerhilfevereine e. V.): Das Wichtigste ist, dass es sich um notwendige berufsbedingte Aufwendungen und nicht um Geschenke oder Privilegien handelt. Pauschalen, folglich auch die Entfernungspauschale, müssen so ausgestaltet sein, dass sie die Mehrheit der Fälle realitätsnah abbilden. Damit eine vorgenommene realitätsnahe Ausgestaltung erhalten bleibt, ist darüber hinaus erforderlich, dass diese Werte regelmäßig überprüft werden. Diese regelmäßige Überprüfung der Höhe der Entfernungspauschale sollte eigentlich eine Selbstverständlichkeit sein und nicht nur dann vorgenommen werden, wenn extreme Preisentwicklungen oder - wie jetzt - ein begrüßenswertes Maßnahmenbündel zum Klimaschutz dieses herausfordern. Seit dem Jahr 2004 ist keine Überprüfung und keine Anpassung mehr erfolgt. Die Fahrt zur Arbeit gehört zu den notwendigen erwerbsbedingten Aufwendungen des Steuerpflichtigen. Deren Berücksichtigung ist kein Geschenk oder Privileg, sondern dieses ist zwingend im deutschen Steuerrecht verankert. Aufgrund des progressiv verlaufenden Steuertarifs wirkt sich diese Maßnahme steuermindernd und systemgerecht bei jedem Steuerpflichtigen unterschiedlich aus. Die Behauptung, Gutverdiener profitierten mehr als Geringverdiener, suggeriert etwas völlig falsches. Profiteur von Mobilität und Flexibilität ist der Staat, das Gemeinwesen, wir alle. Der Steuerpflichtige, der zwingend auf den PKW angewiesen ist, um zur Arbeit zu gelangen, profitiert nicht, sondern er bringt sich ein und wird lediglich in dem Maße entlastet, wie es notwendig ist.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Beisel, bitte sehr.

Sv **Ralph Beisel** (Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V. (Flughafenverband ADV)): Knackige Fragen, knackige Antworten. In der Tat

ist das Geschäftsmodell der Flughäfen so ausgerichtet wie der gesamte Luftverkehr: es ist auf Nutzerfinanzierung ausgerichtet. Wir bekommen vom Staat kein Geld für unsere Infrastruktur. Wir erheben im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern Gebührenentgelte. Wir erheben Steuern und Entgelte von den Airlines, um den Luftverkehr und die Flughafeninfrastruktur zu finanzieren. Wenn uns in den letzten zehn Jahren 14 Airlines, insbesondere im Regionalluftverkehr, pleite gegangen sind, zuletzt die Germania, zuvor die Air Berlin, dann fehlen den Flughäfen einfach Airlines, die uns Anbindung bringen. Warum fehlen uns diese Airlines? Weil sie kein wirtschaftliches Geschäftsmodell mehr hatten. Warum konnten die Airlines nichts mehr erwirtschaften? Weil ihre Flüge von deutschen Flughäfen nicht mehr rentabel waren. Das ist das ganz einfache Bild. Die Airlines haben derzeit eine Gewinnmarge, die durchschnittlich bei zwei Prozent liegt. Wenn mit der geplanten Luftverkehrsteueranhebung jeder Flug mindestens vier bis fünf Prozent teurer wird, dann werden bei uns weitere Strecken wegfallen.

Zu den Gehältern der deutschen Flughafenchefs: Es macht keinen Spaß, dort zu arbeiten. Ich verdiene als Verbandschef im Durchschnitt mehr als unsere Flughafenchefs. Die meisten Flughäfen kommen aus einer Kultur der öffentlichen Daseinsvorsorge. Sie unterliegen mittlerweile dem strengen EU – Beihilferecht, was darauf abzielt, dass Flughäfen Gewinne erzielen sollen. Das ist in den Geschäftsmodellen derzeit nicht möglich.

Zur letzten Frage: Glaube ich an eine Verlagerung? Ich glaube nicht nur daran, sie können es auch im Bericht des Bundesfinanzministeriums zur Luftverkehrsteuer nachlesen. Auch dort wird vom Finanzministerium eindeutig gesagt: Ja, es gibt Verlagerungseffekte, insbesondere an grenznahen Flughäfen. Die sind nachweisbar.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herzlichen Dank. Dann kommt von der CDU/CSU Fraktion Herr Dr. Tebroke. Bitte sehr.

Abg. Dr. **Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Noch einmal eine Nachfrage an die Luftverkehrswirtschaft. Sie haben gesagt, dass es eine große Bereitschaft dafür gibt, auch dem ökologischen Interesse zuträglich zu sein. Sie haben auch darauf hingewiesen, dass die Flughäfen alles dafür unternehmen,



um irgendwann CO₂-frei zu sein. Für die Fluggesellschaften habe ich da noch keine Idee. Dabei geht es um die Frage, welche Technologien man in Zukunft vielleicht stärker einsetzen möchte, um etwas dazu beizutragen.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr von Randow, bitte sehr.

Sv **Matthias von Randow** (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.): Der größte Hebel für den Klimaschutz im Luftverkehr ist das Investieren in energieeffizientere Flugzeuge. Das kostet Milliarden, dafür muss man Investitionsmittel haben. Zweitens: Wir wollen darüber hinaus möglichst bald das fossile Kerosin durch regenerativen Kraftstoff ersetzen. Dann wäre CO₂-neutrales Fliegen möglich. Beides setzt erhebliche Investitionen voraus. Wir haben für den zweiten Punkt vorgeschlagen, dass Sie die doch erheblichen Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer für regenerativen Kraftstoffe verwenden. Das sind jährlich inzwischen über 1,2 Milliarden Euro. Mit den aus der Luftverkehrssteuer seit dem Jahr 2011 erzielten Einnahmen hätten in Deutschland komplette industriegroße Anlagen für die Produktion eines solchen regenerativen Kraftstoffes voll umfänglich errichtet werden können. Deswegen hoffen wir, dass wir mit der Erhöhung der Luftverkehrssteuer endlich die Einnahmen für solche Kraftstoffe einsetzen. Denn dort kommen sie tatsächlich dem Klimaschutz auch zugute.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr von Randow, vielen Dank.

Abg. Dr. **Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Vielen Dank, das setzt voraus, dass die finanziellen Spielräume auch nachweislich für Maßnahmen in diese Richtung eingesetzt würden. Ich würde gerne noch ein anderes Thema bei Herrn Dr. Pehnt ansprechen. Sie haben auf bauphysikalischen Probleme hingewiesen, wenn es um bestimmte energetische Maßnahmen geht. Mir wurde vorgetragen, dass es problematisch sei, zur Sanierung zu raten, wenn man angesichts einer nur kurzen Restnutzungsdauer eines Gebäudes aus den 60er/70er Jahren feststellt, dass ein Abriss und Neubau sinnvoller wäre. Müssten Sie nicht eigentlich viel mehr Interesse daran haben, dass auch Ersatzinvestitionen gefördert werden, und nicht nur energetische Sanierungen, die überhaupt nur für einen ungewissen Zeitraum noch greifen?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Pehnt, bitte.

Sv Dr. **Martin Pehnt** (ifeu - Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg GmbH): Das ist eine komplexe Frage. Wir haben vor fünf Jahren ein Programm für Bestandsersatz vorgeschlagen. Dort wurden ganz genau Kriterien aufgelistet, wann es aus Sicht der Gesamtenergiebilanz, kultureller Bedürfnisse, Mieterbedürfnisse, aus Sicht des Städtebaus etc. eine gute Sache wäre, Bestandsersatz zu machen. In der Tat gibt es viele Fälle, in denen ein Bestandsersatz sinnvoll sein kann. Ein guter Energieberater würde in der Regel erkennen, wann ein Gebäude vielleicht besser komplett ersetzt wird, als es in einzelnen Komponenten stückweise zu sanieren. Das kann man nicht verallgemeinern. Aber gerade das ist wiederum ein Argument dafür, dass wir sagen, dass eine enge Verzahnung dieses neuen Instruments mit dem Instrument der Energieberatung stattfinden sollte. Es geht darum, genau solche Fälle auszusortieren. Es gibt viele Gebäude, die sich hervorragend zur Sanierung eignen, auch zur schrittweisen Sanierung, es geht dort nicht immer nur unbedingt um Kernsanierungen. Das muss aber geplant sein. In diesem Sinne ist die Involvierung eines Energieberaters, eines Architekten oder anderer Effizienzexperten an dieser Stelle ein richtiger Schritt, um zu sortieren, welche der Strategien wie Bestandsersatz, Kernsanierung oder schrittweise Sanierung für ein Gebäude das Richtige ist.

Abg. Dr. **Hermann-Josef Tebroke** (CDU/CSU): Um das einordnen zu können: In wie vielen Fällen würden Sie schätzen wäre eine Ersatzinvestition ökologisch und ökonomisch sinnvoller und wird dennoch nicht durchgeführt?

Sv. Dr. **Martin Pehnt** (ifeu - Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg GmbH): Das kann ich nicht abschätzen. Die Realität ist im Moment so, dass wir in 80 Prozent der Fälle eine schrittweise Sanierung haben. Wir haben gerade unser eigenes Institutsgebäude zur Hälfte renoviert und zur Hälfte ersetzt. Dort haben wir genau diese Abwägung gemacht. Das hochzurechnen wäre eine spannende Aufgabe, die wir gerne mal machen.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herzlichen Dank. Dann bitte Frau Hessel von der FDP Fraktion, bitte sehr.

Abg. **Katja Hessel** (FDP): Die erste Frage ist nur ganz kurz und richtet sich an Herrn Dr. Reh. Habe



ich Sie vorhin richtig verstanden, dass Sie eine Maut für alle Straßenbenutzer gefordert haben, also für PKW, Fernbusse und den normalen LKW-Verkehr? Wie würden Sie dazu stehen, wenn man stattdessen die Spritpreise erhöhen würde, die genauso alle Nutzer treffen würden? Die zweite Frage geht an Herrn Dr. Pehnt, Institut für Energie und Umweltforschung. Wir haben vorhin schon viel über die Mehrwertsteuer und die Gleichbehandlung von Bahn und Fernbussen gehört. Nachdem es eine Studie gibt, die besagt, dass momentan Fernbusse das Umweltverträglichste wären, würde ich gerne Ihre Einschätzung dazu wissen. Wie sehen Sie es, dass nur die Mehrwertsteuer auf den Fernverkehr bei der Bahn reduziert wird? Die letzte Frage geht an Herrn Pakleppa vom Zentralverband des Deutschen Baugewerbes. Wie schätzen Sie die Kapazitäten der Bauwirtschaft ein, um das, was wir mit der energetischen Gebäudesanierung auf den Weg bringen wollen, überhaupt umsetzen zu können?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Reh vom BUND, bitte sehr.

Sv **Dr. Werner Reh** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Mir ging es nur um die LKW Maut. Diese steht in Konkurrenz oder in Abhängigkeit von den Trassenpreisen der Bahn. Die Forderung war, dass auf den heute bemauteuten Strecken (Bundesautobahnen, Bundesstraßen) sämtliche Schwerverkehre einbezogen werden. Dazu gehören auch die Fernbusse. PKW-Maut ist ein schönes, aber ein eigenes und abendfüllendes Thema. Das hatte ich gar nicht angesprochen.

Bei der Frage der Erhöhung der Spritpreise sind wir für das Modell, das das Bundesumweltministerium auf der Grundlage der Gutachten des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), des Instituts für Makroökonomie und Konjunkturforschung der Hans-Böckler-Stiftung (IMK) und des Forums Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS) vorgeschlagen hatte: nämlich de facto eine CO₂-Steuer für alle Verkehrsträger einzuführen, die sich an den CO₂-Emissionen orientiert, wobei die Einnahmen über eine Klimaprämie wieder zurückgegeben werden sollen. Es handelt sich also um eine reine Lenkungsabgabe, die de facto die Preise nicht erhöht, sondern für Geringverdiener sogar einen sozialen Vorteil bedeutet.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Pehnt, bitte.

Sv **Dr. Martin Pehnt** (ifeu - Institut für Energie und Umweltforschung Heidelberg GmbH): Ich möchte vorweg sagen, dass ich der Energieexperte des Instituts bin, nicht der Verkehrsexperte. Ich möchte bestätigen, dass das EFEU vor zwei Jahren ein Gutachten erstellt hat. Es gibt auch ein neues Gutachten mit einem Verkehrsträgervergleich, in dem der Fernbus in seiner Ausgestaltung als moderne Fahrzeugflotte in Bezug auf die Umweltparameter CO₂ und Stickoxide in der Bilanz im Schnitt sehr gut abschneidet. Das hat mit der Flexibilität der Fahrstrecken, dem Vor- und Nachlauf und mit der großen Auslastung der Verkehrsträger zu tun. Das bezieht allerdings nicht die Umweltschutzgüter Lärm, Flächeninanspruchnahme und Verkehrssicherheit mit ein. Ich würde nicht so weit gehen, zu sagen, dass es der umweltgerechteste Verkehrsträger ist. Aber in Bezug auf die genannten Schadstoffemissionen schneidet der Reisebusverkehr sehr gut ab. Eine politische Konsequenz traue ich mir als Energieexperte an dieser Stelle nicht zu.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Dann haben wir noch etwas Zeit für Herrn Pakleppa vom Zentralverband des Deutschen Baugewerbes.

Sv **Felix Pakleppa** (Zentralverband des Deutschen Baugewerbes): Frau Hessel, ich glaube, ich kann Ihnen Ihre Sorgen nehmen. Wir haben in der Bauwirtschaft in den letzten Jahren erheblich Arbeitsplätze aufgebaut und in den letzten zehn Jahren über 150.000 Vollarbeitszeitplätze geschaffen. Das hat in den letzten zehn Jahren keine andere Branche geschafft. Bei den Lehrlingen hatten wir vor zwei Jahren einen Anstieg von 6 Prozent, letztes Jahr von 7 Prozent. Das heißt, wir haben einen massiven Beschäftigungsaufbau. Deswegen ist für uns gerade dieses Förderprogramm so wichtig. Wir haben dort eine zehnjährige Laufzeit, so dass die Betriebe gut planen und sich einstellen können. Es wird natürlich kein Auftrag garantiert, aber die Betriebe wissen, worauf sie sich einstellen können. Dementsprechend kann auch mehr Beschäftigung aufgebaut werden. Es muss nicht nach zwei oder drei Jahren rapide abgebaut oder umgesetzt werden.

Wir haben eine unterschiedliche Konjunktur: Wir werden zum Beispiel im Neubau, Hochbau und im



Infrastrukturausbau wirklich an die Kapazitätsgrenzen gehen. Bei den Stuckateuren, Trockenbauern und Putzern, die in erster Linie die energetische Gebäudesanierung machen, haben wir hingegen nur ein Umsatzplus von 1,8 Prozent bei acht Prozent in der gesamten Baubranche. Das heißt: Die Gewerke, die im Bereich der energetischen Sanierung gebraucht werden, sind nicht so konjunktur-stark wie die Anderen. Von daher habe ich keine großen Bedenken.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Steiniger von der CDU/CSU Fraktion.

Abg. **Johannes Steiniger** (CDU/CSU): Meine Frage geht an den Zentralverband des Deutschen Baugewerbes. Jetzt haben wir gerade von Herrn Dr. Peht ein flammendes Plädoyer dafür gehört, die Energieberater mit aufzunehmen. Ich wäre dankbar, wenn Sie dazu Stellung nehmen.

Sv **Felix Pakleppa** (Zentralverband des Deutschen Baugewerbes e. V.): Ich glaube, dass wir in Deutschland es auch mal einfach machen sollten. Und der Gesetzentwurf sieht eigentlich eine ganz einfache Regelung vor und sieht Maßnahmen vor, die Fachunternehmen auch wirklich gut ausführen können. Wir reden über Wärmedämmung, über den Austausch von Fenstern, über eine Dachisolierung - das sind einfache Maßnahmen. Der Gesetzentwurf sieht hier ausdrücklich vor, dass Fachunternehmen dies ausführen müssen. Wenn wir über Fachunternehmen reden, reden wir über Sanitär-, Klima- und Heizungsbetriebe - das sind Meisterbetriebe. Das Gleiche gilt bei Dachdeckern, Stuckateuren und bei Elektrikern. Das sind alles Meisterbetriebe, die eine hohe Qualifikation, einen Meisterbrief oder eben einen Diplomingenieur als Inhaber haben. Wir haben in Deutschland 10 000 Einzelnormen, die die Bautechnik beschreiben. Auch diese sind natürlich einzuhalten, unabhängig davon, ob ich einen Energieexperten, einen Architekten oder vielleicht einen begutachtenden Professor dabei habe. Gleichzeitig haben wir die Energieeinsparverordnung (EnEV) einzuhalten. Nach dem Gesetzentwurf muss das Fachunternehmen bescheinigen, dass es das Vorhaben ordnungsgemäß ausgeführt hat. So sieht es der Gesetzentwurf unabhängig von der Verordnung jetzt schon vor. Daher glaube ich, dass bei Einzelmaßnahmen wie dem Austausch der Heizungsanlagen, dem Austausch von Fenstern oder bei einer Wärmedämmung durchaus ein Berater

entbehrlich ist, wenn dies von einem Meisterbetrieb gemacht wird.

Ich glaube aber auch, dass ein Hauseigentümer, wenn er sich überlegt, ob er etwas macht, sicherlich nicht wegen der 20 Prozent Steuerersparnis Unsinn betreibt. Dafür ist die Steuerersparnis sicherlich zu gering. Und wenn er zwei oder drei Maßnahmen kombiniert, wird er sicherlich, wenn er wirtschaftlich denkt, in der Regel das Haus so sanieren, dass er einen wirtschaftlichen Vorteil hat. Er wird sich dann im Zweifel auch freiwillig einen Energieberater oder einen Architekten dazu holen.

Viele der Handwerksunternehmen sind auch Energieberater des Handwerks - die können das auch. Wenn wir jetzt wirklich einen größeren Wurf machen wollen, ist es sinnvoll, ohne Berater und ohne viel bürokratischen Aufwand den Eigenheimbesitzern zu erlauben, mit der Sanierung anzufangen. Was wir jetzt vermeiden sollten, ist, zulange zu diskutieren und es zu kompliziert zu machen. Die Auswirkungen dessen haben wir 2011 und 2015 gemerkt. Damals ist ewig über die steuerliche Förderung diskutiert worden. Das hat dazu geführt, dass in der Praxis überhaupt nichts passiert ist. In einem solchen Fall wartet jeder Hausbesitzer ab, ob noch eine steuerliche Begünstigung kommt. Wenn wir die Heizungsbauer oder die Stuckateurbetriebe fragen, sagen diese, dass sie stornierte Aufträge haben. Der Markt wartet jetzt zunächst ab, was entschieden wird. Von daher kann ich nur sagen: Machen Sie es einfach und entscheiden Sie schnell. Wenn Sie sagen, dass Sie das jetzt nicht tun könne, dann sagen sie jetzt Nein. Dann wissen auch die Eigentümer und die Baufirmen woran sie sind.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Steiniger.

Abg. **Johannes Steiniger** (CDU/CSU): Ich würde die Frage zur energetischen Gebäudesanierung auch an die Bundessteuerberaterkammer richten. Wie attraktiv ist diese Ausgestaltung? Hat sie den ökologischen Wirkungsgrad, den wir uns erhoffen?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Kurczinski, Bundessteuerberaterkammer, bitte sehr.

Sv **Boris Kurczinski** (Bundessteuerberaterkammer): Wir begrüßen natürlich, dass solche Maßnahmen gefördert werden, denn ansonsten würden die Eigenheimnutzer völlig rausfallen. Insofern ist hier



eine Rückgabe für diese Maßnahmen sehr erfreulich. Es ist sehr schön, dass sie nicht progressionsabhängig ausgestaltet wurde. Das stellt aber auch einen Nachteil dar. Wenn insbesondere niedrige Einkommen vielleicht sogar in eine Minussteuerschuld geraten, wäre zu überlegen, ob man nicht einen Nachtrag oder Vortrag vorsieht. Vielleicht sogar die Auszahlung einer Minussteuer, was gedanklich einer Prämie entspräche. Denn im Kern wird nur die Umsatzsteuer zurückverlangt, die 20 Prozent entsprechen quasi den 19 Prozent, die aufgewendet wurden. Ansonsten finden wir die Grundidee sehr gut. Auch die Bemessung der Beträge ist gut gewählt. Das Ganze solle möglichst einfach in der Umsetzung bleiben, also möglichst ohne viele Hürden.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Daldrup von der SPD Fraktion.

Abg. **Bernhard Daldrup** (SPD): Ich möchte noch eine Frage an Herrn Dr. Elmer von Agora und an Herrn Dr. Reh vom BUND stellen. Herr Zimmermann hat eben schon zur Grundsteuer -W Stellung genommen. Meine Frage an Sie lautet: Was würden Sie tun, um das kommunale Interesse an einem Ausbau der Windenergie zu unterstützen? Ich weiß, dass die Agora zum Beispiel Sonderabgaben oder Konzessionsabgaben vorschlägt. Welche zusätzlichen Instrumente im Rahmen des Steuer- und Abgabenrechts gibt es aus Ihrer Sicht, die wirksam sind und als Incentive für die Kommunen tatsächlich interessant wären? Auf die Grundsteuer müssen Sie nicht eingehen.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Elmer, bitte.

Sv **Dr. Carl Friedrich Elmer** (Agora Verkehrswende / Smart Energy for Europe Platform): Leider bin ich an der Stelle bei Agora der falsche Ansprechpartner, da wir uns von Agora Verkehrswende voll und ganz auf Verkehrsthemen konzentrieren. Deswegen gebe ich gleich weiter an Herrn Dr. Reh.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Reh, bitte.

Sv **Dr. Werner Reh** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Was aber auch nicht viel hilft, weil ich der Verkehrsexperte bin. Generell ist es so, dass wir den Ausbau der Windenergie unterstützen. Sie werden keine BUND-Verbände finden, die dagegen vorgehen, obschon

Standortfragen uns auch richtig wehtun können. Ich sehe schon, dass die Stromnetzbetreiber sehr viel tun, was Bürgerbeteiligung und Umsatzbeteiligung angeht. Das ist ein Weg. Ein zweiter Weg, der schon angesprochen wurde, ist die finanzielle Beteiligung. Ansonsten bedarf es guter Argumente, einer guten strategischen Umweltplanung auf Bundesebene, die zeigt, dass Stromnetze nötig sind und die dezentrale Potenziale ausschöpft.

Abg. **Bernhard Daldrup** (SPD): Ich würde Herrn Prof. Hechtner fragen wollen, ob Sie denn der Meinung sind, dass es neben einer Grundsteuer auch noch andere Möglichkeiten auf der kommunalen Ebene gibt, zum Beispiel durch Sonderabgaben oder durch Konzessionen? Fällt Ihnen dazu etwas ein? Kennen Sie vielleicht ein bisschen mehr Möglichkeiten?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Prof. Hechtner, Universität Kaiserslautern.

Sv **Prof. Dr. Frank Hechtner** (Technische Universität Kaiserslautern): Leider muss ich mich da meinen Vorrednern anschließen. Das ist nicht mein Spezialgebiet.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Cezanne von der Fraktion DIE LINKEN.

Abg. **Jörg Cezanne** (DIE LINKE.): Ich habe noch einmal eine abschließende Frage an Herrn Dr. Werner Reh vom BUND. Wir haben jetzt relativ viel über die Luftverkehrssteuer gesprochen. Bei mir bleibt das unbehagliche Gefühl, dass wir hier über eine Krücke reden. Die Kritik, die hier geäußert wurde, halte ich in Teilen für durchaus berechtigt. Ich würde Herrn von Randow zustimmen, dass es eigentlich um eine europäische Lösung, noch besser um eine internationale Lösung gehen müsste. Welche Möglichkeiten sehen Sie denn noch, Kurzstreckenflüge auf die Bahn zu verlagern? Wie bewerten Sie den Vorschlag, statt einer Ticketsteuer eine Besteuerung von Flugbewegungen vorzunehmen? Herr Beisel hat gesagt, dass es aus seiner Sicht keinen Unterschied macht, aber auf die Auslastung der Flüge könnte es eine gewisse Wirkung haben. Wie sehen Sie diesen Vorschlag?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Reh vom BUND. Bitte sehr.

Sv **Dr. Werner Reh** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Die Potenziale für die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die



Schiene sind riesengroß. Wenn man schaut, welche Flugziele innerhalb von vier Stunden mit der Bahn in Deutschland zu erreichen sind, kommt man darauf, dass ungefähr die Hälfte der heutigen innerdeutschen Flüge ohne Komfortverlust auf die Schiene zu verlegen wären. Die Frage ist, wie man das entsprechend anreizen kann. Da ist die Differenzierung der Luftverkehrssteuer nicht stark genug. Dennoch kann die Bahn viel machen und sich entsprechende Ziele setzen. Der Alleineigentümer könnte dort entsprechend Druck machen. Man kann das Reiseerlebnis attraktiver gestalten, indem man beispielsweise das Transportgepäck durchchecken kann. Code-Share gibt es mit der Bahn bereits. Man kann hier sehr viel tun, weil die Erreichbarkeit der Flughäfen durch ICE-Strecken sehr gut abgedeckt ist. Es wäre sehr gut, wenn ein Impuls in Richtung Klimaschutz ausginge, indem man die Flüge, die innerhalb von vier Stunden mit der Bahn erreichbar sind, auf die Schiene verlagert. Das würde eine Million Tonnen CO₂ einsparen. Das wäre ein Schritt in Richtung nachhaltigen Mobilität.

Es ist völlig richtig, dass die Luftverkehrssteuer eine nationale Maßnahme ist. Wir haben gehofft, dass andere Länder mehr folgen als bisher, in Frankreich wird derzeit heftig diskutiert. Eine zweite Maßnahme, die die Verlagerung fördert, bestünde darin, die Transferflüge oder wenigstens die langen Flüge extra zu bepreisen, denn das ist in der Tat klimapolitisch eine große Ungerechtigkeit. Eine Lösung auf der europäischen Ebene wäre momentan das Beste, auch weil der Emissionshandel ein gutes Modell ist. Herr von Randow hat es genannt: Durch den linearen Reduktionsfaktor sind konkrete Ziele bis 2030 vorgegeben. Der Luftverkehr wird in der Tat einen Deckel bekommen, den er entsprechend einhalten muss. Die Reformen im Jahr 2017 haben dort in der Tat große Fortschritte gebracht. Wir müssen allerdings die kostenlose Vergabe von Emissionszertifikaten entsprechend reduzieren. Wenn es ohnehin nach oben geht, dann gibt es, einen Grund mehr zu sagen, dass - wie im Strombereich - auch 100 Prozent der Zertifikate entsprechend gekauft werden müssen. Das wäre ein großer Effekt. Von der globalen Lösung CORSIA halten wir nicht viel, weil sie die CO₂-Emissionen im Luftverkehr nicht reduziert, sondern sie auf andere Sektoren abwälzt. Kein Mensch weiß, wie hoch die Umweltintegrität dieser Projekte ist, die in China, Brasilien oder anderswo laufen. Zumal die Länder

Wert darauf legen, dass sie entscheiden, welche Projekte sie zur Kompensation machen.

Die Ticket-Tax hat den großen Vorteil, dass sie sehr leicht zu administrieren ist. Insofern wäre die Besteuerung von Flugbewegungen deutlich komplizierter. Ich glaube, der Effekt wäre nicht sehr groß. Zu Beginn der Luftticketsteuer haben wir das gefordert, aber ich glaube, man kann bei der einfachen Lösung bleiben und schauen, dass man dort das Maximum an Klimaschutz herausholt.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Frau Wagner von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bitte sehr.

Abg. **Daniela Wagner** (B90/GR) Ich möchte mich noch mal kurz mit ein paar Fragen zur bodenseitigen Mobilität an Herrn Dr. Reh wenden. Im Hinblick auf die Entfernungspauschale möchte ich gerne wissen, was Ihr Verband hinsichtlich der Umweltwirkungen und der sozialen Gesichtspunkte denkt. Auch hätte ich gerne gewusst, welche Probleme oder Vorzüge Sie bei der Einführung einer Mobilitätsprämie sehen? Welche Verteilungswirkung der Entfernungspauschale sehen Sie? Wer profitiert am meisten, wer am wenigsten? Sehen Sie anstelle einer Entfernungspauschale alternative Modelle?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Reh, bitte.

Sv **Dr. Werner Reh** (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Es wurde schon kritisiert, dass mit der Änderung der Pendlerpauschale eine neue Unterscheidung ab dem 21. Kilometer gemacht wird. Der Fall vor dem Bundesverfassungsgericht aus dem Jahr 2008 war leicht anders gelagert, aber die Begründungsfrage ist genau dieselbe. Das Gericht hat damals geradezu um eine Begründung nach raumordnerischen und ökologischen Gesichtspunkten „gefleht“. Diese wurde nicht geliefert. Deswegen ist das Vorhaben gescheitert. Ich sehe die Regelung als ökologisch kontraproduktiv an. Im raumordnerischen Sinne begünstigt sie eine Zersiedlung. Die soziale Schiefelage kann wegen der Einkommensabhängigkeit der Mobilitätsprämie nicht beseitigt werden. Wenn man berechnet, was ein Geringverdiener mit einem Eingangssteuersatz von 14 Prozent erhält, dann sind es pro gefahrenen Kilometer ca. zwei Cent, während der Gutverdiener mit einem Steuersatz von 42 Prozent ca. sieben Cent auf den gefahrenen Kilometer bekommt. Dies bei Kosten, die bei 48



Cent liegen. Die Einkommensabhängigkeit bringt eben die soziale Schieflage, das ist auch nicht vermeidbar. Wir fordern wenigstens eine einfache Lösung, die besagt: Gebt dem einzelnen Arbeitnehmern das, was im Durchschnitt ausgegeben wird. Das sind ungefähr fünf Cent pro gefahrenen Kilometer, zehn Cent pro Entfernungskilometer. Das wäre eine einfache und klare Regelung, die mehr soziale Gerechtigkeit bringt und die soziale Schieflage teilweise beseitigt. Langfristig muss man zu neuen und anderen Lösungen kommen, zum Beispiel im Rahmen von Klimaprämien oder ähnlichen Dingen. Insofern schlagen wir vor, bis 2026 innerhalb dieser Lösung die Gelder einkommensunabhängig auszugeben.

Abg. **Lisa Paus** (B90/GR): Ich würde Herrn Pehnt noch einmal bitten, auf das die Aussage des Zentralverbandes des Deutschen Baugewerbes zu reagieren, wonach man keine zusätzlichen Standards bräuchte. Warum ist ein Sanierungsfahrplan wichtig? Warum ist eine Gesamtstandardausrichtung auf die 55, wie sie die KfW-Programme vorsehen, wichtig?

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Herr Dr. Pehnt, bitte.

Sv **Dr. Martin Pehnt** (ifeu - Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH): Wir sehen die Gefahr, dass wenn jetzt halbherzig saniert wird

und Wanddämmungen gemacht werden, die nicht den Zielstandards entsprechen, dass dann nachgebessert werden muss. Dass also in zehn Jahren, wenn die Situation eine andere ist, nachsaniert werden muss. Das ist weder volkswirtschaftlich gut, noch betriebswirtschaftlich. Wir nennen das „das Kopplungsprinzip“: Wenn ich etwas mache, dann auch richtig. Die Differenzkosten für das bisschen Mehr an Effizienz sind nicht so hoch, dass sie sich nicht wieder amortisieren. Deswegen auch die Kostenoptimalitätsrechnung. An der Stelle ist es quasi ein Scheck auf die Zukunft. Ich würde davon explizit bestimmte niederschwellige Einzelmaßnahmen ausnehmen und könnte mir in dieser Hinsicht einen guten Kompromiss vorstellen.

Stv. Vorsitzender **Albrecht Glaser**: Meine sehr geehrten Damen und Herren, dann sind wir am Ende der Anhörung angelangt. Ich bedanke mich noch einmal bei Ihnen allen, den Experten und den Kollegen für die lebendige Diskussion. Ich schließe die Sitzung.

Schluss der Sitzung: 15:32 Uhr

Albrecht Glaser, MdB
Stv. Vorsitzender



- Anlagenverzeichnis -

- Anlage 1:** Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughöfen e. V. (Flughafenverband ADV)
- Anlage 2:** Stellungnahme des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)
- Anlage 3:** Stellungnahme des Bundesrechnungshofes
- Anlage 4:** Stellungnahme der Bundessteuerberaterkammer
- Anlage 5:** Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.
- Anlage 6:** Stellungnahme des Bundesverbandes Lohnsteuerhilfevereine e. V.
- Anlage 7:** Stellungnahme der Deutschen Energie-Agentur GmbH (dena)
- Anlage 8:** Stellungnahme des Deutschen Bauernverbandes e. V.
- Anlage 9:** Stellungnahme der Flughafen Nürnberg GmbH
- Anlage 10:** Stellungnahme von Prof. Dr. Frank Hechtner, Technische Universität Kaiserslautern
- Anlage 11:** Stellungnahme des Instituts für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH
- Anlage 12:** Stellungnahme des Deutschen Städte- und Gemeindebundes
- Anlage 13:** Stellungnahme des Deutschen Landkreistages
- Anlage 14:** Stellungnahme des Zentralverbandes des Deutschen Baugewerbes e. V.

**Stellungnahme des
Flughafenverbandes ADV
zur Anhörung im Finanzausschuss
des Deutschen Bundestags am 04. November 2019**

**„Öffentliche Anhörung
zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes“**

ADV, Berlin, 31. Oktober 2019



1. Vorbemerkung

Bereits heute werden durch die Luftverkehrssteuer Einnahmen von 1,2 Mrd. Euro erzielt. Die Steuer entfällt auf 95,7 Mio. Reisende.

Für das Jahr 2018 hat das Statistische Bundesamt folgende Statistiken zur Luftverkehrssteuer veröffentlicht:

Distanzklasse	Beförderte Fluggäste	Anteil in %	Luftverkehrssteuer	Anteil in %
1	79.036.913	82,6 %	589.615.371 Euro	49,4 %
2	4.817.841	5 %	112.303.874 Euro	9,4 %
3	11.696.526	12,2 %	490.903.196 Euro	41,1 %
Gesamt	95.689.734	100,00 %	1.193.028.737 Euro	100,00 %

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben einen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes (LuftVStG) in den Bundestag eingebracht.

Das Bundesministerium für Finanzen (BMF) hatte bereits am 2. Oktober 2019 seinen ersten Entwurf zur Änderung des LuftVStG vorgelegt. Mit den zusätzlichen Einnahmen soll u.a. die Absenkung der MWSt auf den Fernverkehr der Bahn gegenfinanziert werden.

Dieser Entwurf ist eine Folge des von der Bundesregierung am 20. September 2019 vorgelegten Klimaschutzprogramms zur Sicherstellung der Klimaschutzziele 2030. Dieses sieht auch eine Erhöhung der Luftverkehrssteuer vor.

Gemäß dem aktuellen Entwurf zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes soll die Luftverkehrswirtschaft mit zusätzlichen Kosten von mehr als 740 Mio. Euro p.a. belastet werden.

Die angedachte Erhöhung der Luftverkehrssteuer stellt einen **klaren Bruch des Koalitionsvertrags** dar. Vor zwei Jahren vereinbarten SPD und Union noch aus Gründen der internationalen Wettbewerbsfähigkeit die Überprüfung national einseitiger Belastungen des Luftverkehrs.

2. Unangemessenes Vorgehen im gegenwärtigen Gesetzgebungsverfahren

Am Abend des 02. Oktober 2019 übermittelte das BMF seinen Gesetzentwurf zur Änderung des LuftVStG an die Verbände mit Frist zur Stellungnahme bis zum 04. Oktober (über den Feiertag Tag der Deutschen Einheit).

Innerhalb von nur zwei Wochen – bis zur Befassung im Bundeskabinett – wurde der Gesetzentwurf noch zwei Mal verschärft. Eine weitere Befassung der Verbände erfolgte nicht.

		Erster BMF Entwurf			Zweiter BMF Entwurf			Dritter BMF Entwurf		
Dis- tanz- klasse	Alt	Steuer- satz	Erhöhung in EUR	Erhöhung in %	Steuer- satz	Erhö- hung in EUR	Erhöhung in %	Steuer- satz	Erhöhung in EUR	Erhöhung in %
1	7,50 €	10,43 €	+2,93 €	+39,07 %	11,25 €	+3,75 €	+50 %	13,03 €	+5,53 €	+74 %
2	23,43 €	32,57 €	+9,09 €	+38,57 %	30 €	+6,52 €	+27,22 %	33,01 €	+9,96 €	+42 %
3	42,18 €	58,63 €	+16,45 e	+39,00 %	54 €	+11,82 €	+28 %	59,43 €	+18 €	+42 %

Die Erhöhung der Luftverkehrsteuer soll damit mit ca. 740 Mio. Euro (statt ca. 500 Mio. Euro im ersten BMF-Entwurf) deutlich stärker und die Anhebung der Distanzklasse 1 mit +74% nochmals belastender ausfallen.

Die jetzt angedachte Erhöhung der Luftverkehrsteuer geht weiter über den Betrag hinaus, der für die Absenkung der MWSt auf den Fernverkehr der Bahn zur Gegenfinanzierung erforderlich ist.

Nach Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a) sollen die Sätze in §11 (1) des LuftVStG wie folgt geändert werden:

- „Absatz 1 aa) In Nummer 1 wird die Angabe „7,50 Euro“ durch die Angabe „13,03 Euro“ ersetzt.
- bb) In Nummer 2 wird die Angabe „23,43 Euro“ durch die Angabe „33,01 Euro“ ersetzt.
- cc) In Nummer 3 wird die Angabe „42,18 Euro“ durch die Angabe „59,43 Euro“ ersetzt.“

3. Position des Flughafenverbandes ADV

Die Einführung der Luftverkehrsteuer war und bleibt ein ordnungspolitischer Sündenfall.

- Die deutschen Flughäfen fordern nach wie vor die Abschaffung der Luftverkehrsteuer. Die Luftverkehrsteuer führt zu nicht hinnehmbaren Wettbewerbsverzerrungen.
- Die Luftverkehrsteuer dient einem systemfremden Zweck: Mit der Steuer werden allgemeine Haushaltsdefizite ausgeglichen, die nicht durch den Luftverkehr verursacht werden.
- Die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer werden zu einem großen Teil durch staatliche Mindereinnahmen an anderer Stelle aufgezehrt.
- Sie entfaltet keinerlei positive Lenkungswirkung: Weder unterstützt sie leiseres noch emissionsärmeres Fliegen. Stattdessen schwächt sie die finanzielle Leistungsfähigkeit von Flughäfen und Airlines.

4. Erhöhung der Luftverkehrsteuer – schwerwiegende Konsequenzen für die Branche – aber auch für ganze Regionen in Deutschland

Die bereits bestehende Wettbewerbsbenachteiligung deutscher Airlines und Flughäfen wird durch eine Anhebung der Luftverkehrsteuer weiter verschärft. Insbesondere bei den preissensiblen Flügen im Europaverkehr macht die Steuer einen erheblichen Anteil des Gesamtflugpreises aus.

Aktuell liegt die Umsatzrentabilität einer Airline bei 2-3% für eine europäische Strecke. Die Zusatzbelastung durch die Erhöhung der Luftverkehrsteuer soll für die Distanzklasse 1, +5,53 EUR, etwa 5,5% betragen. Damit übersteigt der Zuschlag durch die Steuererhöhung deutlich die Umsatzrendite der Fluggesellschaft.

Die **laienhafte These**, eine Airline könnte einfach die Steuerbelastung in Form höherer Preise an die Reisenden weitergeben, **trifft nicht zu**. Könnten Airlines höhere Preise am Markt durchsetzen, so würden sie es bereits heute zur Verbesserung ihrer Rentabilität machen.

Da der Zuschlag von +5,53 EUR im Europaverkehr nur in geringem Umfang durch Preissteigerungen kompensiert werden kann, ist davon auszugehen, dass **viele Direktverbindungen ab Deutschland für die Airlines unwirtschaftlich werden. Die Folge sind Flugstreichungen an den Flughäfen.**

Neben der Einstellung von Strecken wird dies zur Schließung von Basen in Deutschland führen, da keine auskömmliche Auslastung der Flugzeuge durch eine ausreichende Anzahl wirtschaftlicher Strecken an den Flughafenstandorten mehr möglich ist. Die Steuererhöhung wirkt wettbewerbsverzerrend.

Dies bedeutet, dass Konnektivität, Arbeitsplätze und Wertschöpfung – zugunsten anderer europäischer Flughäfen – verloren gehen. Die geplante Erhöhung der Luftverkehrsteuer wird viele Flughafenstandorte und ihre Regionen schwer treffen. Regionen in Deutschland wie Franken, Sachsen, Westfalen, Thüringen, Baden, Allgäu, Hunsrück, Saarland, Mecklenburg oder Bremen verlieren an Anbindung – mit beeinträchtigender Wirkung für Investitionen und Arbeitsplätze. Besonders betroffen werden grenznahe Flughäfen und ihre Regionen sein.

Zusätzlich werden die Airlines nach anderen Möglichkeiten suchen, die Belastung durch die Steuer zu kompensieren: Aufgrund der Marktmacht der Fluggesellschaften wird der Druck auf die Flughäfen weiter steigen. Bereits heute müssen die Hälfte der internationalen Verkehrsflughäfen Verluste ausweisen. Flughäfen, die schon unter den heutigen Gegebenheiten keine kostendeckenden Entgelte am Markt durchsetzen können, werden den Airlines weitere Preissenkungen einräumen müssen. Gleichzeitig unterliegen die Flughäfen den Anforderungen des EU-Beihilferechts, das öffentliche Zuwendungen zunehmend untersagt.

Die Luftverkehrsteuer schwächt Flughäfen und Airlines in Deutschland. Deutsche Flughäfen werden gegenüber anderen europäischen Standorten weiter benachteiligt.

5. Den falschen Schritt nicht noch falsch umsetzen – Verteilung der Luftverkehrsteuererhöhung auf die drei Distanzklassen

Die Erhöhung der Luftverkehrsteuer ist der falsche Schritt. Keinesfalls darf dieser falsche Schritt nicht noch zusätzlich falsch umgesetzt werden. Konkret geht es darum, wie die Erhöhung der Luftverkehrsteuer auf die bestehenden drei Distanzklassen umgelegt wird.

An den deutschen Flughäfen beträgt der Anteil der Passagiere, die zu einem Flughafen in Europa fliegen, 64,3%. Hinzu kommen die Passagiere auf den Verbindungen in der Distanzklasse 1, die über Europa hinausgehen (bspw. Israel). Fast alle grenzüberschreitenden Flüge stehen in keiner Konkurrenz zur Bahn. Die politisch gewünschte Wettbewerbsstärkung der Bahn gegenüber dem Luftverkehr wird durch das Gesetz nicht erreicht.

Die überproportionale Erhöhung der Distanzklasse 1 hat keinerlei ökologische Lenkungswirkung. Sie führt vielmehr zu nicht gewünschten wettbewerblichen Verzerrungen und zu Verlagerungen an ausländische Flughäfen.

Der aktuelle Gesetzesentwurf, der eine überproportionale Erhöhung der ersten Distanzklasse vorsieht, muss an dieser Stelle angepasst werden. Mit einer solchen Ausgestaltung würde der besonders wettbewerbsintensive und preissensible Europaverkehr von und zu deutschen Flughäfen betroffen sein. Die wettbewerbsverzerrende Wirkung einer überproportionalen Erhöhung der Distanzklasse 1 trifft insbesondere die kleineren und mittleren Standorte.

Korrekturbedarf: Die ADV sowie weitere Luftverkehrsverbände unterstreichen, dass sie die vom BMF ursprünglich vorgesehene **gleichmäßige Verteilung der Erhöhung auf alle drei Distanzklassen** als tragbaren Kompromiss erachten, sofern die Umsteigepassagiere weiterhin von der Steuererhöhung ausgenommen werden.

Richtigerweise sieht der Gesetzentwurf vor, alle Umsteigeverkehre von der Luftverkehrssteuer weiterhin zu befreien. Dieser Schritt ist zu begrüßen. Deutsche Flughafendrehkreuze und Netzwerk-Airlines stehen in einem intensiven internationalen Wettbewerb.

Es gilt, das bewährte System von leistungsfähigen und sich ergänzenden großen und kleineren Flughäfen in Deutschland nachhaltig und bedarfsorientiert weiterzuentwickeln.

6. Negative Auswirkungen auch für Regionen, Reisende und Wirtschaft

Betroffen von der Steuer sind nicht nur Flughäfen und Fluggesellschaften, sie trifft auch ganze Regionen, die Tourismuswirtschaft und Unternehmen, die im Geschäftsreiseverkehr auf gute Flugverbindungen angewiesen sind. Deutschland als Exportnation ist auf hervorragende Luftverkehrsverbindungen angewiesen, und auch die vielen Privatreisenden profitieren von einer guten Anbindung an Ziele in der ganzen Welt.

Während der Luftverkehr in anderen Regionen der Welt gezielt gefördert wird, leidet die Luftverkehrswirtschaft hierzulande an nationalen Alleingängen, die in Summe schwere Nachteile im internationalen Wettbewerb bedeuten – sei es bei Betriebszeitbeschränkungen, den steigenden Kosten für die Luftsicherheit oder bei der Bürokratisierung des Planungsrechts.

Durch diesen Alleingang wird mit dem im Luftverkehr weltweit geltenden System der Finanzierung des Luftverkehrs (kostendeckende Entgelte statt Steuern) gebrochen. **Im harten internationalen Wettbewerb sind solche willkürlichen Belastungen der eigenen Industrie eine schwere Hypothek.**

7. Einführung der Luftverkehrssteuer im Jahr 2011 war bereits ein ordnungspolitischer Sündenfall – Schwerwiegende Belastungen für Flughäfen in Deutschland setzen sich fort

Bereits die Einführung der Luftverkehrssteuer im Jahr 2011 hat Airlines dazu veranlasst Angebote im deutschen Markt zu reduzieren oder erstlos zu streichen. **Die Entwicklung des Luftverkehrs im Jahresverlauf 2011 an den Flughäfen liefert eindeutige Hinweise für die negativen Auswirkungen der Luftverkehrssteuer.** Mehrere Fluggesellschaften, u.a. damals Germanwings, Air Berlin und Ryanair, haben Veränderungen ihres Angebotes vorgenommen, die überwiegend zum Beginn des Sommerflugplans 2011 (Ende März 2011) wirksam geworden sind.

Grenznahe ausländische Flughäfen verzeichneten hingegen seit der Einführung der Luftverkehrssteuer deutliche Zuwächse. Selbst das BMF konstatiert in Evaluierungsberichten, dass die Abgabe jährlich zu Verkehrsverlusten von zwei bis fünf Mio. Passagieren führt. Die deutsche Luftverkehrssteuer ist in der traurigen Konsequenz ein Förderprogramm für grenznahe Flughäfen in unseren Nachbarländern. Es wird nicht weniger geflogen, sondern nur an anderen Standorten im Ausland.

8. Luftverkehrsteuererhöhung verfehlt klimapolitische Ziele – Unzureichende Wirkung für den Klimaschutz

Mit der Erhöhung verschärft die Bundesregierung die **wettbewerbsverzerrende Wirkung** dieser im nationalen Alleingang eingeführten Steuer zu Lasten der deutschen Flughäfen und Fluggesellschaften.

Dagegen **unterbeibt eine zielgerichtete Verwendung** der Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer für Entwicklung und Markteinführung nachhaltiger alternativer Kraftstoffe für den Luftverkehr (**verkehrssysteminterner Finanzierungskreislauf**).

Darüber hinaus entzieht die Bundesregierung mit dieser Steuererhöhung den Unternehmen dringend benötigte Mittel für Investitionen in energieeffizientere Flugzeuge, CO₂-neutrales Kerosin und eine ökologisch nachhaltige Flughafeninfrastruktur.

Korrekturbedarf: Möchte man wirklich etwas für den Klimaschutz tun, dann sollten die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer für klimaschützende Maßnahmen im Luftverkehr eingesetzt werden (Anreize für CO₂-neutrales Flugbenzin, Markthochlauf von PtX-Anlagen, eMobilität in den Bodenverkehrsdiensten der Flughäfen, energieeffizientere Terminalanlagen, etc.).

9. Forderungen der Flughäfen – Anpassungsbedarf am Gesetzesentwurf

1. **Erhöhung begrenzen:** Sollte eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer unabwendbar sein, dann ist die Luftverkehrsteuererhöhung zumindest auf den Betrag zu begrenzen, der für die Absenkung der MWSt für den Fernverkehr der Bahn erforderlich ist.
2. **Proportionale Verteilung auf Distanzklassen I, II und III:** Sollte eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer unabwendbar sein, dann ist die Erhöhung (wie im ersten BMF-Gesetzesentwurf vorgesehen) gleichmäßig auf die drei Distanzklassen zu verteilen.
3. **Umsteiger auch künftig ausnehmen:** Sollte eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer unabwendbar sein, dann sind auch künftig alle Passagiere, die an den deutschen Drehkreuzflughäfen umsteigen, von der Steuererhöhung auszunehmen.
4. **Mittelverwendung für Klimaschutz:** Sollte eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer unabwendbar sein, dann sind die Mittel zumindest für klimaschützende Maßnahmen bei Airlines und Flughäfen einzusetzen.
5. **Deckelung der künftigen Einnahmen:** Sollte eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer unabwendbar sein, dann sind die in den Folgejahren anfallenden Einnahmen durch die Luftverkehrsteuer einer Deckelung zu unterziehen.

Zum Hintergrund!

- **Warum zahlt der Luftverkehr keine Kerosinsteuer?**

Eine Kerosinsteuer bringt nichts für den Klimaschutz sondern nur neue Wettbewerbsverzerrungen. Sie würde dazu führen, dass Airlines dort vermehrt tanken, wo keine Steuer erhoben wird. Die Umweltbilanz dürfte sogar negativ ausfallen.

Die internationale Staatengemeinschaft hat sich unter dem Dach der UN-Luftfahrtorganisation ICAO schon vor Jahrzehnten darauf verständigt, dass der Luftverkehr seine Infrastrukturkosten nicht über Steuern finanzieren soll, sondern über eine **Nutzerfinanzierung bei Flughäfen und Flugsicherung**.

Im Luftverkehr kommt dieses Prinzip seit langem weltweit zum Tragen. Das heißt, **der Luftverkehr bezahlt seine Infrastrukturkosten** für die Benutzung der Flughäfen und Dienstleistungen von Flugsicherung und Wetterdienst in Form von Entgelten und Gebühren.

- **Wo liegen die Sätze für Luftverkehrssteuern in anderen Ländern?**

Mit bis zu 59,43 EUR pro Ticket würde **Deutschland** künftig so hohe Flugsteuern wie kaum ein anderes Land der Europäischen Union erheben und läge auch weltweit in der Spitzengruppe. Nur in Großbritannien und Australien werden teils noch deutlich höhere Abgaben von den Passagieren eingenommen:

Großbritannien erhebt die höchsten Flugsteuern der Welt und hebt diese ebenfalls im April leicht an. Anders als Deutschland wird nur zwischen Kurz- und Langstreckenflügen unterschieden, dafür gibt es unterschiedliche Steuersätze nachdem, wie viel Platz Passagiere haben – je mehr Leute im Flieger, desto kleiner der individuelle CO₂-Fußabdruck. Wer im Privatjet fliegt, zahlt denn auch 515 Pfund Steuern pro Passagier. Im Normalfall liegt die Abgabe zukünftig bei 26 Pfund (knapp 30 Euro) auf der Kurzstrecke und bei bis zu 176 Pfund (200 Euro) auf der Langstrecke.

In **Schweden** wurde im April 2018 die Ticketabgabe eingeführt, die zwischen 6,26 EUR und 41,70 EUR liegt und damit deutlich unter den deutschen Tarifen. Hierzulande erhebt der Staat die Abgabe zudem bereits seit 2011. Die schwedische Regierung gab an, das Ziel der Steuer sei es auch, die Zahl der Flüge um 600.000 pro Jahr zu senken. Tatsächlich sind in diesem Jahr erstmals weniger Schweden ins Flugzeug gestiegen.

In **Frankreich** gibt es mehrere Flugsteuern. Die Einnahmen aus der sog. „Solidaritätsabgabe“ sollen in Entwicklungshilfe fließen. Diese beginnt bei einem Euro (Economy-Kurzstrecke) und steigt bis auf 45 EUR (Business-Langstrecke). Daneben gibt es eine normale Ticketsteuer, die zwischen vier und acht EUR hoch ist, und demnächst auch noch eine zusätzliche (geringe) Klimaabgabe. Zunächst 180 Mio. EUR p.a. will der Staat damit einnehmen und in den Ausbau der Bahn investieren. Zusammengerechnet liegt die Steuerlast unter dem deutschen Niveau.

Die **Niederlande** plant die Einführung einer Ticketsteuer, falls es bis 2021 keine europaweite Klima-Regelung für den Luftverkehr gibt. Dann könnten sieben Euro pro Ticket fällig werden. Umsteigepassagiere sollen aber ausgenommen werden – also die meisten.

Stellungnahme des Flughafenverbandes ADV

Berlin, 31. Oktober 2019

Ansprechpartner:

Flughafenverband ADV

Friedrichstraße 79

10117 Berlin

Ralph Beisel, Hauptgeschäftsführer

beisel@adv.aero

Tel. 030 - 310118-50

Zum Flughafenverband ADV

Als ältester ziviler Luftfahrtverband in Deutschland vertritt die ADV – Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) – bereits seit 1947 die Interessen ihrer Mitglieder. Im Flughafenverband ADV sind auch die Flughäfen in Österreich, der Schweiz und Ungarn zusammengeschlossen.

Der Flughafenverband ADV setzt sich für einen wettbewerbsfähigen Luftverkehr sowie für moderne und leistungsfähige Flughäfen in Deutschland ein. Das gute Miteinander von Anwohnern und Flughäfen ist der ADV ein besonderes Anliegen.

In allen rechtlichen und wirtschaftlichen Belangen ist die ADV der Berater und Ansprechpartner von Wirtschaft, Politik und Regionen. Die Facharbeit der ADV umfasst die Bereiche Luftsicherheit, Standortentwicklung, Flughafenbetrieb und Flughafeninfrastruktur, vernetzte Verkehrsplanung sowie den Umwelt- und Fluglärmschutz.

Stellungnahme in der Öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses am 4. November 2019

zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes (BT-Drucksache 19/14339)

und

zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (BT-Drucksache 19/14338).

31. Oktober 2019

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Kaiserin-Augusta-Allee 5
10553 Berlin

Grundsätzliche Einschätzung

Die beiden finanzrelevanten Gesetzesentwürfe zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 betonen zu Recht „Der Schutz des Klimas ist eine große, globale Herausforderung ... Es muss rasch und entschlossen gehandelt werden, um den Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich zu begrenzen.“ Das Klimapaket wird aber weder diesem Anspruch, noch den Klimazielen 2030 der Bundesregierung und noch weniger den ambitionierten Vorgaben des Pariser Klimaabkommens gerecht.

Nötig ist ein Klimaschutzprogramm, das konzeptionell und strategisch diesen Reduktionsanforderungen gerecht wird, das „rasch und entschlossen“ handelt und nicht durch halbherzige, widersprüchliche und teilweise kontraproduktive Maßnahmen geschwächt wird. Leider leisten die Maßnahmen des Klimaschutzprogramms 2030 keinen nachvollziehbaren Beitrag zur Einhaltung der Treibhausgas-Reduktionsziele von minus 40-42% im Verkehr bis 2030. Es findet sich keine einzige Zahlengabe zur Minderungswirkung einzelner Maßnahmen oder des gesamten Maßnahmenpakets.

Diese Stellungnahme bezieht sich aber nicht auf die grundsätzliche Kritik an dem Klimaschutzprogramm, sondern macht konkrete Verbesserungsvorschläge zu den genannten Gesetzesentwürfen und zwar den beiden Mobilitätsthemen Erhöhung der Luftverkehrssteuer mit dem Ziel der Absenkung der Umsatzsteuer im Bahn-Fernverkehr (Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes) und der Anpassung der Pendlerpauschale (Umsetzung des Klimaschutzprogramms im Steuerrecht).

Der BUND begrüßt die Erhöhung der Luftverkehrssteuer (LuftVSt), um die **Umsatzsteuer auf Fernverkehrstickets** von 19% auf 7% **abzusenken**. Damit würde ein Beitrag zur Wettbewerbsangleichung geleistet. Wir schlagen zwei **Änderungen der Struktur dieser Erhöhung** vor, um einen deutlichen Impuls für die Verlagerung von Ultrakurzstreckenflügen auf die Schiene zu geben:

- a. die angemessene Bepreisung von Zubringer- und Anschlussflügen nach der Gesamt-Flugreise, um Zubringerzügen zu Drehkreuzen künftig nicht zu benachteiligen;
- b. die Beseitigung des Einnahmedeckels von 1,75 Mrd. Euro auf LuftVSt und EU-Emissionshandel im Luftverkehr.

Bei der **Pendlerpauschale und der Mobilitätsprämie** schlägt der BUND deren **Loslösung von ihrer Bindung an die Einkommenssteuersätze und die Einführung fester Erstattungssätze** vor. Das wäre positiv nicht nur für den Klimaschutz, sondern auch die soziale Gerechtigkeit.

Zu den Gesetzesentwürfen im Einzelnen (Luftverkehrssteuer und Pendlerpauschale)

1. Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes als Klimaschutzbeitrag:

Auch nach der vorgesehenen Erhöhung der Luftverkehrssteuer wird nur ein sehr geringer Teil der jährlich über 12 Milliarden Euro **umweltschädlichen Subventionen des Luftverkehrs** - allein schon durch die Kerosinsteuerbefreiung und die Befreiung der

internationalen Tickets von der Mehrwertsteuer - abgebaut. Für das Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor und den Übergang zu nachhaltiger Mobilität ist der schrittweise und vollständige Abbau dieser umweltschädlichen Subventionen notwendig.

Klimapolitisch sind Maßnahmen im Luftverkehr in der Tat dringlich. Die innerdeutschen Flüge stießen 2 Millionen Tonnen CO₂, die von deutschen Flughäfen startenden internationalen Flüge 31 Millionen Tonnen im Jahr 2018 aus. Ihre **gesamte Klimawirkung** ist durchaus mit dem Autoverkehr vergleichbar, wenn man die Nicht-CO₂-Effekte des Luftverkehrs, die im Durchschnitt das 2,7-fache der CO₂-Emissionen betragen, einbezieht. Ihre Klimawirkung entspricht somit 90 Millionen Tonnen CO₂. Der Pkw-Verkehr emittierte 100 Millionen Tonnen in 2017. Der von Deutschland verursachte internationale Flugverkehr ist allerdings nicht Teil der nationalen Treibhausgasbilanzen. Alle Verkehrsträger müssen ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Die im Gesetzentwurf vom 22.10.2019 vorgeschlagenen Maßnahmen stellen einen **unvollständigen Beitrag zur Angleichung der Wettbewerbsbedingungen von Bahn und Flugzeug dar**. Die deutschen Bahnen zahlen weiterhin sieben Prozent Umsatzsteuer auf internationale Tickets, während die internationalen Tickets von Fluggesellschaften auf künftig vollständig von der Umsatzsteuer befreit sind. Die Bahnen müssen ihre CO₂-Zertifikate im EU-Emissionshandel zu 100%, die Fluggesellschaften nur zu 15% kaufen (82% werden kostenlos verteilt, 3% Reserve).

Die geplante Absenkung der staatlich induzierten Bahn-Kosten durch die Reduktion der Mehrwertsteuersätze für inländische Fernverkehrstickets um 12 Prozentpunkte ist dennoch ein richtiger Schritt. Die erwünschten klima- und verkehrspolitischen Wirkungen, insbesondere die Verlagerung von (Ultra-) **Kurzstreckenflügen auf die Schiene** wären aber wesentlich besser erreichbar, wenn die folgenden Vorschläge bei der Änderung des LuftVSt-Gesetzes aufgegriffen würden.

Änderungsvorschlag a): Bei Anschlussflügen von Drehkreuzflughäfen sollte der verbundene Flüge mit einem Ticket der Luftverkehrssteuersatz für die Mittel- oder Langstrecke veranschlagt werden statt des Zubringerflugs. Damit würde die Benachteiligung von Zubringerzügen oder -bussen beseitigt und eine Verlagerung auf die Bahn gefördert:

Die **Erhöhung der Luftverkehrssteuer** für innerdeutsche und europäische Flüge und gestaffelt auch für Mittel- und Langstreckenflüge wird nur sehr geringe Wirkungen entfalten. Leider folgte die Große Koalition nicht dem CDU-Bundesvorstandsbeschluss vom 16.9.2019, die LuftVSt für Ultrakurzstreckenflüge zu verdreifachen. Die DNR-Mitgliedsverbände hatten dies im gemeinsamen Papier vom 11.9.2019 für Flugdistanzen bis 600 km gefordert (https://www.dnr.de/fileadmin/Positionen/2019-09-11-Klimaforderungen_Umweltverbände_Flugverkehr.pdf). Heute gilt in Deutschland ein „Umsteigerprivileg“, das nur die Zubringerflüge zu den Drehkreuzen, nicht aber die Anschluss- bzw. der Weiterflüge der Steuer unterwirft (derzeit 7:40 Euro, künftig: 13:03 Euro). Also: Mittelstreckenflüge nach Afrika und Nahost würden gemäß diesem Vorschlag mit 23 € (künftig: 33 €), Langstreckenflüge würden mit 42 (künftig 59) Euro bepreist, es sei denn, der Aufenthalt beim Zwischenstopp dauert planmäßig länger als 12 bzw. 24 Stunden.

Diese nunmehr erhöhten Kostensätze der drei Distanzklassen entsprechen in einer pauschalen Abschätzung den CO₂-Kompensationskosten für europäische, Mittel- und Langstreckenflügen. Nicht nachvollziehbar ist deshalb, dass die bisher bei Zubringerflügen von Hamburg oder Berlin zum Flughafen Frankfurt/Main und einem Anschlussflug nach San Francisco nur der Zubringerflug mit der niedrigsten Stufe der Luftverkehrsteuer und nicht der Langstreckenflug mit dem Satz der höchsten Distanzklasse herangezogen wird. Wer mit der Bahn zum Frankfurter Flughafen anreist, zahlt für den Flug nach San Francisco den Steuersatz für die Langstrecken. Wer von ausländischen Flughäfen zum Weiterflug nach Frankfurt/Main anreist zahlt – weil für die erste Strecke keine Luftverkehrsteuer erhoben werden kann für den Anschlussflug überhaupt keine Luftverkehrsteuer. Dieses Umsteigerprivileg soll die deutschen Drehkreuzflughäfen schützen.

Eine andere Möglichkeit wäre die **Erhebung der Luftverkehrsteuer auf beiden Flugstrecken**, für den innerdeutschen und den internationalen Flug. Weil alle demokratischen Parteien die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene fordern und die Bahn diese Aufgabe auch erfüllen kann, könnte in **§ 1 Abs. 1 LuftVStG** klargestellt werden, dass der „Abflug eines Fluggastes von einem inländischen Startort mit einem Flugzeug oder Drehflügler durch ein Luftverkehrsunternehmen zu einem Zielort“ oder die „Zuweisung eines Sitzplatzes in einem Flugzeug ...“ auch dann den Tatbestand der Luftverkehrsteuer auslöst und nach § 1 Abs. 1, Nr. 4 auch innerdeutsche Flughäfen als „Zielort“ der Flugreise zählen, wenn von dort auf einen Anschlussflug umgestiegen wird. Transitpassagiere, die nur einen Stopover auf deutschen Flughäfen machen und das Flugzeug nicht verlassen sollten auch zukünftig ausgenommen bleiben.

Das entspräche der französischen Ticket Tax-Regelung (Civil Aviation Tax von 1999 und Air Passenger Solidarity Tax von 2006), die Zubringer-Flugtickets bepreisen und nur Transitpassagiere ausnehmen. Die Einbeziehung der Transfer-Passagiere (Umsteiger) ist mit dem EU-Recht vereinbar (vgl. COMMISSION DECISION (EU) 2018/117 of 14 July 2017 on State aid case SA.29064 (2011/C) (ex 2011/NN) Ireland — non-application of the Air Travel Tax to transit and transfer passengers (notified under document C(2017) 4932).

Die Bahn hat die Kapazitäten für die Verlagerung von Ultra-Kurzstreckenflügen: 24 Millionen Passagiere flogen 2018 insgesamt auf innerdeutschen Strecken; davon waren etwa ein Drittel, 7,5 Millionen Fluggäste von der LuftVSt befreit. Die Deutsche Bahn AG transportierte etwa 150 Millionen Fahrgäste im Fernverkehr 2018 und wuchs gegenüber 2017 um 5,7 Millionen Fahrgäste. Die aktuelle Auslastung liegt im Fernverkehr bei 60%. Bis 2030 plant die DB AG einen Anstieg ihrer Fahrgäste und ihrer Kapazitäten auf insgesamt 200.000.

Nimmt man als Kriterium für die Verlagerbarkeit von Ultra-Kurzstreckenflügen **Flugziele, die per ICE innerhalb von vier Stunden erreicht werden**, könnten zwischen 155.000 und 173.000 Flüge durch die Schiene ersetzt werden. 15 bis 17 Millionen Fluggäste könnten sofort und ohne Komfortverlust auf die Bahn wechseln. Das sind mehr als die Hälfte der insgesamt 311.000 innerdeutschen Flüge. Kaum zu glauben: 2018 wurde z.B. noch 5.000 Mal zwischen Düsseldorf und dem Flughafen Frankfurt/M. oder 3.600 Mal zwischen Stuttgart und Frankfurt geflogen, obwohl die Bahnreise nur 120 Minuten dauert.

Auch schwer zu glauben: Nach Eröffnung der **ICE-Schnellstrecke Berlin – München**, die die Fahrtzeit auf weniger als 4 Stunden verkürzte, nahm die Zahl der Fluggäste auf dieser Verbindung zu. Wieso? Die Lufthansa-Tochter Eurowings und Easyjet hatten Dumpingpreise von 30 Euro für den einfachen Flug angeboten. Deshalb sind die im Klimapakett beschlossenen **Anti-Dumping-Maßnahmen** wichtig, um zu verhindern, dass Tickets unterhalb der Kosten für Steuern, Sicherheitsgebühren und Landeentgelten den Wettbewerb verzerren.

Auf weitere flankierende Maßnahmen zur Förderung der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene wird hier nicht eingegangen (mehr dazu https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_verlagerung_kurzstreckenfluege_schiene_kurzinfo.pdf).

Änderungsvorschlag b)

Den gemeinsamen Einnahmedeckel des Luftverkehrs-EHS und der LuftVSt beseitigen und den § 11 Abs. 2 LuftVStG streichen:

§ 11 Abs. 2 LuftVStG ermächtigt das Bundesministerium der Finanzen und drei weitere Ministerien (BMVI, BMU, BMWi), durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die Steuersätze abzusenken, wenn die Einnahmen des Vorjahres und die aus „aus der Einbeziehung des Luftverkehrs in den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten zu einer Milliarde Euro“ eine Milliarde Euro übersteigen. Laut Bundesverfassungsgericht (Urteil vom 5.11.2014) handeln die Ministerien in diesem Punkt „ohne jegliches Ermessen“.

Punkt 6 des Gesetzentwurfs erhöht diese Absenkungsschwelle auf „1,75 Milliarden Euro“. Nach den Reformen des EU-Emissionshandelssystems 2017 und der Rücknahme der zu viel verteilten Zertifikate (EU-EHS) stiegen die CO₂-Zertifikatspreise von etwa 5 Euro in 2019 auf über 25 Euro an. Durch die jährliche Reduktion der Zertifikate um 2,2% von 2020 bis 2030 wird der Zertifikatspreis wahrscheinlich weiter steigen und das Reduktionsziel des EHS würde wesentlich besser erreicht.

Dieser deutsche **Einnahmedeckel konterkariert die Wirkung des EU-Emissionshandelssystems im Luftverkehr**. Die deutschen Fluggesellschaften würden von Belastungen des Emissionshandels im Luftverkehr durch die Absenkung der Luftverkehrsteuer entlastet und damit europäische Wettbewerber, die diese Kosten tragen, diskriminiert. § 11 Abs. 2 LuftVStG wendet den Mechanismus an, der vom EuGH am 18.6.2019 bei der Pkw-Maut für **europarechtswidrig** erklärt wurde. Die Kompensation der Pkw-Maut über die Kfz-Steuer war vom EuGH als mittelbare Diskriminierung bewertet und das Pkw-Mautprojekt kassiert worden.

Außerdem **widerspricht diese Obergrenze diametral der vorgetragenen Finanzierungsabsicht**. Die Gegenfinanzierung der Umsatzsteuersenkung des Bahn-Fernverkehrs durch die Erhöhung der Luftverkehrsteuer im notwendigen Ausmaß würde angesichts des zu erwartenden deutlichen Anstiegs der Bahnpassagiere (s.o.) bei einem Festhalten an dieser Obergrenze und einem Absenken der LuftVSt nicht mehr funktionieren.

2. Pendlerpauschale und Mobilitätsprämie (BT Drucks. 19/14339)

Die Pendler- bzw. Entfernungspauschale benachteiligt durch ihre Bindung der Rückerstattungsquoten von Fahrtkosten zur Arbeitsstätte oder von Familienheimfahrten an die Einkommenssteuersätze Arbeitnehmer*innen mit niedrigeren Einkommen massiv. Es ist nicht nachvollziehbar, dass diese grundsätzlich nur 14-25 Prozent ihrer Mobilitätsaufwendungen erstattet bekommen, Gutverdiener aber 30-42%. Die nach dem Bundesverfassungsgerichtsurteil von 2008 wieder eingeführte alte Regelung der Entfernungspauschale soll jetzt durch des Klimaschutzprogramm 2030 als **Kompensationsmaßnahme für die Einführung eines CO2-Preises für Fernpendler** ab dem 21. Kilometer um 5 Cent erhöht werden. Die Einführung einer Mobilitätsprämie für Geringverdiener mit Einnahmen unterhalb des Grundfreibetrags von 9.408 Euro Jahreseinkommen, ist ein Versuch einer sozialen Verbesserung, kann aber die soziale Ungerechtigkeit des einkommensabhängigen Systems- wer mehr hat, bekommt mehr – nicht beseitigen.

Die **Erhöhung der Pendlerpauschale um 5 Cent ab dem 21. Entfernungskilometer** ist auch rechtlich problematisch. Es gibt dafür keinen sachlichen Grund. Im Gegenteil: Die Kosten pro Kilometer sinken mit den gefahrenen Entfernungen, weil die Kapitalkosten, Wertverlust und der Verschleiß degressiv sind. Daher widerspricht diese Vorschrift dem Gleichbehandlungsprinzip des Grundgesetzes. Sie widerspricht auch möglichen raumordnerischen Lenkungsabsichten, die auf die Verhinderung von Zersiedelung und die Förderung kürzerer Wege ausgerichtet sein müssten. Faktisch sind die Arbeitnehmer*innen in den letzten Jahrzehnten nicht näher an ihre Arbeitsplätze gezogen. Im Gegenteil: Die Distanzen haben sich leicht erhöht. Widersprüchlich ist die Begründung für die Gesetzesänderung, dass ÖPNV-Alternativen nicht zur Verfügung stünden. Dadurch wird ein Mangel fortgeschrieben.

Schon das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 9.12.2008 gegen die Gewährung der Pendlerpauschale nur für Fahrten ab dem 21. Kilometer führte den Gleichheitssatz ins Feld:

„Die Neuregelung des § 9 Abs. 2 Satz 1 in Verbindung mit Satz 2 EStG verstößt gegen den allgemeinen Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG, denn sie wird den verfassungsrechtlichen Anforderungen an eine folgerichtige Umsetzung einkommensteuerrechtlicher Belastungsentscheidungen nicht gerecht. Die Norm weicht von dem nach dem Nettoprinzip maßgeblichen Veranlassungsprinzip ab (1.). Verfassungsrechtlich hinreichende sachliche Gründe für diese Abweichung ergeben sich weder aus dem vom Gesetzgeber verfolgten Zweck der Einnahmenvermehrung (2.) noch aus denkbaren, jedoch vom Gesetzgeber nicht erkennbar verfolgten Lenkungs- und Förderungszielen ...“ (Textziffer 66).

Diese Kritik des Bundesverfassungsgerichts trifft auch den Vorschlag zur steuerlichen Umsetzung des Klimapakets. Auch die Befristung der Erhöhung der Entfernungspauschale vom 1.1.2021 bis zum 31.12.2026 ist problematisch. Sie setzt voraus, dass die im Klimaschutzprogramm 2030 angekündigte Einbeziehung des Verkehrssektors in den EU-Emissionshandel ab 2026 zu keiner weiteren Erhöhung der Mobilitätskosten führt.

Außerdem soll für Geringverdiener mit Jahreseinnahmen unterhalb des Grundfreibetrags in Höhe von 9.408 Euro eine **Mobilitätsprämie** eingeführt werden. Sozialpolitisch ist die

letztere Maßnahme zu begrüßen, weil auch Geringverdiener Kosten für das Erreichen ihrer Arbeitsstätte haben und oft auf ein Auto für das Erreichen ihres Arbeitsplatzes angewiesen sind.

Die drei Beispielrechnungen zur Mobilitätsprämie in Drucksache 19/14338 (S. 25) zeigen, zu welchem absurden Ergebnissen Einkommensabhängigkeit dieser Prämie führt. Ein Erstattungsanspruch von 1.950 Euro gemäß neuer Mobilitätsprämie und Pendlerpauschale für 150 Fahrten zur Arbeit pro Jahr über 40 Entfernungskilometer (pro Arbeitstag also 80 km) führen zu einer realen Erstattung zwischen 147 und 57 Euro. Die tatsächlichen Kosten dieser Autofahrten belaufen sich bei einem Ansatz von 48 Cent pro Kilometer für einen VW Golf (ADAC) auf 5.760 Euro (die ÖPNV-Kosten sind nicht pauschalierbar, sondern hängen von den jeweiligen Verbindungen ab).

Rechnet man die Erstattungen pro gefahrenem Kilometer, erhält im obigen Beispiel nach den neuen gesetzlichen Vorgaben der Gutverdiener mit einem Steuersatz von 42% sieben Cent pro gefahrenem (!) Kilometer, der Geringverdiener mit einem Steuersatz von 14% zwei Cent pro gefahrenem Kilometer rückerstattet.

Fazit: Die Koppelung der Fahrtkostenerstattung an die Einkommensteuersätze ist eine schreiende soziale Ungerechtigkeit, die abgeschafft werden sollte. Diese Form der einkommensabhängigen Pendlerpauschale ist eine zugleich eine sozialpolitische und ökologische Mogelpackung und Augenwischerei. Sie gaukelt den Arbeitnehmer*innen mit hohen Absetzungsbeiträgen eine hohe Erstattung vor, die aber nicht erfolgt. Rückerstattet werden für Gering- und Normalverdiener nur Bruchteile der tatsächlichen Mobilitätskosten.

Eine bessere Alternative: Das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 9.12.2008, das die von der Bundesregierung beschlossene Streichung der Pendlerpauschale vom 1. bis zum 20. Entfernungskilometer für rechtswidrig erklärte, machte die negativen sozialen Folgen der Einführung des Werktorprinzip, z.B. für Behindertentransporte deutlich. Deshalb hat der BUND das **Modell einer Pendlerzulage** entwickelt, die **einkommensunabhängig** und somit sozial gerecht ist und außerdem **ökologisch zielführend**, weil sie durch degressive Gestaltung einen Anreiz setzt, näher am Arbeitsort zu wohnen. Zudem kann sie Anreize für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel setzen. Wenn sie wie das Wohngeld als Zulage ausgestaltet ist, können diese Zuschüsse zu den Fahrten zum Arbeitsplatz auch bereits zu Anfang des Jahres beantragt und ausgezahlt werden. Das hilft insbesondere Geringverdienern.

Sie ist zudem ehrlich, indem sie niedrigere, aber verlässliche Sätze vorschlägt anstelle der intransparenten und sozial extrem ungerechten Regelung abhängig von den Einkommenssteuersätzen. **Pro Entfernungskilometer auf Arbeitswegen sollten deshalb, um die Subventionen insgesamt nicht zu erhöhen, 10 Cent je Entfernungskilometer bis zum 20. Kilometer und 8 Cent für die darüberhinausgehenden Kilometer für jede Arbeitnehmer*in erstattet werden.** Auch diese Maßnahme kann befristet werden, weil langfristig eine Abschaffung der Entfernungspauschale die ökologisch beste Lösung wäre.

Berlin, den 31.10.2019

Kontakt:

Dr. Werner Reh
Arbeitskreis Verkehr des BUND
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Bundesgeschäftsstelle
Kaiserin-Augusta-Allee 5
10553 Berlin

Tel. (030) 2 75 86-40
Fax (030) 2 75 86-440
w.reh@bund.net
www.bund.net/mobilitaet

Arne Fellermann
Leitung Verkehrspolitik
Bund für Umwelt und Naturschutz
Deutschland
Bundesgeschäftsstelle
Kaiserin-Augusta-Allee 5
10553 Berlin

Fon: 030 275 86-484
Fax (030) 2 75 86-440
arne.fellermann@bund.net
www.bund.net/mobilitaet



Bundesrechnungshof • Postfach 12 06 03 • 53048 Bonn

Frau
 Bettina Stark-Watzinger, MdB
 Vorsitzende des Finanzausschusses
 des Deutschen Bundestages
 Platz der Republik 1
 11011 Berlin

Bonn, den 22. Oktober 2019

Telefon 0228 99 721-1592

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom
 VIII 3 - S 2000 (Bericht-Klimasch.P.St)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

nachrichtlich:

Herrn
 Peter Boehringer, MdB
 Vorsitzender
 des Haushaltsausschusses
 des Deutschen Bundestages
 Platz der Republik 1
 11011 Berlin

Herrn
 Axel E. Fischer, MdB
 Vorsitzender
 des Rechnungsprüfungsausschusses
 des Haushaltsausschusses
 des Deutschen Bundestages
 Platz der Republik 1
 11011 Berlin

Bundesministerium der Finanzen
 11016 Berlin

zusätzlich vorab per E-Mail an:

Olaf.Riess@bundestag.de
Claudia.Rathjen@bundestag.de
finanzausschuss@bundestag.de
haushaltsausschuss@bundestag.de
rechnungspruefungsausschuss@bundestag.de

nur per E-Mail

za3@bmf.bund.de
Thomas.Schulze@bmf.bund.de

Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht

Anlage: - 1 -

Sehr geehrte Frau Vorsitzende,

als Anlage übersenden wir unseren Bericht zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht.

Das Bundesministerium der Finanzen hatte Gelegenheit, zu dem Entwurf des Berichts Stellung zu nehmen. Es hat mitgeteilt, dass es sich nicht zu dem laufenden Gesetzgebungsverfahren äußert.

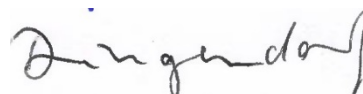
Wir weisen darauf hin, dass wir beabsichtigen, den Bericht nach Abschluss der parlamentarischen Beratungen zu veröffentlichen.

Für Ihre Fragen oder ein Gespräch stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Bur



Dr. Dingendorf



Bericht

an den
Finanzausschuss des Deutschen Bundestages

nach § 88 Abs. 2 BHO

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Um-
setzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuer-
recht

Dieser Bericht enthält das vom Bundesrechnungshof abschließend im Sinne des § 96 Abs. 4 BHO festgestellte Prüfungsergebnis. Eine Weitergabe an Dritte ist erst möglich, wenn der Bericht vom Parlament abschließend beraten wurde. Die Entscheidung über eine Weitergabe bleibt dem Bundesrechnungshof vorbehalten.

Gz.: VIII 3 - S 2000 (Bericht-Klimasch.P.St)

Bonn, den 22. Oktober 2019

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	3
1	Berichts Anlass	4
2	Steuerermäßigung für energetische Gebäudesanierung	4
2.1	Breitenwirkung der steuerlichen Förderung fraglich	4
2.2	Vollzugsprobleme	6
2.3	Höhe der Steuermindereinnahmen unklar	7
2.4	Fazit des Bundesrechnungshofes zu der Steuerermäßigung	7
3	Mobilitätsprämie	8

0 Zusammenfassung

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht soll das Ziel der Bundesregierung unterstützen, die Emission von Treibhausgasen nachhaltig zu verringern.

Der Bundesrechnungshof weist aufgrund seiner Prüfungserfahrungen und aus grundsätzlichen Erwägungen auf folgende Punkte hin.

Steuerermäßigung für energetische Gebäudesanierungen

Die Steuerermäßigung begünstigt vor allem gutverdienende Steuerpflichtige. Steuerpflichtige mit Renteneinkünften sowie mit geringen oder mittleren Einkommen können sie hingegen nicht oder nur teilweise nutzen.

Erhebliche Vollzugsprobleme sind absehbar. Der Finanzverwaltung fehlen Informationen, um Doppelförderungen auszuschließen. Zudem bedeuten die neuen Nachweispflichten zusätzlichen Aufwand für alle Beteiligten. Sie widersprechen dem Ziel der Modernisierung des Besteuerungsverfahrens.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt, statt der Steuerermäßigung eine direkte und einkommensunabhängige Förderung zu prüfen, die gewährleistet, dass Wohnungseigentümer aller Einkommensklassen gleichermaßen von der Förderung profitieren können.

Mobilitätsprämie

Der Aufwand für die Einführung und den Vollzug der Mobilitätsprämie könnte – auch vor dem Hintergrund der Befristung der Maßnahme – außer Verhältnis zu der damit erreichten finanziellen Entlastung stehen. Das Bundesministerium der Finanzen geht davon aus, dass eine technische Umsetzung ab dem Veranlagungszeitraum 2021 nicht sichergestellt ist. Der sich dann ergebende personelle Aufwand bei der Steuerverwaltung der Länder ist erheblich.

Der Bundesrechnungshof hält es für geboten, diesen Aufwand im Gesetzentwurf näher darzulegen.

1 Berichts Anlass

Die Bundesregierung hat am 16. Oktober 2019 den Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht beschlossen.¹

Der Gesetzentwurf soll das Ziel der Bundesregierung unterstützen, die Emission von Treibhausgasen nachhaltig zu verringern. Dafür ist unter anderem vorgesehen, dass Immobilieneigentümer für bestimmte Baumaßnahmen an selbstgenutzten Objekten, die den Energiebedarf des Gebäudes verringern, eine Steuerermäßigung erhalten. Daneben sollen Pendlerinnen und Pendler durch die Erhöhung der Entfernungspauschale oder alternativ mit einer Mobilitätsprämie entlastet werden. Zu diesen beiden Punkten nimmt der Bundesrechnungshof aufgrund seiner Prüfungserfahrungen und aus grundsätzlichen Erwägungen Stellung.

Der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung (BWV) hat im Zuge der Ressortabstimmung zum Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) Stellung genommen.² Im Anschreiben zur Kabinetttvorlage fehlen Angaben zu der Stellungnahme (§ 51 Nummer 4 Gemeinsame Geschäftsordnung der Bundesministerien). Der Bundesrechnungshof nimmt dies zum Anlass für den Hinweis, dass der BWV nachfolgend dargestellte – und nach wie vor nicht ausgeräumte – Bedenken und Empfehlungen teilt.

Das BMF hatte Gelegenheit, zu dem Entwurf des Berichts Stellung zu nehmen. Es hat mitgeteilt, dass es sich nicht zu dem laufenden Gesetzgebungsverfahren äußert.

2 Steuerermäßigung für energetische Gebäudesanierung

2.1 Breitenwirkung der steuerlichen Förderung fraglich

Kosten für bestimmte Baumaßnahmen zur energetischen Sanierung selbstgenutzter Wohnimmobilien sollen Steuerpflichtige verteilt über drei Jahre bis zu 40 000 Euro von der tariflichen Einkommensteuerschuld abziehen können (§ 35c Einkommensteuergesetz-Entwurf – EStG-E). Nach der

¹ Vgl. BR-Drs. 514/19.

² Schreiben des BWV an das BMF vom 11. Oktober 2019, VIII 3 - S 2000 (BWV – Umsetzung Klimaschutzprg).

Gesetzesbegründung sollen von der Neuregelung möglichst viele Wohnungseigentümer profitieren.³

Der Bundesrechnungshof geht dem entgegen davon aus, dass zahlreiche Wohnungseigentümer die Neuregelung nicht oder nur teilweise in Anspruch nehmen können. Vorwiegend hiervon betroffen sind Rentnerinnen und Rentner oder Beschäftigte im Niedriglohnsektor mit Wohneigentum. Denn eine vollständige Ausnutzung der Neuregelung ist nur möglich, wenn die Einkommensteuerschuld mindestens so hoch ist wie die mögliche Steuerermäßigung (in den ersten beiden Jahren jeweils 14 000 Euro und im dritten Jahr 12 000 Euro). Dafür müssten alleinstehende Steuerpflichtige mindestens Einkünfte von rund 60 000 Euro, Ehepaare Einkünfte von rund 80 000 Euro erzielen.

Nach Angaben des BMF waren im Jahr 2014 von über 20 Millionen Rentnerinnen und Rentnern nur 9,3 Millionen mit ihren Renteneinkünften einkommensteuerpflichtig. Die durchschnittliche Einkommensteuerbelastung betrug bei 30 % von ihnen weniger als 378 Euro jährlich, im Übrigen bis zu 5 430 Euro jährlich.⁴ Eine vollständige Ausnutzung der durch die Neuregelung möglichen Steuerermäßigung dürfte für sie mangels entsprechend hoher Einkommensteuer regelmäßig nicht gegeben sein. In Zusammenhang mit den Ergebnissen des Mikrozensus 2014, wonach 4 946 609 von 9 635 000 Seniorenhaushalten von den Eigentümern bewohnt werden⁵, wird offensichtlich, dass viele Rentnerinnen und Rentner die Steuerermäßigung gar nicht oder nur teilweise in Anspruch nehmen können. Für sie dürfte aber eine finanzielle Förderung bei der energetischen Gebäudesanierung besonders wichtig sein.

Möchte der Gesetzgeber die Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen an Wohngebäuden möglichst effektiv gestalten, sollte er alle Wohnungseigentümer gleich stark fördern. Der Bundesrechnungshof regt deshalb an, statt der vorgesehenen Steuerermäßigung eine einkommensunabhängige Förderung durch direkte Finanzhilfen zu prüfen.

³ Begründung zum Gesetzentwurf der Bundesregierung, S.21. In der Begründung zum ursprünglichen Referentenentwurf des BMF vom 10. Oktober 2019 war noch formuliert, dass Wohnungseigentümer aller Einkommensklassen von der Steuerermäßigung profitieren sollen.

⁴ Antwort des BMF vom 16. April 2019 auf die Kleine Anfrage der FDP-Fraktion „Besteuerung von Renten“ (Bundestags-Drucksache 19/8909).

⁵ <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Wohnen/Tabellen/haushalte-senioren-baualter-nutzungsart.html>; Senioren/-innen: Personen im Alter von 65 Jahren und mehr.

2.2 Vollzugsprobleme

Die Neuregelung dürfte für die Finanzverwaltung mit erheblichen Vollzugsproblemen einhergehen. Mangels Kontrollinformationen kann die Finanzverwaltung Doppelförderungen derselben baulichen Maßnahme nicht ausschließen. Zudem wird eine neue Belegvorlagepflicht eingeführt, die der erst vor kurzem eingeführten Vereinfachung durch die Belegvorhaltepflcht widerspricht. Im Einzelnen:

- Ausschluss von Doppelförderungen nicht gewährleistet

Nach § 35c Absatz 3 Satz 2 EStG-E ist Voraussetzung für die steuerliche Berücksichtigung der Sanierungsmaßnahme, dass die Aufwendungen nicht bereits durch zinsverbilligte Darlehen oder steuerfreie Zuschüsse öffentlich gefördert werden. Um dies ausschließen zu können, benötigen die Finanzämter Informationen von den Trägern der Förderprogramme. Im Ergebnis müssten die Finanzämter über jede öffentliche Förderung von energetischen Sanierungsmaßnahmen an Wohneigentum unterrichtet werden. Dies ist jedoch nicht der Fall.

Der Bundesrechnungshof geht daher – wie bereits bei der Steuerermäßigung für haushaltsnahe Dienstleistungen und Handwerkerleistungen nach § 35a EStG – davon aus, dass die Finanzämter bei der geplanten Neuregelung Doppelförderungen nicht vermeiden und einen gesetzmäßigen Vollzug nicht gewährleisten können. Das vom Bundesrechnungshof⁶ zu § 35a EStG schon vor Jahren aufgezeigte Problem der Doppelförderung ist nach wie vor ungeklärt. Dies hat das BMF bereits im Jahr 2011 eingeräumt. Die Erörterungen des BMF mit den obersten Finanzbehörden der Länder führten bis heute zu keinem Ergebnis.⁷

- Nachweisführung aufwändig

Der Bundesrechnungshof weist darauf hin, dass die Neuregelung in Widerspruch zu dem Gesetz zur Modernisierung des Besteuerungsverfahrens vom 18. Juli 2018⁸ steht. Das Gesetz führte als Vereinfachung und zur Vorbereitung

⁶ Bericht nach § 99 Bundeshaushaltsordnung über die Steuerermäßigung für haushaltsnahe Dienstleistungen und Handwerkerleistungen nach § 35a EStG vom 1. Februar 2011 (Bundestags-Drucksache 17/4641).

⁷ Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Bundestags-Drucksache 17/5870, Frage 44).

⁸ BGBl. I 2016, S. 1679.

der elektronischen Veranlagung die sogenannte Belegvorhaltepflicht ein. Steuerpflichtige sollen Belege nur noch dann beim Finanzamt einreichen, wenn sie dazu aufgefordert werden. In § 35c Absatz 4 EStG-E führt der Gesetzgeber dem entgegen Belegvorlagepflichten ein. Damit verbunden ist zusätzlicher administrativer Aufwand bei der Finanzverwaltung.

2.3 Höhe der Steuermindereinnahmen unklar

Im Gesetzentwurf sind die Steuermindereinnahmen bei einer Förderung pro Objekt von bis zu 40 000 Euro mit 235 Mio. Euro angegeben.

Der Bundesrechnungshof weist darauf hin, dass die 235 Mio. Euro den bereits im Referentenentwurf vom 10. Oktober 2019 angegebenen Steuermindereinnahmen entsprechen. Der Referentenentwurf sah jedoch mit 20 000 Euro eine nur halb so hohe maximale Förderung pro Objekt vor.

Die Verdopplung der Förderhöchstsumme pro Objekt auf 40 000 Euro dürfte zu deutlich höheren Steuermindereinnahmen führen. Die Angaben zu den Haushaltsausgaben sollten insofern überprüft werden.

2.4 Fazit des Bundesrechnungshofes zu der Steuerermäßigung

Zweifellos sind vielfältige Anstrengungen notwendig, um dem Klimawandel wirksam zu begegnen. Der Bundesrechnungshof bezweifelt jedoch, dass das gesetzgeberische Ziel, möglichst viele energetische Gebäudesanierungsmaßnahmen bei zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäuden zu fördern, mit dem Gesetzentwurf effektiv umgesetzt werden kann.

Er führt dies insbesondere darauf zurück, dass nicht Wohnungseigentümer aller Einkommensklassen gleichermaßen von der Förderung profitieren können. Dies kann am besten durch eine einkommensunabhängige Förderung erreicht werden. Zudem verkompliziert die geplante Neuregelung das Steuerrecht. Daneben sind die Vollzugsprobleme schon heute absehbar.

Statt der vorgesehenen Steuerermäßigung sollte eine Neuausrichtung der bereits bestehenden direkten Fördermöglichkeiten⁹ geprüft werden, zumal die Voraussetzungen für die Steuerermäßigung identisch mit denen sind, die

⁹ Überblick zu den unterschiedlichen Förderprogrammen von Bund, Ländern und Kommunen, je nach Region: www.foerderdatenbank.de.

beispielsweise für eine Förderung energetischer Gebäudesanierungsmaßnahmen durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau gelten.¹⁰ Die direkte Förderung entspricht auch den subventionspolitischen Leitlinien der Bundesregierung vom 28. Januar 2015, wonach neue Subventionen vorrangig als Finanzhilfen gewährt werden sollen und nicht als neue Steuervergünstigungen.¹¹

3 Mobilitätsprämie

Mit der Einführung einer Mobilitätsprämie für Fahrtkosten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte (§§ 101 ff. EStG-E) beabsichtigt der Gesetzgeber aus sozialen Gründen einen finanziellen Ausgleich für die Steuerpflichtigen herbeizuführen, bei denen sich die erhöhten Werbungskosten ab dem 21. Entfernungskilometer (35 Cent statt 30 Cent pro Entfernungskilometer gemäß § 9 Absatz 1 Satz 3 Nummern 4 und 5 EStG-E) bei der Steuerfestsetzung nicht oder nur teilweise auswirken. Das betrifft Steuerpflichtige, deren zu versteuerndes Einkommen unterhalb des Grundfreibetrages von 9 408 Euro¹² liegt.

Der Bundesrechnungshof verkennt nicht die mit der Mobilitätsprämie verfolgten sozialen Aspekte. Der für dieses Ziel auf Ebene der Verwaltung notwendige Aufwand könnte aber – auch vor dem Hintergrund der Befristung der Maßnahme – seiner Ansicht nach außer Verhältnis zum finanziellen Entlastungsvolumen von 40 Mio. Euro stehen. Insbesondere die fristgerechte automationstechnische Umsetzung wird Bund und Länder vor große Herausforderungen stellen. Falls dies nicht rechtzeitig gelingt, rechnet die Bundesregierung in ihrem Gesetzentwurf mit einem „erhöhten personellen Aufwand“. Angesichts von 250 000 erwarteten Antragstellern, die in den Finanzämtern zum Teil bislang überhaupt nicht steuerlich geführt werden, dürfte hier ein erheblicher zusätzlicher Aufwand entstehen. Zudem muss berücksichtigt werden, dass viele Steuerpflichtige unberechtigte Anträge auf die Mobilitätsprämie stellen werden, weil sie die steuerlichen Berechnungsgrundlagen nicht richtig erfassen. Die Finanzverwaltung wird diese Anträge zumindest summarisch prüfen müssen.

¹⁰ Vgl. Gesetzentwurf, S. 13 und 21.

¹¹ Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Finanzhilfen des Bundes und der Steuervergünstigungen für die Jahre 2015 bis 2018 (26. Subventionsbericht) vom 28. August 2017, S. 11 (Bundestags-Drucksache 18/13456).

¹² Grundfreibetrag für Alleinstehende nach dem Einkommensteuertarif für das Jahr 2020. Bei der Zusammenveranlagung von Ehegatten verdoppelt sich dieser Betrag auf 18 816 Euro.

Hierauf werden Rechtsbehelfe der Antragsteller folgen. Insgesamt betrachtet droht deshalb auch hier ein erheblicher Mehraufwand.

Anders als von der Bundesregierung angenommen, wird zumindest die Auszahlung der Mobilitätsprämie auch mit zusätzlichem Personal nicht gelingen, solange die erforderlichen Erhebungsprogramme nicht angepasst sind. Das vorgesehene KONSENS-Verfahren BIENE¹³ wird nach dem aktuellen Planungsstand nicht rechtzeitig für den Veranlagungszeitraum 2021 zur Verfügung stehen. Um die Prämie dennoch auszahlen zu können, sind zunächst zusätzliche Anpassungen an den unterschiedlichen Altverfahren in den Ländern erforderlich. Ob dies rechtzeitig gelingt, ist fraglich. Das BMF wies in seinem Referentenentwurf vom 10. Oktober 2019 darauf hin, dass „eine technische Umsetzung ab dem VZ 2021 nicht sichergestellt ist“.

Der Bundesrechnungshof empfiehlt, den personellen Aufwand der Steuerverwaltung der Länder für eine Bearbeitung ohne automationstechnische Unterstützung im Gesetzentwurf näher darzulegen.

Bur

Dr. Dingendorf

¹³ **B**undeseinheitliche **i**ntegrierte **e**volutionäre **N**euentwicklung der **E**rhebung.

Bundessteuerberaterkammer, KdöR, Postfach 02 88 55, 10131 Berlin

Frau
Bettina Stark-Watzinger, MdB
Vorsitzende des Finanzausschusses
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

E-Mail: finanzausschuss@bundestag.de



Bundessteuerberaterkammer
KÖRPERSCHAFT DES ÖFFENTLICHEN RECHTS

**Abt. Steuerrecht und
Rechnungslegung**

Unser Zeichen: Mg/Gr
Tel.: +49 30 240087-61
Fax: +49 30 240087-99
E-Mail: steuerrecht@bstbk.de

31. Oktober 2019

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht (BT-Drs. 19/14338)

Sehr geehrte Frau Stark-Watzinger,

wir bedanken uns für die Übersendung des o. g. Gesetzentwurfs. Gern nehmen wir dazu Stellung.

Wir hielten es für sinnvoll, Gesetzentwürfe an die beteiligten Personen und Organisationen so rechtzeitig zu versenden, dass ein geordnetes Anhörungsverfahren ermöglicht wird. Die Bundessteuerberaterkammer hat mehrere Fachausschüsse, die mit Steuerberatern besetzt sind und die sich zu einzelnen Fragestellungen fachlich äußern. Diese Verfahrensweise ist jedoch dann nicht möglich, wenn die Frist zur Stellungnahme so kurz bemessen ist. So betrug die Stellungnahmefrist zum Referentenentwurf nur einen (!) Tag, die Frist zu diesem Gesetzentwurf beträgt dagegen auch nur wenige Werkzeuge. Eine überhastete Gesetzgebung gerade auf dem Gebiet des Steuerrechts führt u. E. aber nur dazu, dass später „Reparaturgesetze“ erforderlich werden.

Die Bundessteuerberaterkammer spricht sich seit Jahren dafür aus, keine wie auch immer gearteten Lenkungsnormen in das Steuerrecht zu implementieren, sondern auf diejenigen Fälle zu begrenzen, in denen dieses unumgänglich ist. Denn diese Vorgehensweise erhöht die Komplexität des im Übrigen bereits schon komplizierten Steuerrechts. Ein Beispiel hierfür stellt die vorgesehene Mobilitätsprämie dar, die zu einer überbordenden Bürokratie und nur einer geringfügigen Entlastung führen dürfte.

Als Anlage zu diesem Schreiben erhalten Sie unsere Anmerkungen zu dem o. g. Gesetzentwurf.

Mit freundlichen Grüßen

i. V. Claudia Kalina-Kerschbaum
Geschäftsführerin

i. A. Cornelia Metzger
Referatsleiterin

Anlage



Anlage

Stellungnahme
der Bundessteuerberaterkammer
zum
Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutz-
programms 2030 im Steuerrecht
(BT-Drs. 19/14338)

**Abt. Steuerrecht und
Rechnungslegung**

Telefon: 030 24 00 87-61
Telefax: 030 24 00 87-99
E-Mail: steuerrecht@bstbk.de

31. Oktober 2019

**Zu Art. 1 – Änderung des Einkommensteuergesetzes
Nr. 4 – Steuerermäßigung für energetische Gebäudesanierungsmaßnahmen – § 35c
(neu) EStG-E**

Wie schon anlässlich des Fraktionsentwurfs von CDU/CSU und FDP vom 6. Juni 2011 (Drs. 17/6074) zur steuerlichen Förderung von energetischen Sanierungsmaßnahmen an Wohngebäuden unterstützt die Bundessteuerberaterkammer grundsätzlich das Ziel, die Emission von Treibhausgasen zu senken. Wir begrüßen die Anhebung der möglichen Steuerermäßigung auf höchstens 14.000,00 € bzw. 12.000,00 € jährlich. Auch die Erhöhung der potentiellen Steuerermäßigung je begünstigtes Objekt auf maximal 40.000,00 € befürworten wir. Es ist allerdings nach wie vor kritisch zu hinterfragen, ob die vorgesehenen steuerlichen Vergünstigungen einen angemessenen Weg darstellen, oder ob dieses Ziel nicht ebenso gut oder besser durch bereits bestehende Fördermaßnahmen erreicht werden könnte. Der Einsatz des Steuerrechts zu Lenkungszwecken sollte kein Regelfall sein, sondern nur ausnahmsweise erfolgen.

Während der Gesetzentwurf 2011 eine Sonderabschreibung für alle Wohngebäude vorsah, ist nunmehr eine antragsgebundene Ermäßigung der tariflichen Einkommensteuer nur bei selbstgenutztem Wohneigentum vorgesehen. Der Anwendungsbereich ist somit wesentlich weniger umfassend, was aus Klimaschutzgesichtspunkten zu bedauern ist. Nicht geregelt ist bisher, was passiert, wenn nach Durchführung energetischer Sanierungsmaßnahmen ein Gebäude von der Selbstnutzung in die Vermietung übergeht. Angesichts des kurzen Betrachtungszeitraums von drei Jahren mag die Zahl der möglichen Fälle nicht sehr hoch sein. Gleichwohl wäre aus Gründen der Rechtssicherheit eine klarstellende Regelung wünschenswert. Aus unserer Sicht wäre von einer Rückzahlung der Steuerermäßigung abzusehen, da das Ziel der Emissionsminderung durch die Sanierungsmaßnahme auch im Fall einer anschließenden Vermietung erreicht wird.

Um nur eine energetische Sanierung zu unterstützen, ist eine entsprechende Bescheinigung des ausführenden Fachunternehmens als Voraussetzung für die Steuerermäßigung sachgerecht (§ 35c Abs. 1 Satz 6 EStG-E).

**Zu Art. 2 – Weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes
Nr. 2, Nr. 3 und Nr. 4 – Erhöhung der Pendlerpauschale sowie Einführung einer Mobilitätsprämie – § 9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 4 Satz 8 (neu) und Nr. 5 Satz 9 (neu) sowie §§ 101 ff.
(neu) EStG-E**

Die Bundessteuerberaterkammer begrüßt alle Maßnahmen, die der E-Mobilität und vor allen Dingen dem Klimaschutz dienen. Die damit einhergehenden höheren Kosten insbesondere für (Fern-)Pendler sollten auch nach Auffassung der Bundessteuerberaterkammer kompensiert werden.

Ganz generell stellt sich jedoch die Frage, ob diese Ziele mit vergleichsweise komplizierten steuerrechtlichen Regelungen erreicht werden können. Insbesondere die Einführung der Mo-

bilitätsprämie ist nach unserer Auffassung mit insgesamt neun Paragraphen, einschließlich einer Rechtsnorm zur Verfolgung von Straftaten in § 108 EStG-E, viel zu hypertroph ausgestaltet.

Anfügung eines Satzes 8 in § 9 Abs. 1 Satz 3 Nr. 4 EStG-E – Erhöhung der Pendlerpauschale

Durch die Neuregelung wird die Entfernungspauschale für jeden vollen Kilometer ab dem 21. Kilometer auf 0,35 € erhöht. Hingegen verbleibt es bei 0,30 € je Entfernungskilometer für die ersten 20 Kilometer der Wegstrecke.

Nach Auffassung der Bundessteuerberaterkammer stellt sich die Frage, ob diese Unterscheidung gegen das Urteil des BVerfG vom 9. Dezember 2008, Az. 2 BvL 1/07 und andere, verstößt. In dieser Entscheidung des BVerfG ging es um die folgerichtige Abgrenzung von Erwerbsaufwendungen im Einkommensteuerrecht betreffend der Nichtberücksichtigung der Aufwendungen für die ersten 20 Kilometer der Wegstrecke zum Arbeitsplatz gem. § 9 Abs. 2 EStG i. d. F. des Steueränderungsgesetzes 2007.

In diesem Urteil verweist das BVerfG auf die mangelnde Konsequenz und Konsistenz der Regelungsziele und -wirkungen und versagt der damals geänderten Gesetzesnorm insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Folgerichtigkeit die Geltung.

Zwar setzt sich die Gesetzesbegründung mit dieser Entscheidung des BVerfG auseinander, u. E. werden die vorgesehenen Regelungen jedoch dem Gebot der Folgerichtigkeit nicht gerecht. Denn es wird nicht deutlich, warum die erhöhte Pendlerpauschale erst ab einer größeren Entfernung, nämlich über mehr als 20 Kilometer, gelten soll.

Einfügung der §§ 101 ff. (neu) EStG-E – Mobilitätsprämie

Wir begrüßen die nunmehr klarere Gesetzesfassung gegenüber dem Referentenentwurf in § 101 Abs. 1 Satz 1 EStG-E. Laut Gesetzesbegründung soll die Einführung der Mobilitätsprämie eine Alternative zur erhöhten Entfernungspauschale schaffen.

Zur Begründung einer Mobilitätsprämie in den §§ 101 ff. EStG-E wird ausgeführt, dass sie diejenigen Bürgerinnen und Bürger entlasten soll, bei denen ein höherer Werbungskostenabzug in Folge der erhöhten Entfernungspauschalen zu keiner entsprechenden Entlastung führt. Konsequenter wäre es nach Auffassung der Bundessteuerberaterkammer dann jedoch, diesen Personen eine Mobilitätsprämie ab dem ersten Kilometer Wegstrecke zu gewähren, da dieser Personenkreis ganz besonders von erhöhten Kosten aufgrund der Klimaschutzmaßnahmen betroffen sein dürfte.

Gegenüber der noch im Referentenentwurf vorgesehenen Gesetzesfassung ist eine weitere Begrenzung bei der Berechnung der Mobilitätsprämie vorgesehen. Ein Anspruch auf die Mo-

bilitätsprämie besteht nur, soweit das zu versteuernde Einkommen den Grundfreibetrag, welches sich unter Berücksichtigung der erhöhten Entfernungspauschalen ergibt, unterschreitet. Die Wirkung dieser Begrenzung wird leider erst beim Studium der zweiten Abwandlung des Beispielsfalls in der Gesetzesbegründung deutlich. Dieses Beispiel wirft die Frage auf, ob es tatsächlich einer so komplexen Regelung bedarf, um dem Steuerpflichtigen (hier im Beispielsfall) eine Mobilitätsprämie i. H. v. 4,75 € im Monat zu gewähren.

Nach Auffassung der Bundessteuerberaterkammer sollten auch unter dem Gesichtspunkt des Bürokratieabbaus andere Lösungen gefunden werden, um eine entsprechende Entlastung der betroffenen Bürger zu erreichen.

Die Bemessungsgrundlage für die Mobilitätsprämie erfährt bei Arbeitnehmern eine Kappung durch die Berücksichtigung des Arbeitnehmer-Pauschbetrags. Diese Regelung ist u. E. unnötig kompliziert, was auch dadurch zum Ausdruck kommt, dass in der Gesetzesbegründung ein Berechnungsbeispiel nebst nunmehr zwei Abwandlungen enthalten ist. Außerdem ist dieses aus unserer Sicht problematisch, weil eine solche Kappung der Bemessungsgrundlage für die Mobilitätsprämie etwa bei der Inanspruchnahme eines Betriebsausgaben-Pauschbetrags, z. B. für Journalisten und Schriftsteller, nicht vorgesehen ist. Für diese Ungleichbehandlung gibt es keine Begründung.

Zu Art. 3 – Änderung des Umsatzsteuergesetzes

§ 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG-E

Vorgesehen ist, den ermäßigten Steuersatz von 7 % auch auf Bahnfahrten im Fernverkehr anzuwenden.

Grundsätzlich begrüßt die Bundessteuerberaterkammer Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs. Einer Ausweitung des ermäßigten Umsatzsteuersatzes auf immer weitere Waren und Dienstleistungen stehen wir jedoch kritisch gegenüber, solange nicht der gesamte Katalog des § 12 UStG auf den Prüfstand gestellt und neu strukturiert wird.

Dies vorangeschickt haben wir auch Bedenken, ob bei der geplanten Änderung das nach der EuGH-Rechtsprechung zu beachtende Neutralitätsprinzip in der Ausprägung der Wettbewerbsgleichheit hinreichend beachtet wird. So erscheint es zweifelhaft, ob, wie in der Begründung zum Gesetzentwurf vorgetragen, eine Beförderung mit der Bahn und eine Beförderung mittels anderer Verkehrsträger nach der maßgeblichen Sichtweise des Durchschnittsverbrauchers tatsächlich nicht gleichartig sind.

Während eine unmittelbare Vergleichbarkeit mit dem Flugverkehr möglicherweise noch verneint werden kann, ist eine solche im Hinblick auf den Verkehr mit Fernbussen u. E. sehr wohl gegeben. Fernbusse und die Bahn konkurrieren um Passagiere; die steigenden Fahrgastzahlen bei den Busanbietern zeigen, dass ihre Beförderungsangebote von den Verbrauchern

auch gut angenommen werden. Da Fernbusse zudem aus ökologischer Sicht keine Nachteile im Vergleich zur Beförderung mit der Bahn mit sich bringen, halten wir eine entsprechende Absenkung des Umsatzsteuersatzes auch für sie für geboten, wenn eine Förderung im Rahmen der Umsatzsteuer umgesetzt werden soll.

Zu Art. 5 – Änderung des Grundsteuergesetzes und Art. 6 – Änderung des Gesetzes zur Änderung des Grundsteuergesetzes zur Mobilisierung von baureifen Grundstücken für die Bebauung

Ganz generell stellt sich uns die Frage, ob eine erneute Änderung des sich noch im Gesetzgebungsverfahren befindlichen Grundsteuergesetzes, welches zudem von erheblichen Diskussionen begleitet wird, sinnvoll ist.

Stellungnahme

**zur öffentlichen Anhörung des Finanzausschusses
zum Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
„Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des
Luftverkehrsteuergesetzes“
(BT-Drucksache 19/14339)**

1. November 2019

A. Zusammenfassung

Der BDL lehnt das Gesetz zur Änderung des LuftVStG ab.

- Mit der Erhöhung der Luftverkehrsteuer verkehrt die Koalition ihre zur Regierungsbildung festgelegte Absicht, die Luftfahrt von einseitigen national veranlassten Kosten zu entlasten, ins Gegenteil und verschärft stattdessen die bereits bestehenden Wettbewerbsverzerrungen, die aus dem nationalen Alleingang dieser Steuer zu Lasten des Standorts Deutschland erwachsen.
- Darüber hinaus geht der Gesetzentwurf über das politisch erklärte Ziel, ausreichende Mittel zur Finanzierung der MwSt.-Absenkung im Bahnverkehr generieren zu wollen, hinaus. Denn das nun angestrebte Zielaufkommen soll bei 1,75 Mrd. Euro p.a. liegen, obwohl das bisherige Zielaufkommen der Steuer bei 1 Mrd. Euro p.a. liegt und der Mehrbedarf für die politisch intendierte Absenkung der Mehrwertsteuer im Bahnverkehr mit 500 Mio. Euro beziffert wird. Deswegen sollte jetzt endlich eine rechtlich verbindliche Deckelung des Einnahmeziels im Gesetz erfolgen.
- Die im Gesetzentwurf vorgesehene überproportionale Anhebung des Steuersatzes für Flüge zu europäischen Zielen (Entfernungskategorie 1) belastet die deutsche Luftverkehrswirtschaft im besonders wettbewerbsintensiven Markt und steht außerdem einer Klimaschutzlogik diametral entgegen, denn 87% der Passagiere dieser Entfernungskategorie nehmen genau jene Flüge, die bereits dem EU-Emissionshandel unterliegen. Deswegen sollte, wenn überhaupt, die Steuer in allen Entfernungskategorien jeweils im gleichen Verhältnis angehoben werden.
- Es sollte im Gesetz verbindlich verankert werden, dass aus den zu deckelnden Einnahmen jährlich ein festgelegter Betrag für die Produktion und Markteinführung von regenerativen Kraftstoffen im Luftverkehr eingesetzt wird.

B. Im Einzelnen

1.

Die geplante Erhöhung der Luftverkehrsteuer übersteigt den angegebenen Finanzbedarf, deswegen sollte eine Deckelung festgelegt werden

Grundlage der Erhöhung der Luftverkehrsteuer ist der „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes“ (BT-Drucksache 19/14339). Mit der Erhöhung der Luftverkehrsteuer will die Bundesregierung eine Absenkung der Mehrwertsteuer auf Bahnfahrten im Fernverkehr finanzieren. Das BMF kalkuliert hierfür mit der großzügigen Summe von 500 Mio. Euro. Die nun geplante Erhöhung der Luftverkehrsteuer würde jedoch zu deutlich höheren Einnahmen führen.

Das bisherige Zielaufkommen der Luftverkehrsteuer liegt laut Gesetz bei 1 Mrd. Euro pro Jahr. Rechnet man den eingeforderten zusätzlichen Finanzbedarf von 500 Mio. Euro hinzu, müsste das künftige Zielaufkommen bei 1,5 Mrd. Euro pro Jahr liegen. Tatsächlich betragen die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer jedoch schon heute rund 1,2 Mrd. Euro, weil das im Gesetz vorgesehene Zielaufkommen bei der jährlichen Festsetzung der Steuersätze vom BMF nicht eingehalten wird.

Vor diesem Hintergrund sollte das Zieleinkommen aus der Luftverkehrsteuer mit der Gesetzesänderung nunmehr verbindlich gedeckelt werden.

Dazu ist in § 11 Abs. 2 S. 2 LuftVStG zu ergänzen: „... wobei Gesamteinnahmen von 1,75 Mrd. Euro nicht überschritten werden sollen.“

2.

Die wettbewerbsverzerrende Wirkung der Steuererhöhung sollte gedämpft werden

Die jetzt vorgesehene überproportionale Anhebung des Steuersatzes für Flüge zu europäischen Zielen (Entfernungskategorie 1/Europa plus 74%, Entfernungskategorie 2 und 3 je plus 41%) belastet die deutschen Luftfahrtunternehmen im besonders wettbewerbsintensiven europäischen Markt. Außerdem steht diese Erhöhung der Distanzklasse 1 (2.500 km) einer Klimaschutzlogik diametral entgegen, denn 87 % der Passagiere dieser Entfernungsklasse nutzen genau jene Flüge, die vom EU-Emissionshandel erfasst sind. Somit besteht hier bereits ein erheblicher CO₂-Preis.

Ein besonderer sachlicher Grund, der die starke Ungleichbehandlung bei der Erhöhung des Steuersatzes 1 im Verhältnis zu den anderen beiden Steuersätzen zu rechtfertigen vermag ist nicht ersichtlich. Auch das BVerfG führte in seinem Urteil zum LuftVStG aus: *„Gleichheitsrechtlicher Ausgangspunkt im Steuerrecht ist der Grundsatz der Lastengleichheit. Die Steuerpflichtigen müssen dem Grundsatz nach durch ein Steuergesetz rechtlich und tatsächlich gleichmäßig belastet werden. Der Gleichheitssatz belässt dem Gesetzgeber einen weitreichenden Entscheidungsspielraum sowohl bei der Auswahl des Steuergegenstandes als auch bei der Bestimmung des Steuersatzes. Abweichungen von der mit der Wahl des Steuergegenstandes einmal getroffenen Belastungsentscheidung müssen sich indessen ihrerseits am Gleichheitssatz messen lassen. Demgemäß bedürfen sie eines besonderen sachlichen Grundes, der die Ungleichbehandlung zu rechtfertigen vermag.“* (Urteil des Ersten Senats vom 5. November 2014 - 1 BvF 3/11, Rn. 41).

Um die negativen Wirkungen der stark ungleichmäßigen Erhöhung zu dämpfen und den steuerrechtlichen Grundsatz der Lastengleichheit zu wahren, sollte die vorgesehene Erhöhung zur Erreichung des Gesamtvolumens in allen Entfernungskategorien jeweils im gleichen Verhältnis vorgenommen werden.

3.

Mit der Erhöhung im nationalen Alleingang werden die wettbewerbsverzerrenden Wirkungen der Steuer weiter verschärft

Die Erhöhung der Luftverkehrsteuer erfolgt zum wiederholten Mal als stark wettbewerbsverzerrender nationaler Alleingang zu Lasten der deutschen Luftfahrtunternehmen. Zahlreiche Staaten der EU haben keine vergleichbare Luftverkehrsteuer und in den Staaten, die eine solche Steuer erheben, liegt diese – mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs – erheblich unter dem deutschen Steuerniveau. Dies verschärft die bereits bestehende Wettbewerbsverzerrung und belastet die heimische Luftverkehrswirtschaft weiter, die in einem starken internationalen Wettbewerb steht, der ganz wesentlich über die Ticketpreise entschieden wird.

Auch wenn die Luftverkehrsteuer für jeden Fluggast aus Deutschland vom Luftfahrtunternehmen abgeführt werden muss, also auch von ausländischen Unternehmen, tragen drei deutsche Luftfahrtunternehmen – Lufthansa Group, Condor und Tuifly – ca. 50 Prozent des Steueraufkommens, während sich die andere Hälfte des Aufkommens im Wesentlichen auf über 140 ausländische Fluggesellschaften verteilt. Dies erlaubt ausländischen Wettbewerbern, mittels Quersubventionierung, im deutschen Markt preisaggressiv zu agieren, was zu Lasten der deutschen Fluggesellschaften geht. Daher lässt sich die Steuererhöhung – anders als im LuftVStÄndG-E (dort u.a. unter F.) ausgeführt – in weiten Teilen nicht an die Fluggäste weitergeben.

Da die deutschen Fluggesellschaften ihre Drehkreuze und Basen in Deutschland haben, sind sie überproportional von der bei Abflügen ab deutschen Flughäfen anfallenden Luftverkehrsteuer betroffen. Während ausländische Fluggesellschaften die bei ihnen nur sehr geringen Beträge problemlos verkraften können, müssen die deutschen Fluggesellschaften angesichts der sehr großen Beträge entweder ihre Preise erhöhen, mit der Folge eines weiteren Verlustes von Marktanteilen, oder erhebliche Ergebniseinbußen hinnehmen.

In der Praxis ist seit Einführung der Luftverkehrsteuer beides passiert: Zum einen haben die deutschen Fluggesellschaften Marktanteile verloren – von 67 Prozent im ersten Halbjahr 2012 auf 56 Prozent im ersten Halbjahr 2019. Zum anderen konnten sie aber die Luftverkehrsteuer in weiten Teilen nicht in Form von höheren Ticketpreisen an die Kunden weitergeben, sondern mussten große Teile des Steueraufkommens aus ihrem Betriebsergebnis begleichen. Unter anderem mit der Folge, dass ihnen die notwendigen Mittel für Investitionen in nachhaltige Technologien entzogen wurden.

Eine weitere Erhöhung dieser wettbewerbsverzerrenden Sonderlast wird die Ungleichbehandlung im Wettbewerb nun weiter verschärfen. Die Folge wäre nicht mehr Klimaschutz, sondern Verlagerungseffekte mit weniger Klimaschutz und eine verminderte Wettbewerbsfähigkeit deutscher Luftfahrtunternehmen.

4.

Eine Koppelung der Luftverkehrssteuer mit einer MwSt.-Senkung bei der Bahn ist rechtlich problematisch

Laut Klimapaket der Bundesregierung und dem entsprechenden Kabinettsbeschluss erfolgt die Anhebung der Luftverkehrsteuer unter dem Titel „Fliegen muss teurer und Bahnfahren billiger werden“. Dies impliziert einen Zusammenhang zwischen der Auswahl der Verkehrsträger Bahn- und Luftverkehr und den dort aufgerufenen Preisen, den Erhebungen zu diesem Thema eben nicht stützen. Einerseits zeigen viele unabhängige Studien, dass die Aussage, Fliegen sei häufig billiger als Bahnfahren, in der Realität keinen Bestand hat (vgl. UIC Studie, Geschäftsberichte DB AG). Zudem bedienen Flugverkehr und Bahnverkehr vollkommen unterschiedliche Märkte, insbesondere in Bezug auf die zurückgelegte Reisedistanz.

Im rechtlichen Sinne ist eine derartige Zweckbindung von Steuern nicht zulässig. Sollte der Gesetzgeber eine inhaltliche Verknüpfung der beiden Maßnahmen planen, so wäre dies ein Verstoß gegen das „Nonaffektationsprinzip“.

5.

Eine Doppelbelastung im Falle EU-weit erhobener Steuern und Abgaben sollte ausgeschlossen werden

Grundsätzlich gilt, dass EU-weit erhobene Steuern Wettbewerbsverzerrungen minimieren können. Deswegen sind solche gegenüber nationalen Alleingängen zu bevorzugen. Im Fall einer EU-weit verbindlichen Einführung von Luftverkehrssteuern sollte – wie bereits jetzt bei der Verrechnung mit den Einnahmen aus dem Emissionszertifikatehandel – eine Doppelbelastung vermieden werden.

Dazu ist § 11 LuftVStG um einen Absatz 3 wie folgt zu ergänzen: *„Für den Fall, dass eine vergleichbare Besteuerung des Luftverkehrs EU-weit beschlossen wird, soll diese die Luftverkehrssteuer ersetzen bzw. die Luftverkehrssteuer entsprechend abgesenkt werden, um wettbewerbsverzerrende Doppelbelastungen auszuschließen.“*

6.

Mit den Einnahmen der Luftverkehrssteuer sollte die Konkrete Entwicklung und Markteinführung von regenerativen Kraftstoffen im Luftverkehr gefördert werden

Ergänzend zum Ziel, die jetzt vorgesehenen Mehreinnahmen für die MwSt.-Absenkung von Verkehrsträgern zu nutzen, sollte verbindlich verankert werden, dass aus den auf 1,75 Mrd. Euro zu deckelnden Einnahmen jährlich ein festgelegter Betrag für die konkrete Entwicklung und Markteinführung von regenerativen Kraftstoffen im Luftverkehr eingesetzt wird.

7.

Mit Einführung und Erhöhung der Luftverkehrssteuer sollte im Subventionsbericht der Bundesregierung nunmehr der Subventionstatbestand „Kerosinsteuer“ gestrichen werden

Im Subventionsbericht der Bundesregierung wird die Nichtbesteuerung einer möglichen innerdeutschen Energiesteuer auf Kerosin mit 570 Mio. Euro als Subvention ausgewiesen. Das Aufkommen der bisherigen Luftverkehrssteuer übersteigt diese Summe um das Doppelte; das Aufkommen aus der erhöhten Luftverkehrssteuer würde diese Summe sogar um mehr als das Dreifache übersteigen. Dies, obwohl der Verkehrsträger Luftverkehr die erforderlichen Infrastrukturen und Dienstleistungen selbst finanziert und nicht – wie die Bahn – auf umfassende Subventionen angewiesen ist. Daher sollte künftig mit Hinweis auf die Höhe der Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer das Thema Energiesteuern im Luftverkehr aus dem Subventionsbericht der Bundesregierung gestrichen werden.

8.

Das Inkrafttreten vom Abflugdatum sollte auf Buchungsdatum ab 1. April 2020 umgestellt werden

Die Änderungen des Gesetzes sollen laut Entwurf für Abflüge ab 1. April 2020 gelten. Dies solle gem. Begründung zu Art. 2 LuftVStÄndG-E den Steuerpflichtigen (Fluggesellschaften) „eine ausreichende Vorbereitung ermöglichen“, um die Steuererhöhungen bei der Preisgestaltung zu berücksichtigen. Für Abflüge nach dem 1. April 2020 sind jedoch bereits viele Buchungen getätigt. Eine Nachbelastung der Kunden ist nicht möglich. Die Konsequenz wäre: Die Luftfahrt-unternehmen und die Reisebranche können die erhöhten Steuersätze für bereits verkaufte Tickets ab dem 1. April 2020 nicht an die Passagiere in Form von höheren Ticketpreisen weitergeben und müssen die Steuerschuld für diese Buchungen vollumfänglich aus ihrem Betriebsergebnis begleichen. Mit- hin ist bei Inkrafttreten zum 1. April 2020 keine ausreichende Vorbereitung möglich.

Um den Betrag zu minimieren, den Fluggesellschaften und die Reisebranche aus ihren eigenen Bilanzen tragen müssten und die Chance zu erhöhen, dass die Steuerschuld in Form von höheren Preisen an die Passagiere weitergegeben werden kann, sollte auf das Buchungsdatum abgestellt werden und die erhöhten Steuersätze für „Buchungen ab 1. April 2020“ gelten.

9.

Das Gesetzesziel von Klimaschutz und Verkehrsverlagerung auf die Schiene wird mit dem Gesetzentwurf gar nicht erreicht

a. Für den Luftverkehr bestehen bereits wirksame Instrumente der CO₂-Bepreisung

Anders als der Straßen- und Schifffahrtsverkehr ist der Luftverkehr in Europa seit 2012 bereits in den Europäischen Emissionshandel einbezogen. Mit dem Emissionshandelssystem wird sichergestellt, dass die CO₂-emittierenden Unternehmen für ihre Emissionen zahlen müssen und gleichzeitig die Emissionen aller in den Emissionshandel einbezogenen Wirtschaftsbereiche bis 2030 um 43 Prozent reduziert werden. Für internationale Flüge wird, da dort ein Emissionshandel nach dem europäischen Vorbild nicht durchsetzbar war, ab 2020 auf internationaler Ebene mit dem Kompensati- onssystem CORSIA ein dann weltweit geltendes CO₂-Bepreisungssystem eingeführt.

Trotz dieser international abgestimmten Instrumente mit klar definierten Reduktionszielen sieht der Gesetzentwurf vor, den Luftverkehr mit national erhobenen Steuern noch stärker zu belasten. Dabei sollen die Einnah- men aus der Luftverkehrsteuer nicht für Innovationen zur CO₂-Reduktion im Luftverkehr verwendet werden, sondern wie bisher als reine Einnahmequelle des Bundes dienen. In einem hohen Ausmaß wird sie jedoch zu weiteren klimapolitisch kontraproduktiven Verkehrsverlagerungen führen, nicht aber zu einer erwünschten Verlagerung auf die Schiene.

b. Die Luftverkehrssteuer trägt nicht zur Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene bei

Im Inlandsverkehr ist vor allem die Reisezeit das entscheidende Kriterium für die Entscheidung, ob vom Luftverkehr auf den Bahnverkehr umgestiegen wird. Demzufolge wird im Inlandsverkehr bereits heute im Wesentlichen nur noch auf langen Strecken geflogen, auf denen der Geschwindigkeitsvorteil in den Vordergrund tritt und auf kürzeren Strecken nur dann, wenn es sich um Zubringerflüge zu Weiterflügen zu internationalen Destinationen handelt. Zubringerflüge haben die Funktion, die deutschen Städte innerhalb des Verkehrssystems Luftverkehr an die deutschen Drehkreuze anzubinden. Sie sind somit wesentlicher Faktor für die hohe Konnektivität Deutschlands. Der wesentliche Wettbewerb im innerdeutschen Verkehr findet zwischen PKW (ca. 70 Prozent) und Bahnverkehr (ca. 20 Prozent) statt. Eine Verlagerung zwischen diesen beiden Verkehrsträgern hat in Bezug auf Volumenpotential und Klimawirkung eine sehr viel höhere Bedeutung. Der Luftverkehr hat hingegen nur einen Marktanteil von ca. vier Prozent im inländischen Reisemarkt. Weiterhin sind Flüge zu den Drehkreuzen zu nennen, die teilweise auch kürzer sind.

Wenn eine Bahnfahrt zwischen zwei Städten nicht wesentlich länger als drei Stunden dauert, macht dies eine parallel betriebene Flugverbindung obsolet und ermöglicht eine Einstellung des Luftverkehrs. Zuletzt ist dies mit der Einstellung der von Eurowings betriebenen Verbindung Berlin – Nürnberg erfolgt. Diese Strecke konnten die Luftfahrtunternehmen einstellen, da sich die Bahnreisezeit derart stark reduzierte, dass der Reisende über den Luftweg keinen entscheidenden Geschwindigkeitsvorteil mehr hatte. Auf der Strecke München – Berlin (die Fahrzeit beträgt mindestens vier Stunden mit dem Zug) war zwar nach der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke ein spürbares Passagierwachstum festzustellen, welches jedoch nicht von früheren Flugreisenden, sondern von bisherigen PKW-Fahrern generiert wurde (der Luftverkehr ist auf dieser Verbindung seit Eröffnung der Neubaustrecke sogar um rund zwei Prozent weiter gewachsen).

Für den nationalen Zubringerverkehr gilt, dass sich dieser nur auf die Bahn verlagern lässt, wenn wesentliche Kriterien erfüllt sind. Dazu gehört v.a. eine kurze Reisezeit: Diese ist nur realisierbar, wenn der Drehkreuz-Flughafen gut und hochfrequent an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn angeschlossen ist. Sofern die Gesamtreisezeit auf der Verbindung von New York über Amsterdam nach Berlin deutlich kürzer ist als beispielsweise auf der Verbindung Amsterdam – Frankfurt – (Bahn) – Berlin, dann wird in den internationalen Verkaufsmärkten, zum Beispiel in die USA, die schnellere Verbindung über Amsterdam gebucht. Während Frankfurt gut an den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bahn angebunden ist und es hier auch zeitlich attraktive Umsteigeverbindungen bspw. nach Düsseldorf, Köln oder Stuttgart mit der Bahn gibt, fehlt diese Anbindung in München völlig und ist derzeit nicht in Planung. Ein weiterer unabdingbarer Faktor für eine Verlagerung von Zubringerflügen auf die Bahn ist die Abwicklung des aus Flugzeug und Bahn kombinierten Reiseverlaufs innerhalb nur einer Buchung, die auch eine Betreuung des Passagiers im Falle von Unregelmäßigkeiten wie z.B. Verspätungen oder Ausfall des Verkehrsmittels umfasst. Bei Umsteigerverkehr kommt als eine weitere wesentliche Voraussetzung für mehr Verlagerung auf die Schiene hinzu, dass die Bahn das aufgegebene Gepäck entsprechend der hohen Sicherheitsanforderungen des Luftverkehrs aufnehmen und die Schnittstelle zur Übergabe des Gepäcks an das Flugzeug zeitlich und gemäß der Sicherheitsbestimmungen zuverlässig organisieren müsste.

c. Die Luftverkehrsteuer hat keine klimapolitische Lenkungswirkung

Die politisch vorgesehene Koppelung einer Erhöhung der Luftverkehrsteuer mit einer Senkung der Mehrwertsteuer bei Bahnreisen geht an der Realität der Verkehrsmittelwahl der Passagiere vollkommen vorbei und wird die intendierten Lenkungseffekte nicht erreichen. Bemerkenswert ist, dass es auch in der Antwort der Bundesregierung auf eine aktuelle Kleine Anfrage der FDP-Fraktion (19/13972) heißt: „Der Bundesregierung liegen derzeit keine Kenntnisse vor, zu welchen Verlagerungseffekten zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Luftverkehr eine Anhebung der Luftverkehrsteuer führen würde.“

Während potenzielle Verlagerungseffekte zugunsten des Bahnverkehrs nicht nachzuweisen sind, sind weitere klimapolitisch kontraproduktive Verlagerungseffekte von deutschen Fluggesellschaften und Flughäfen hin zu ausländischen Unternehmen sehr wahrscheinlich. Im internationalen Verkehr sind die Bahnreisezeiten derart hoch, dass es keine relevante Verkehrsverlagerung auf die Schiene geben wird. Allerdings werden grenznahe Flughäfen (Basel, Zürich, Prag, Salzburg, Brüssel, Eindhoven, Linz), an denen keine oder eine deutlich geringere Abgabe erhoben wird, im Wettbewerb mit Deutschland noch attraktiver. Die verlängerte Bodenreise zu den umliegenden ausländischen Flughäfen ist mit zusätzlichen vermeidbaren Emissionen verbunden. Im internationalen Drehkreuzverkehr (Amsterdam, Brüssel, Zürich, Wien, Paris, Helsinki, Istanbul, Dubai u.a.) sind die dortigen Luftverkehrsunternehmen deutlich geringer durch Steuern und Abgaben belastet und können somit auch im deutschen Markt preisaggressiv auftreten. Dies führt zu längeren Reisewegen auf internationalen Verbindungen, die mit höheren CO₂-Emissionen einhergehen.

d. Die Ankündigung der Bundesregierung, im Zuge der Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes Dumpingpreise bei Flugtickets zu verhindern, wird gar nicht aufgegriffen

Im Gesetzesentwurf wird ausgeführt, dass die bisherige Bepreisung des Luftverkehrs die auch im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern besondere Klima- und Umweltschädlichkeit zum einen nicht ausreichend abbilde und zum anderen zu keiner nennenswerten nachhaltigen Veränderung der Wachstumsraten beim Passagieraufkommen und damit der Gesamtanzahl der Flugbewegungen geführt habe, ebenso wenig zu einer Verkehrsverlagerung auf die Bahn. Die Erfahrung der Einführung der Luftverkehrsteuer (2011) zeigt, dass die Steuer auf die im Einzelfall sehr günstig beworbenen Marketingpreise, insbesondere auch von ausländischen Fluggesellschaften, kaum Einfluss hatte und auch zukünftig nicht haben wird. Derartige Marketingpreise werden dementsprechend auch weiterhin angeboten werden, es sei denn, der Gesetzgeber würde verbindlich regeln, dass Ticketpreise künftig nicht unterhalb der Kosten für Steuern und Gebühren angeboten werden.

Die Ankündigung der Bundesregierung in ihren Eckpunkten für das Klimaschutzprogramm 2030, im Zuge der Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes Dumpingpreise bei Flugtickets zu verhindern indem diese nicht zu einem Preis unterhalb der anwendbaren Steuern, Zuschlägen, Entgelten und Gebühren verkauft werden dürfen, wurde aber mit dem Gesetzesentwurf gar nicht aufgegriffen. In der Realität zeigt sich immer wieder, dass die Flugpreise deutlich über den Bahnpreisen liegen. Der durchschnittliche Ticketpreis im innerdeutschen Verkehr liegt bei 160 Euro (inkl. aller Steuern), der durchschnittliche Preis für eine Reise im Fernverkehr beträgt 36 Euro. Selbst unter Berücksichtigung

der verkehrsmittelspezifischen Kriterien (kurze durchschnittliche Distanz, Nutzung von Bahn- und Zeitkarten, unentgeltliche Beförderung von Kindern) zeigen viele Studien (VCD 2012, VCD 2013, Quotas 2017, BDL eigene Studie 2019), dass in einer überwiegenden Anzahl die Bahnreise auf gleicher Strecke und gleichem Reisetyp (Geschäftsreise/Wochenendreise) deutlich günstiger war als die Reise mit dem Flugzeug.

e. Mit der Luftverkehrsteuer entzieht der Staat den Luftverkehrsunternehmen Milliardenbeträge, die diese dringend für Investitionen in energieeffizientere, emissionsreduzierte Flugzeuge brauchen

Zudem entzieht die Steuer den deutschen Unternehmen den finanziellen Spielraum für Investitionen in Nachhaltigkeit. Zum einen fehlen ihnen dann Mittel, um ihre Flotten schnell auf energieeffiziente Flugzeuge umzustellen. Jedes Flugzeug der neuen Generation geht mit einer Treibstoff-Einsparung von ca. 25 Prozent einher. Ein schneller Austausch der Flotten wäre das effizienteste Klimaschutzprogramm im Luftverkehr, das derzeit und kurzfristig umzusetzen ist, denn es wirkt direkt an der CO₂-Quelle und nicht über die nicht plan- und messbare Verlagerung auf andere Verkehrsträger. Und zum anderen fehlen auch Mittel für Investitionen in Technologien zum Ersatz von fossilem Kraftstoff durch regenerative Kraftstoffe, mit denen mittel- bis langfristig das CO₂-neutrale Fliegen möglich werden soll.

Kontakt

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V. (BDL)

– Haus der Luftfahrt –

Friedrichstraße 79

10117 Berlin

Dr. Lars Hoppe, Leiter Recht und Steuern

Rechtsanwalt

E-Mail: lars.hoppe@bdl.aero

Telefon: 030 / 520 077 135

Norbert Lübben, Leiter Wirtschaft und Statistik

E-Mail: norbert.luebben@bdl.aero

Telefon: 030 / 520 077 130

Der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) wurde 2010 als gemeinsame Interessenvertretung der deutschen Luftverkehrswirtschaft gegründet. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr. Die Mitgliedsunternehmen beschäftigen mehr als 180.000 Mitarbeiter. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ermöglicht Mobilität für jährlich über 200 Millionen Fluggäste und trägt mit dem Transport von Außenhandelswaren im Wert von über 200 Milliarden Euro zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei.



Bundesverband Lohnsteuerhilfvereine e.V.
Reinhardtstr. 23 · 10117 Berlin

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Vorsitzende MdB Frau Bettina Stark-Watzinger
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Bundesverband
Lohnsteuerhilfvereine e.V.
Reinhardtstr. 23 · 10117 Berlin
Telefon 030 / 585 84 04 – 0
Telefax 030 / 585 84 04 – 99
E-Mail info@bvl-verband.de
Web www.bvl-verband.de

per E-Mail: finanzausschuss@bundestag.de

Berlin, 31.10.2019

Gesetzentwurf der Fraktionen CDU/CSU und SPD

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht

BT-Drucksache 19/14338

Sehr geehrte Frau Stark-Watzinger,

zum oben genannten Regierungsentwurf nehmen wir nachfolgend Stellung.

In dem Entwurf stehen die Maßnahmen der steuerlichen Förderung der energetischen Gebäudesanierung, befristete Anhebung der Entfernungspauschale für Pendler sowie eine Mobilitätsprämie im Fokus.

Wir begrüßen diese Regelungen. Steuerliche Anreize zur energetischen Sanierung des Gebäudebestands dürften eine schnelle Wirkung entfalten. Die Anhebung der Entfernungspauschale und die Einführung einer Mobilitätsprämie sind wichtige Punkte des Programms. Das Ziel, die neuen zusätzlichen Belastungen für Pendler durch die vorgesehenen Maßnahmen zu kompensieren, findet unsere Unterstützung.

Stellungnahme

Artikel 1 – Änderung des Einkommensteuergesetzes

1. Nummer 4 – § 35 c Steuerermäßigung für energetische Maßnahmen bei zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäude

Energetische Sanierungsmaßnahmen an selbstgenutztem Wohneigentum sollen ab 2020 für einen befristeten Zeitraum von 10 Jahren durch einen prozentualen Abzug der Aufwendungen von der Steuerschuld gefördert werden. Je Objekt, das älter als 10 Jahre sein muss, beträgt die Steuerermäßigung 20 % der Aufwendungen, maximal 40.000 Euro. Der Abzug von der Steuerschuld erfolgt im Jahr des Abschlusses der Maßnahme und im darauffolgenden Kalenderjahr in Höhe von 7 % der Aufwendungen – höchstens jeweils 14.000 Euro – und im zweiten auf den Abschluss folgenden Kalenderjahr in Höhe von 6 %, höchstens 12.000 Euro.

Der BVL begrüßt diese Maßnahme und geht davon aus, dass sie zu deutlich spürbaren Anreizen für Investitionen an selbstgenutzten Objekten führen wird.

Sanierungswillige haben künftig folglich die Wahl, Maßnahmen wie die Wärmedämmung von Wänden, Dachflächen oder Geschosdecken, die Erneuerung der Fenster oder Außentüren, die Erneuerung bzw. den Einbau einer Lüftungs- oder Heizungsanlage sowie den Einbau von digitalen Systemen zur energetischen Betriebs- und Verbrauchsoptimierung einzeln oder im Zuge einer Gesamtanierung steuerlich geltend machen. Beim Ausschluss von Doppelförderungen kann der Steuerpflichtige für jede Einzelmaßnahme entscheiden, ob er beispielsweise für die Wärmedämmung von Wänden die steuerliche Förderung in Anspruch nimmt und für die Erneuerung der Fenster oder Außentüren dagegen eine KfW-Förderung. Die Förderung beginnt im Jahr des Abschlusses der jeweiligen energetischen Maßnahme. Geförderte Einzelmaßnahmen können in unterschiedlichen Jahren abgeschlossen werden. Die progressionsunabhängige Ausgestaltung der neuen Förderung gewährleistet, dass Gebäudebesitzer aller Einkommensklassen gleichermaßen von der steuerlichen Förderung profitieren. Voraussetzung ist jedoch eine entsprechende Höhe der tariflichen Einkommensteuer.

Es wäre deshalb wünschenswert gewesen, die Förderung flexibler auszugestalten, so dass der Steuerpflichtige die Steuerermäßigung innerhalb des dreijährigen Förderzeitraums beliebig in Anspruch nehmen oder zumindest nicht ausgenutzte Steuerermäßigungen nachholen könnte.

Artikel 2 – Weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes

Nummer 3 – § 9 Absatz 1 Satz 3 EStG (Entfernungspauschale)

Benzin, Diesel und Erdgas verteuern sich weiter und dieses Mal aus nachvollziehbaren Gründen des Klimaschutzes. Es ist deshalb nicht nur richtig, sondern auch notwendig, im Gegenzug diejenigen Arbeitnehmer, die zwingend darauf angewiesen sind, mit dem Pkw ihren Arbeitsplatz zu erreichen, zu entlasten.

Die Anpassung der Entfernungspauschale an die gestiegenen Kosten ist dazu ein geeignetes Mittel. Die Maßnahme findet die Unterstützung des BVL.

Pauschalen – folglich auch die Entfernungspauschale – müssen grundsätzlich so ausgestaltet sein, dass sie eine **sachgerechte Typisierung** bedeuten, das heißt, dass sie die Mehrheit der Fälle **realitätsnah** abbilden. Damit eine einmal vorgenommene realitätsnahe Ausgestaltung erhalten bleibt, ist darüber hinaus erforderlich, dass ihre Werte regelmäßig daraufhin überprüft werden, ob sie in ihre Höhe noch sachgerecht sind.

Diese regelmäßige Überprüfung der Höhe der Entfernungspauschale sollte eine Selbstverständlichkeit sein und nicht nur dann vorgenommen werden, wenn extreme Preisentwicklungen oder – wie jetzt – ein Maßnahmenbündel zum Klimaschutz dies herausfordern. Die Entfernungspauschale wurde **seit 2004** nicht mehr überprüft und angepasst. Sie ist nicht mehr realitätsgerecht.

Die Fahrt zur Arbeit gehört zu den notwendigen erwerbsbedingten Aufwendungen des Steuerpflichtigen. Deren steuerliche Berücksichtigung entspricht den Grundprinzipien des deutschen Steuerrechts, der Besteuerung nach der Leistungsfähigkeit und dem objektiven Nettoprinzip. Anderenfalls würde Einkommen besteuert, das dem Arbeitnehmer durch die notwendig getätigten Aufwendungen gar nicht mehr zur Verfügung steht. Ausgaben, die dem Bürger nur deshalb entstehen, weil er seinen Beruf ausübt, müssen aus steuersystematischen Gründen zwingend die steuerliche Bemessungsgrundlage mindern.

Aufgrund des progressiv verlaufenden Steuertarifs wirkt sich diese Minderung systemgerecht bei jedem Steuerpflichtigen unterschiedlich aus.

Die Behauptung, Gutverdienende profitierten mehr als Geringverdiener, suggeriert etwas völlig falsches. Profiteur von Mobilität und Flexibilität der Steuerpflichtigen ist vielmehr allein der Staat bzw. das Gemeinwesen. Steuerpflichtige, die zwingend auf den Pkw angewiesen

sind, um zur Arbeit zu gelangen, profitieren nicht von der Entfernungspauschale, sondern sind wegen der anfallenden berufsbedingten Mobilitätsaufwendungen stärker belastet. Diese stärkere Belastung zu mindern ist das Ziel der Neuregelung und diesem Ziel stimmt der BVL uneingeschränkt zu.

Der Einwand, ein Preis für CO₂ ergebe nur dann Sinn, wenn derjenige, der sich klimaschädlich verhalte, dieses Verhalten in seinem Geldbeutel spürt, ist richtig, wenn es um die private Nutzung des Pkw geht. Im Zusammenhang mit der Entfernungspauschale von „Belohnung“ und „Profiteuren“ zu sprechen, ist nicht angemessen. Wer zwingend auf das Auto angewiesen ist, um zur Arbeit zu gelangen und nicht auf Bus und Bahn umsteigen kann, kann über diesen Teil seines Einkommens nicht frei verfügen. Er muss es zwingend dafür verwenden, seinen Arbeitsplatz zu erreichen. Ein solcher Arbeitnehmer darf nicht den vollen Preisaufschlag zahlen, sondern muss entlastet werden.

Die Entfernungspauschale ist weder ein fragwürdiges Instrument, noch wird jemand damit belohnt. Die Bewohner der Innenstädte, die dort hohe Mietpreise zahlen, subventionieren die Pendler auch nicht, wie eine Studie des Instituts für Arbeitsmarktforschung (IAB) aus 10/2018 beweist.

Aus ihr geht hervor, dass 51 % der Pendler innerhalb städtischer Regionen pendeln, 7 % pendeln von einer Stadtwohnung zur Arbeit auf das Land, 24 % pendeln innerhalb ländlicher Regionen und lediglich **18 % der Pendler vom ländlichen Raum in die Innenstädte** (Seite 5). Dies widerlegt eindrucksvoll die immer wieder vorgebrachte Mär vom billigen Wohnen auf dem Land auf Kosten der Innenstadtbewohner, die teure Mieten zahlen.

Die vorgesehene Entlastungswirkung der Pendler reicht allerdings nicht aus.

Der BVL fordert deshalb:

- 1. Keine zeitliche Befristung**
- 2. Erhöhung der Entfernungspauschale ab dem 1. Kilometer**
- 3. Regelmäßige Überprüfung im Zweijahresrhythmus**

Die Pauschale muss wegen der gestiegenen Betriebskosten eines durchschnittlichen Pkw im Grunde genommen auf mindestens 0,40 Euro angehoben werden.

Zur Erinnerung:

1991, vor nunmehr 28 Jahren, wurde die Kilometerpauschale von zuvor 0,26 Euro (0,50 DM) auf 0,30 Euro (0,58 DM) erhöht.

2001 wurde die Entfernungspauschale auf 0,36 Euro für die ersten 10 Kilometer und auf 0,40 Euro ab dem 11. Kilometer erhöht.

2004 wurde sie im Zuge fiskalisch motivierter, einheitlicher Kürzung einer Vielzahl von Pauschalen auf 0,30 Euro abgesenkt und gilt seitdem unverändert.

Der Preis für einen Liter Superbenzin lag 1991 bei etwa 0,68 Euro (1,33 DM). Derzeit kostet Superbenzin etwa 1,48 Euro. Das entspricht einer Steigerung um 0,80 Euro, die 117 % ausmachen - bei gleich gebliebener Höhe der Entfernungspauschale. Zwar verringerten sich seitdem auch die Kraftstoffverbräuche, jedoch in geringerem Umfang; zudem stiegen im Gegenzug die Pkw-Preise erheblich.

Zwingend ist diese Anpassung für die Steuerpflichtigen, die auf die Nutzung eines Pkw angewiesen sind. Die Entfernungspauschale muss beibehalten und regelmäßig an gestiegene Kosten angepasst werden. Eine ausreichend bemessene Pauschale berücksichtigt völlig zu Recht auch bei den Arbeitnehmern, die aufgrund ihrer Arbeitszeiten und fehlendem öffentlichen Nahverkehr weiterhin auf die Nutzung des Individualverkehrs für ihre berufliche Tätigkeit angewiesen sind, die zur Einkommenserzielung notwendigen Pkw-Kosten als Werbungskosten.

Für die übrigen Verkehrsteilnehmer, ob sie nun den ÖPNV nutzen, mit Fahrrad oder als Mitfahrer einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit fahren, stellt die Entfernungspauschale eine Subvention dar, soweit die tatsächlichen Aufwendungen geringer sind. Allerdings ist diese Subvention politisch gewünscht und aus Steuervereinfachungsgründen sinnvoll.

Wenn die Entfernungspauschale für die Strecken, die auch ohne Pkw, zum Beispiel mit dem Fahrrad zur Arbeit zurückgelegt werden kann (bis 20 Kilometer), nicht angepasst wird, verkompliziert dies das Steuerrecht unnötig. Auch im Hinblick auf die Intention des Gesetzes, klimaschonendes Verhalten zu fördern, überzeugt die Beschränkung auf Entfernungen ab dem 21. Kilometer nicht.

Laut der Studie des Instituts für Arbeitsmarktforschung (IAB) aus 10/2018 lag die mittlere Pendeldistanz im Jahr 2015 bei 10,5 km. Die Anhebung der Entfernungspauschale oberhalb 20 km kommt deshalb nur einem kleinen Teil der Pendler zugute. Die Grenze von 20 km ist

willkürlich gewählt und liegt weit über der durchschnittlichen mittleren Entfernung. Von der Anhebung sind vermehrt männliche und besser qualifizierte Arbeitnehmer begünstigt, die im Mittel größere Entfernungen zurücklegen (vgl. IAB-Studie) und in der Regel auch ein höheres Einkommen beziehen.

Die Beschränkung auf größere Entfernungen ist sozial unausgewogen. Im Sinne der künftigen Rechtssicherheit sollte die höhere Entfernungspauschale ab dem 1. Kilometer gewährt werden. Die Regelung bliebe einfach in der Anwendung und würde mögliche verfassungsrechtliche Fragen vermeiden.

Artikel 2 – Weitere Änderung des Einkommensteuergesetzes

Nummer 4 – § 101ff. EStG (Mobilitätsprämie für geringe Einkommen)

In den neuen §§ 101 bis 109 EStG wird für Pendler, die mit ihren zu versteuernden Einkommen innerhalb des Grundfreibetrags liegen, die Möglichkeit geschaffen, alternativ zu den erhöhten Entfernungspauschalen von 35 Cent ab dem 21. Entfernungskilometer eine Mobilitätsprämie zu beantragen.

Die Zielsetzung der Regelung, auch in den Fällen eine Entlastung zu erreichen, in denen ein höherer Werbungskostenabzug infolge der erhöhten Entfernungspauschalen zu keiner entsprechenden steuerlichen Entlastung führt, **wird seitens des BVL unterstützt.**

Bei Arbeitnehmern gilt dies, soweit durch die erhöhten Entfernungspauschalen zusammen mit den übrigen Werbungskosten, die im Zusammenhang mit den Einnahmen aus nichtselbständiger Arbeit stehen, der **Werbungskostenpauschbetrag überschritten** wird. Die Mobilitätsprämie beträgt **14 Prozent** dieser Bemessungsgrundlage, was dem Eingangssteuersatz im Einkommensteuertarif entspricht.

Die Entlastung zielt auf Bürger, die zu ihrer Arbeitsstätte mehr als 20 Kilometer pendeln müssen, dadurch mit Werbungskosten von über 1.000 Euro belastet sind, aber ein steuerpflichtiges Einkommen unter dem Grundfreibetrag erzielen. Die oben erwähnte IAB-Studie kommt zu dem Ergebnis, dass für Personen mit niedriger sowie mittlerer Qualifikation beziehungsweise einfachen oder qualifizierten Tätigkeiten die Pendelstrecke in der Zeit von 2000 bis 2014 am stärksten gestiegen ist. Das bedeutet, dass immer häufiger Personen mit niedriger Qualifikation und damit auch mit niedrigerem Einkommen eine größere Entfernung zu ihrer Arbeitsstätte zurücklegen.

Insbesondere in ländlichen Regionen gibt es Arbeitnehmer und auch Mitglieder in Lohnsteuerhilfvereinen, die durch Verteuerung der Mobilitätskosten belastet werden und diesen Kosten nicht ausweichen können und die zudem durch die geplante Anhebung der Entfernungspauschale nicht entlastet werden, weil sie bereits bisher nach geltendem Recht keine Steuern zahlen, das heißt, bereit bei Zugrundelegung der vorhandenen Werbungskosten bereits keine Einkommensteuer anfällt.

Beispiel (realer Fall):

Eheleute, Zusammenveranlagung, drei Kinder

Ehemann, Bruttoarbeitslohn: 26.500,00 Euro, Ehefrau Minijob

Werbungskosten

Fahrten zur ersten Tätigkeitsstätte 2.400,00 Euro

Gewerkschaftsbeitrag 117,00 Euro

Berufskleidung 134,00 Euro

Sonstige WK 203,00 Euro

Insgesamt: 2.854,00 Euro

Vorsorgeaufwand 5.574,00 Euro

Sonderausgaben 72,00 Euro

Das zu versteuernde Einkommen beträgt in diesem Fall genau 18.000 Euro.

Die tarifliche Einkommensteuer beläuft sich auf NULL Euro. Auf Basis dieser Zahlen (VZ 2018) erhalten die Eheleute durch eine Erhöhung der Entfernungspauschale keine Entlastung, die Mobilitätsprämie wirkt sich hingegen in vollem Umfang aus.

Wer Leistungsträger der Gesellschaft ist, richtet sich unseres Erachtens nicht danach, wie hoch das erzielte zu versteuernde Einkommen ist. Leistungsträger sind gerade auch diejenigen, die trotz eines relativ niedrigen Einkommens täglich einen längeren Arbeitsweg auf sich nehmen, um einer Erwerbstätigkeit nachzugehen. Wir halten es deshalb sozial- und arbeitsmarktpolitisch für falsch, diese Leistungsträger der Gesellschaft durch klimapolitische Maßnahmen, denen sie durch ihre Erwerbstätigkeit nicht ausweichen können, zu belasten.

Um diese Arbeitnehmer zielgenau für die höheren Kosten für die Fahrten zur Arbeit analog den anderen Steuerpflichtigen zu entlasten, bleibt im Grunde nur eine zusätzliche Zahlung (Prämie). Die vorgesehene Prämie entspricht exakt der steuerlichen Entlastung mit dem Einstiegssteuersatz, so dass insoweit keine Verwerfungen bzw. nicht sachgerechten Vorteile gegenüber anderen Steuerpflichtigen entstehen.

Bei der Zielgruppe der Mobilitätsprämie besteht realistisch die Möglichkeit, dass Fälle der Aufstockung des Arbeitslosengeldes II vorliegen. Es sollte sichergestellt sein, dass die Mobilitätsprämie dann nicht auf die Aufstockungsbeträge angerechnet wird. Die Mobilitätsprämie würde dadurch wieder neutralisiert und das Förderziel nicht erreicht. Wie schon bei der Entfernungspauschale fordern wir auch die Mobilitätsprämie ab dem ersten Kilometer. Der Vorteil wäre auch eine einfachere Berechnung, weil eine Vergleichsrechnung entfallen würde.

Mit freundlichen Grüßen

Uwe Rauhöft
Geschäftsführer

Erich Nöll, RA
Geschäftsführer

BVL – BUNDESVERBAND LOHNSTEUERHILFEVEREINE E.V.



Stellungnahme für die Öffentliche Anhörung zum Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD „Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht“ (BT-Drucksache 19/14338)

31. Oktober 2019

Steuerliche Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen an Wohngebäuden

1. Die steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung ist das zentrale Politikinstrument für eine schnelle und nachhaltige Steigerung der Sanierungsrate.

Aus Sicht der Deutschen Energie-Agentur GmbH (dena) wird die Einführung einer steuerlichen Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen an Wohngebäuden einen zentralen Impuls für die energetische Modernisierung und damit den Klimaschutz im Gebäudesektor setzen. Im Rahmen des Klimapakets der Bundesregierung stellt diese Förderung das aus unserer Sicht wichtigste Instrument für den Gebäudesektor dar, da es kurzfristig starke, zusätzliche Sanierungsanreize für den Gebäudebestand liefern und somit die Treibhausgas-Emissionen im Gebäudesektor wirksam reduzieren kann. In einem von der Allianz für Gebäude-Energie-Effizienz (geea) im Mai 2019 veröffentlichten Maßnahmenpaket bildet die Steuerförderung ein Kerninstrument zur Zielerreichung 2030 (s. Anlage). Auf Basis der Berechnungen im Rahmen dieses Maßnahmenpaketes ist bei einer Steuerförderung in Höhe von 20 % von einer Klimaschutzwirkung in Höhe von 3,4 Mio. t CO₂-Äquivalenten in 2030 auszugehen. Dies zeigt die Relevanz dieser Maßnahme – und gleichzeitig die Notwendigkeit eines breit aufgestellten Instrumentenmix.

Außerdem sprechen folgende Gründe für die Einführung einer Steuerförderung energetischer Sanierungsmaßnahmen:

- Sie adressiert andere Eigentümer-Zielgruppen als die bestehende Zuschuss-/Kreditförderung und bewirkt so zusätzliche Nachfrage nach energetischer Gebäudesanierung.
- Sie führt bei – wie vorgesehen – langfristiger Ausgestaltung dazu, dass die Anbieterseite auf Grund der ausreichend gesicherten Nachfrage entsprechende Kapazitäten aufbauen kann, sodass ein stetiges Marktwachstum entsteht.
- Sie kann die Konjunktur auch in Zeiten eines schwächeren Wirtschaftswachstums stützen.
- Sie kommt direkt Betrieben in Deutschland zu Gute (viele davon kleine und mittelständische Unternehmen) und adressiert mit der Energiewende im Gebäudesektor ein innovatives, zukunftsfähiges Wirtschaftsfeld.
- Sie verursacht zwar zunächst bei Bund, Ländern und Gemeinden Steuermindereinnahmen, die jedoch durch Mehreinnahmen aus Umsatz- und Gewerbesteuern sowie vermiedenen Sozialausgaben kompensiert werden können.



2. Das Förderinstrument muss jetzt schnell realisiert werden, da allein die Ankündigung bereits zum Aufschub bzw. zur Stornierung anstehender Sanierungsleitungen geführt hat.

Die steuerliche Förderung der energetischen Gebäudesanierung, auf die Verbraucher sich nun eingestellt haben, muss schnell eingeführt werden, um Attentismus und mögliche negative Konsequenzen für den Markt zu reduzieren. Viele private Wohneigentümer zögern bereits in Erwartung der Steuerförderung Investitionen in ihre Häuser hinaus. Die im Klimapaket der Bundesregierung angekündigten Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung in Gebäuden haben nach Angaben des Zentralverbandes Sanitär Heizung Klima (ZVSHK) beim Heizungsbau bereits jetzt zu Auftragsstornierungen in dreistelliger Millionenhöhe geführt. Eine vom ZVSHK durchgeführte Befragung seiner Mitgliedsbetriebe hat ergeben, dass allein in den vier Wochen nach Bekanntgabe der geplanten Fördermaßnahmen hochgerechnet über ein Drittel der rund 24.000 Innungsbetriebe durchschnittlich jeweils zwei Auftragsstornierungen erhalten haben. Nur die schnelle Realisierung der Förderung kann die bereits entstehenden Markteinbrüche insbesondere in den Branchen Heizung, Dämmung, Fenster oder Dächer abwenden.

Gleichzeitig zeigt dies aber auch: Schon die Ankündigung führt zu einer deutlichen Marktreaktion und unterstreicht damit die starke Wirksamkeit der Maßnahme.

3. Eine unbürokratische, einfache Qualitätssicherung ist wichtig, um Baumängel zu vermeiden und eine bestimmungsgemäße Verwendung der Fördermittel sicherzustellen, sollte aber den Förderstart nicht aufhalten.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang zudem eine sinnvolle, möglichst unbürokratische Qualitätssicherung: Wird nun eine steuerliche Förderung in der gleichen Höhe und mit den gleichen Fördertatbeständen wie die Zuschussförderung der KfW aufgesetzt, sollte auch eine vergleichbare Sicherung der Umsetzungsqualität stattfinden. Dies ist sowohl mit Blick auf eine verantwortungsbewusste Verwendung von Steuermitteln als auch mit Blick auf die Bedeutung der Vermeidung von Baumängeln relevant. Die Qualitätssicherung sollte gleichzeitig so unbürokratisch wie möglich ausgestaltet sein und sie darf nicht auf Kosten einer schnellen Einführung gehen. Wichtig ist, im Zuge der jetzt kurzfristig anstehenden Rechtsakte die Grundlagen für die Implementierung einer sinnvollen Qualitätssicherung zu legen.

Anlage: „Notwendige Instrumente zur Erreichung der Energie- und Klimaziele 2030 im Gebäudebereich“

Bei Interesse oder Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)
Christian Stolte
Chausseestraße 128 a
10115 Berlin

Tel: +49 (0)30 66 777 - 400

E-Mail: stolte@dena.de

Internet: www.dena.de



Notwendige Instrumente zur Erreichung der Energie- und Klimaziele 2030 im Gebäudebereich

Initiiert und koordiniert von der

Über die geea

Die Allianz für Gebäude-Energie-Effizienz (geea) ist ein branchenübergreifender Zusammenschluss führender Vertreter aus Industrie, Forschung, Handwerk, Planung, Handel, Energieversorgung und Finanzierung. Das Ziel der geea ist, die Energieeffizienz in Gebäuden in Deutschland durch Empfehlungen für die Politik und konkrete Maßnahmen seitens der Wirtschaft zu verbessern.

Ihre Ansprechpartner

Christian Stolte

Bereichsleiter Energieeffiziente Gebäude
Tel.: +49 (0)30 66 777-400
E-Mail: stolte@dena.de

Thomas Drinkuth

Stellv. Bereichsleiter Energieeffiziente Gebäude,
Leiter Kommunikation und Netzwerke
Tel.: +49 (0)30 66 777-410
E-Mail: drinkuth@dena.de

Mitglieder

Verbände und Organisationen



Unternehmen der Energie- und Gebäudeeffizienz



Forschung und Wissenschaft



Initiiert und koordiniert von der



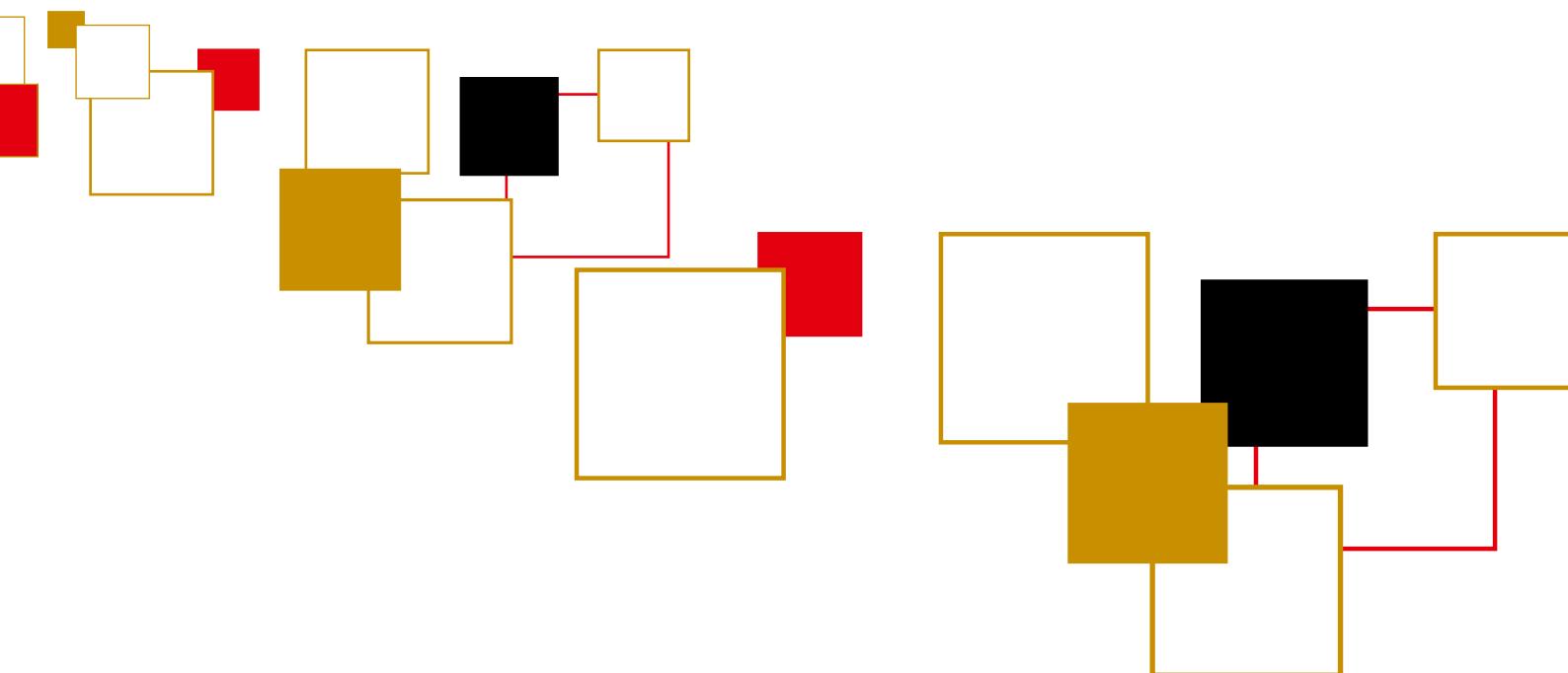
Herausgeber:

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), Allianz für Gebäude-Energie-Effizienz (geea), Chausseestraße 128 a, 10115 Berlin, Tel.: +49 (0)30 66 777-0, Fax: +49 (0)30 66 777-699, info@dena.de, www.dena.de, info@geea.info, www.geea.info

Verantwortlich: Thomas Drinkuth **Bildnachweis:** Titelbild – shutterstock.com/Zapp2Photo, S. 4 Portrait Kuhlmann – dena, v.l.n.r.: istockphoto/buzbuzzer, dena/Sascha Kletzsch, shutterstock.com/mrmohock, dena/Eibe Sönnecken, shutterstock.com/Pressmaster, S. 10 – shutterstock.com/elxeneize, S. 11 – Ilover, S. 12 – dena/Sönnecken, S. 13 – shutterstock.com/alice-photo, S. 14 – shutterstock.com/Adam Hoglund, S. 15 – istockphoto/anyaberkut, S. 16 – Corbis, S. 17 – shutterstock.com/Matej Kastelic, S. 18 – shutterstock.com/alice-photo, S. 19 – shutterstock.com/Slavun, S. 20 – shutterstock.com/Beautiful landscape, S. 21 – Danfoss **Konzeption & Gestaltung:** Heimrich & Hannot GmbH **Stand:** 05/2019

Inhalt

1.	Vorwort	4
2.	Executive Summary	5
3.	Maßnahmenbeschreibung Instrumentenset	9
	Maßnahmen Förderung	9
	Maßnahmen Beratung und Kommunikation	15
	Maßnahmen Ordnungsrecht	19
4.	Mögliche Maßnahmen zur Schließung der verbleibenden CO₂-Lücke	23
5.	Methodenbeschreibung	26
6.	Einschätzungen zu Kosten und Marktentwicklung	28



1. Vorwort

Wie sind die Klimaschutzziele für das Jahr 2030 zu erreichen? Diese Frage wird gegenwärtig intensiv in verschiedenen Sektoren diskutiert. Ein Klimaschutzgesetz soll auf den Weg gebracht werden, um das Erreichen der Ziele zu garantieren. Dabei ist jetzt schon klar: Ohne schnelle und konsequente Maßnahmen wird es nicht gehen. Das gilt insbesondere für den Gebäudebereich.

Laut Klimaschutzplan der Bundesregierung sollen die CO₂-Emissionen bis 2030 im Gebäudebereich auf 72 Mio. t sinken, ausgehend von 121 Mio. t (Annahme dena-Leitstudie für 2020). Dafür reicht das bisherige CO₂-Reduktionstempo allerdings bei Weitem nicht aus, zumal es in den letzten Jahren kaum Fortschritte gab. Nehmen wir die Ziele ernst, müssten im Gebäudesektor jährlich rund 5 Mio. t CO₂ eingespart werden – also noch mehr als die knapp 4 Mio. t, die in den sanierungsintensiven Jahren nach der Wende möglich waren.

Die Ziele für das Jahr 2030 sind von immenser Bedeutung. Sollte Deutschland die Werte verpassen, würde die EU empfindliche Strafzahlungen erheben. Gleichzeitig würde das Erreichen der Klimaziele 2050 immer unwahrscheinlicher werden. Das gilt für den Gebäudesektor mit seinen langen Investitionszyklen in besonderer Weise.

Die geea-Gebäudestudie und die dena-Leitstudie haben gezeigt, dass ein „Weiter so“ nicht ausreichend sein wird. Gleichzeitig haben wir Pfade und Wege dargelegt, die man gehen könnte, will man es besser machen. Die Studien machen deutlich: Die Zielerreichung ist möglich, am effizientesten und kostengünstigsten auf einem technologieoffenen Pfad. Wichtig ist dabei aber auch ein deutlich höheres politisches Engagement, das die Energiewende wieder in den Mittelpunkt des Handelns rückt.

Die geea hat erforderliche Maßnahmen skizziert und mit konkreten Berechnungen hinterlegt. Es ist noch eine Menge Arbeit, denn selbst mit den vorgeschlagenen Maßnahmen ist das Ziel noch nicht ganz erreicht. Für die verbleibende Lücke zeigen wir Optionen auf. Wir sind sicher: So könnte es gehen mit Blick auf 2030.



Andreas Kuhlmann
Sprecher der geea,
Vorsitzender der Geschäftsführung der dena



2. Executive Summary

Um die Energie- und Klimaziele 2030 zu erreichen, müssen die politischen Maßnahmen für die Energiewende im Gebäudereich deutlich erweitert werden. Sie müssen zudem mit hoher Priorität umgesetzt werden. Jede weitere Verzögerung belastet die Erreichung der Klimaziele erheblich. Außerdem gilt es, die Maßnahmen mit den weiteren Sektoren abzustimmen. Nur so kann die integrierte Energiewende gelingen.

Laut Klimaschutzplan müssen die THG-Emissionen im Gebäudesektor bis 2030 auf 72 Mio. t pro Jahr sinken. Nach Berechnungen der geea steuert Deutschland allerdings ohne neue Maßnahmen auf eine Emissionsmarke von 100 Mio. t zu. Die Lücke: 28 Mio. t. Das vorgeschlagene Maßnahmenpaket der geea zeigt konkrete Möglichkeiten auf, um knapp 13 Mio. t CO₂ zusätzlich einzusparen.

Um auch die dann noch verbleibenden 15 Mio. t CO₂-Überschuss bis 2030 zu eliminieren, sind also zusätzliche Maßnahmen erforderlich (siehe Kapitel 4).

Die geea schlägt zum einen vor, die Diskussion um derzeit umstrittene Politikinstrumente der CO₂-Preis- oder Mengensteuerung schnell fundiert zu führen und die möglichen Effekte klar zu ermitteln und abzuwägen. Auch das neu zu entwickelnde Segment der klimaneutralen PtX-Brennstoffe bietet bei einer beschleunigten Markterschließung Potenziale. Gleiches gilt für eine schnellere Marktdurchdringung innovativer Technologien in der smarten Gebäudesteuerung, der Automation oder im Energiedatenmanagement. Vielversprechend erscheinen zudem der gezielte Ausbau von Quartierssanierungen und von hocheffizienten Wärmenetzen.

Folgende Säulen sind zentral:



Förderung

Anreize sind der wichtigste Schlüssel zu mehr energetischer Sanierung. Entsprechend ist die Förderkulisse massiv auszubauen und endlich um die seit Jahren versprochene steuerliche Sanierungsförderung zu erweitern.



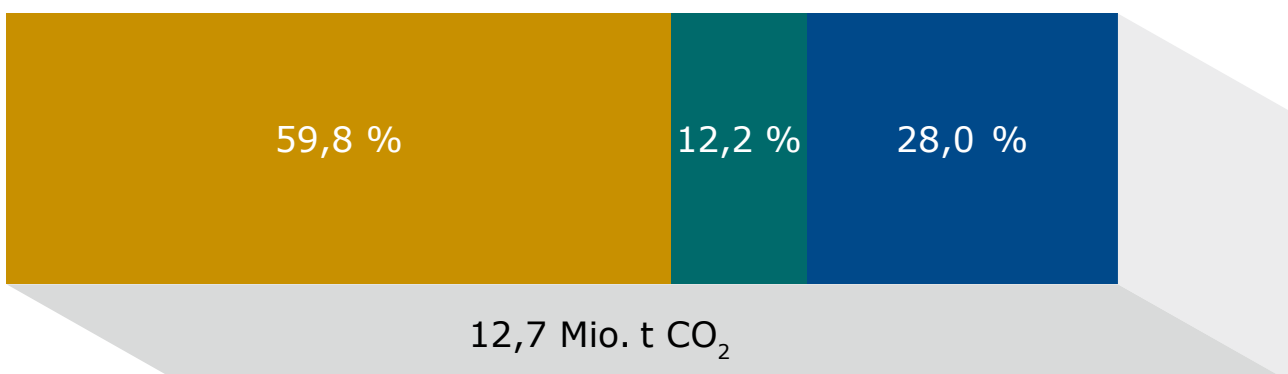
Beratung und Kommunikation

Investoren, Hausbesitzer und Mieter müssen verstärkt über die Vorteile steigender Energieeffizienz im Gebäudereich aufgeklärt werden, um die Ziele nachhaltig zu erreichen. Dafür bedarf es Beratung, Information und Kommunikation durch gut qualifizierte Experten.



Ordnungsrecht

Aufgrund tiefer Eingriffe in das Eigentum ist das Ordnungsrecht im Gebäudereich nicht das zentrale Mittel. Es bietet jedoch Verbesserungsmöglichkeiten.



CO₂-Reduktion: Förderung ist wichtigster Baustein

Mit dem geea-Maßnahmenpaket lassen sich bis 2030 in Gebäuden zusätzlich ca. 13 Mio. t CO₂ einsparen. Wichtigste Komponente: ein Ausbau der Förderung.



Förderung

1. Steuerliche Sanierungsförderung einführen

Die steuerliche Förderung der Gebäudesanierung ist seit Jahren in der politischen Diskussion. Nun steht sie wieder im Koalitionsvertrag und muss als weitere Fördersäule für Ein- und Zweifamilienhäuser zügig und wirksam umgesetzt werden. Der steuerliche Anreiz sollte bei mindestens 20 % liegen. Die Förderung ist einfach, technologieoffen und als eigenständige Förderkomponente auszugestalten.

2. Abschreibung für Abnutzung (AfA) verbessern

Eine deutliche Erhöhung der AfA in Verbindung mit einer Verkürzung des Abzugszeitraums wäre ein effektiver Anreiz für energetische Maßnahmen in der Wohnungswirtschaft. Dafür sollten die steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten über die AfA neu gewichtet werden, beispielsweise 5 % über 20 Jahre.

3. Förderung von Einzelmaßnahmen ausweiten

Die Förderung von Einzelmaßnahmen wie Heizkessel- und Fensteraustausch, Nutzung von erneuerbaren Energien sowie Dach- und Fassadendämmung ist einer der wirksamsten Anreize für die energetische Sanierung. Deshalb sollte die Förderung von derzeit 10 auf 20 % der Maßnahmenkosten steigen – auch um die Förderhöhe an die steuerliche Sanierungsförderung anzugleichen. Ergänzend: die Fördersystematik weiter vereinfachen und die Förderung bewerben.

4. Förderung von Effizienzhäusern verbessern

Die Förderung der Komplettsanierung auf Effizienzhaus-Standard ist neben finanziellen Hilfen für Einzelmaßnahmen wesentlich. Deshalb sollte die Förderung für die Sanierung von Wohngebäuden auf Effizienzhaus-Standard um 10 Prozentpunkte angehoben werden.

5. Förderung von Nichtwohngebäuden verbessern

Auch für Nichtwohngebäude sollte die Sanierungsförderung um 10 Prozentpunkte angehoben werden, um Sanierungszahl und -tiefe deutlich zu steigern.

6. Innovationen stark fördern

Neue Technologien, Produkte oder Pilotprojekte mit weiteren CO₂-Einsparpotenzialen sollten zusätzlich gefördert werden. Dabei sind weiterhin die Prinzipien der Technologieoffenheit bzw. Nichtdiskriminierung einzelner Technologien zu beachten. Ziel der Innovationsförderung sollte sein, besonders energieeffiziente Modelle und Produkte in Gebäudehülle, Anlagentechnik oder Automation schneller und effektiver in den Markt zu bringen. Beispiele dafür sind die serielle Sanierung oder die Quartiersmodernisierung.

Nächste Schritte:

Umsetzung über eine Einigung zwischen Bund und Ländern zur Finanzierung, danach Verankerung im nächsten Bundeshaushalt ab 2020

Nächste Schritte:

Anpassung der entsprechenden Steuergesetzgebung, Umsetzung ab 2019/2020

Nächste Schritte:

Umsetzung mit der neuen Förderstrategie der Bundesregierung ab 2019/2020



Beratung und Kommunikation

7. Beratungsoffensive für Wohngebäude starten

Energieberatung ist ein Schlüssel zu effizienterer energetischer Sanierung im Wohngebäudebereich. Entsprechend wirkungsvoll wäre eine auf 10 Jahre ausgelegte Informationskampagne, die Hausbesitzern durch Energieberatung diverse Möglichkeiten der energetischen Sanierung inkl. geringinvestiver Maßnahmen aufzeigt. Diese bundesweite Aktion sollte von einer Markteinführungskampagne für den individuellen Sanierungsfahrplan (iSFP) begleitet werden. Die Förderung für Beratung und iSFP ist im Kampagnenzeitraum anzuheben.

8. Beratungsoffensive für Nichtwohngebäude starten

Parallel zur Kampagne für Wohngebäude gehören zugeschnittene Segmentkampagnen für Nichtwohngebäude zu den zentralen Maßnahmen, um durch gezielte Beratung und Motivation Investitionen in Sanierung oder beispielsweise energieeffiziente Gebäudeautomation auszulösen. Auch hier sollte während des Kampagnenzeitraums die Förderung der Beratung erhöht werden.

9. Gebäudeexpertenzentrum einrichten

Verschiedenste Expertenprofessionen spielen eine wichtige Rolle in der Wärmewende. Je qualifizierter sie beraten können, desto höher die Wahrscheinlichkeit der Investition in Energieeffizienz. Sie brauchen eine qualifizierende, serviceorientierte Informations- und Austauschplattform.

10. Beratungsoffensive für Energiespar-Contracting starten

Trotz der großen Potenziale wird das Energiespar-Contracting noch nicht ausreichend eingesetzt. Es fehlt an entsprechender Beratung, Begleitung und Information. Diese Hemmnisse sollten durch eine Beratungsoffensive abgebaut werden. Wichtig ist auch eine rechtliche Deregulierung, z. B. mittels vereinfachter Ausschreibungen.

Nächste Schritte:

Umsetzung projektbasiert mit Bundes-/ Ländermitteln ab 2019

Nächste Schritte:

Umsetzung projektbasiert mit Bundesmitteln ab 2019



Zum Hintergrund:
Die geea-Gebäudestudie
ist abrufbar unter:
www.geea.info



Ordnungsrecht

11. Ordnungsrecht im Neubau ab 2025 bei Bedarf anpassen

Bereits heute weist etwa die Hälfte aller Neubauten einen besseren Effizienzstandard auf als gesetzlich gefordert. Bedarfsweise wird der Neubaustandard ab 2025 differenziert angepasst, sodass dann nur noch „zielkompatible“ Gebäude entstehen. Die Neubauanforderungen müssen bauphysikalische Grenzen berücksichtigen und Gebäudetypen differenziert betrachten. Auch Kosten- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen sind dabei relevant.

12. Umsetzung des Ordnungsrechts im Gebäudebestand verbessern

Für Bestandssanierungen sollten weiterhin die Grundsätze der Freiwilligkeit und Technologieoffenheit gelten. Anreizmechanismen gehen vor Verpflichtungen. Gleichwohl sind wirtschaftlich darstellbare Anforderungen konsequent umzusetzen, so die Dämmung der obersten Geschossdecke und der Austausch von Heizkesseln, die älter als 30 Jahre sind. Verpflichtend dazukommen sollte der Austausch von Fenstern mit Einfachverglasung. Weitgehende pauschale Befreiungstatbestände sollten durch die Möglichkeit ersetzt werden, bei nachweislich fehlender Wirtschaftlichkeit eine Befreiung zu beantragen. Ergänzend sollten Inspektionspflichten für strom-, wärme- und energieführende Anlagen intensiviert sowie Checks und Beratungen bei Inbetriebnahme eingeführt werden. Zudem sollten die Länder sicherstellen, dass rechtliche Vorgaben tatsächlich eingehalten werden.

13. Anlassbezogene Durchführung eines hydraulischen Abgleichs festlegen

Mit einem hydraulischen Abgleich lassen sich insbesondere in Mehrfamilienhäusern und größeren Nichtwohngebäuden große Energieeffizienzpotenziale mit relativ geringem finanziellem Einsatz erzielen. Dort sollte der hydraulische Abgleich anlassbezogen, z. B. beim Heizungsaustausch oder Eigentümerwechsel, klar festgelegt werden. Ergänzend sollte der hydraulische Abgleich mit weiteren geringinvestiven Maßnahmen verknüpft und von einer Informations- und Qualifikationskampagne flankiert werden.

14. Sanierungsverpflichtung der öffentlichen Hand einführen

Bei der Umsetzung der energie- und klimapolitischen Ziele sollte die öffentliche Hand endlich ihrer Vorbildfunktion gerecht werden und sich eine Selbstverpflichtung zur energetischen Sanierung setzen.

Nächste Schritte:

Aktuell ist keine Anpassung der Neubauanforderungen notwendig. Ab 2025 ist das Gebäudeenergiegesetz (GEG) ggf. anzupassen.

Nächste Schritte:

Umsetzung über Verordnungen/GEG bzw. GEG-Novelle, Zeitraum ab 2019/2021

Nächste Schritte:

Selbstverpflichtung für Gebäude der öffentlichen Hand im GEG

3. Maßnahmenbeschreibung Instrumentenset

Maßnahmen Förderung

3.1. Einführung der steuerlichen Sanierungsförderung

Hintergrund/Situationsbeschreibung

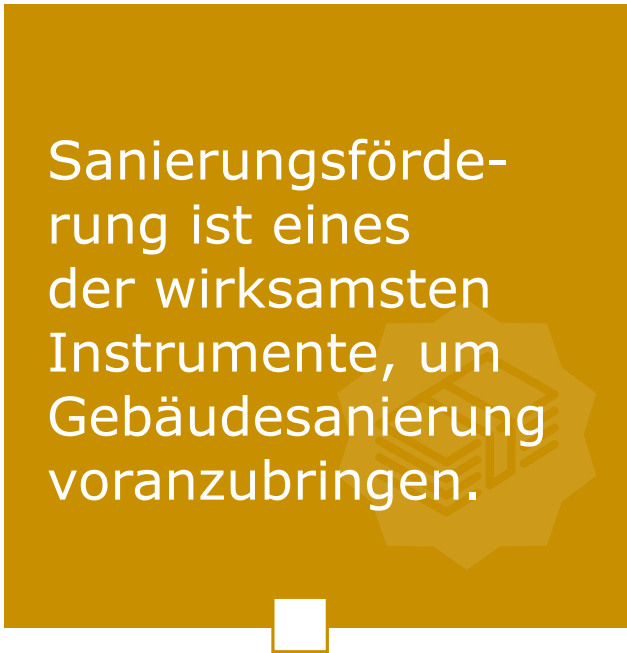
Über die bestehende Kredit- und Zuschussförderung hinaus bedarf es einer steuerlichen Förderung der Gebäudesanierung, um ausreichende Anreize zu setzen. Die Steuerförderung der Gebäudesanierung ist seit Jahren in der politischen Diskussion. Nun steht sie im Koalitionsvertrag und muss zügig umgesetzt werden. geea, BDI und weitere Verbände haben ein Konzept für die Umsetzung einer attraktiv ausgestalteten Steuerförderung vorgelegt.

Maßnahme

- Zielsegment: selbstnutzende Eigentümer
- Ausgestaltung:
 - Abzug von Steuerschuld
 - 10 Jahre Programmlaufzeit
 - technologieoffen
 - einfache Abwicklung
 - eigenständiges Instrument (kein Add-on zu anderen Förderinstrumenten)
- Steuerlicher Anreiz: Das Konzept von geea, BDI u. a. setzt eine sinnvolle Förderhöhe bei 30 % an. Hier wird konservativ mit 20 % gerechnet.

Wirkungsannahmen

- Basierend auf einer steuerlichen Anreizwirkung von 20 % wird angenommen, dass in jährlich 0,5 % aller selbstgenutzten Wohngebäude Maßnahmen oder Maßnahmenbündel umgesetzt werden.
- Die aktuelle Wohnfläche in Deutschland liegt bei rund 2,1 Mrd. m² (ohne neuere Gebäude ab Baujahr 2001), davon werden ca. 81 % selbstgenutzt.
- Für den Zeitraum 2020–2030 bedeutet das einen **end-energetischen Reduzierungseffekt von 1.024 GWh/a.**
- Diese Einsparung entspricht im Jahr 2030 einer **Treibhausgasreduzierung nach Quellprinzip von ca. 3,4 Mt. CO₂-Äquivalente.**



Sanierungsförderung ist eines der wirksamsten Instrumente, um Gebäudesanierung voranzubringen.

3.2 Verbesserung der Abschreibung für Abnutzung (AfA)

Hintergrund/Situationsbeschreibung

Energetische Sanierungen im Mietwohnbereich sind wegen der Umlage der Kosten eine besondere Herausforderung. Deshalb muss nach Lösungen gesucht werden, die auch im Mietwohnbereich mehr energetische Sanierungen ermöglichen, ohne die Mieter über Gebühr zu belasten.

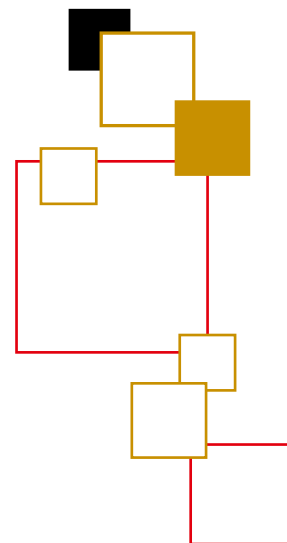
Vermieter können die anteiligen Sanierungskosten (bzw. die Anschaffungskosten) für ein Gebäude (nicht das Grundstück) abschreiben. Die Abschreibung für Abnutzung (AfA) beträgt in der Regel 2 % über 50 Jahre und ist bei der Berechnung der zu versteuernden Einnahmen aus Vermietung und Verpachtung abzuziehen. Umfassende energetische Modernisierungen führen im Allgemeinen zu einem wesentlich verbesserten Gebrauchswert und lassen sich somit über die lineare AfA über 50 Jahre steuerlich abschreiben.

Maßnahme

- Zielgruppe: Mehrfamilienhäuser (Mietwohnbereich)
- Eine deutliche Erhöhung der AfA bei gleichzeitiger Verkürzung des Abzugszeitraums könnte einen effektiven Anreiz von Investitionen in energetische Maßnahmen bieten.
- Eine neue Gewichtung der steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten über die AfA, beispielsweise 5 % über 20 Jahre, scheint daher sinnvoll zu sein, um neue Impulse für die energetische Gebäudemodernisierung im Mietwohnbereich zu setzen.

Wirkungsannahmen

- Auf Basis der Annahme, dass verbesserte AfA-Konditionen Sanierungsaktivitäten auslösen, wird die jährliche Sanierung von 0,5 % der vermieteten Wohnfläche angereizt.
- Das Flächenpotenzial für diese Maßnahme ergibt sich aus rund 18 Mio. vermieteten Wohneinheiten à 70 m² Wohnfläche.
- Für den Zeitraum 2020–2030 bedeutet das einen **end-energetischen Reduzierungseffekt von 193 GWh/a.**
- Diese Einsparung entspricht im Jahr 2030 einer **Treibhausgasreduzierung nach Quellprinzip von ca. 0,6 Mt. CO₂-Äquivalente.**



3.3 Verbesserung der Förderung Einzelmaßnahmen

Hintergrund/Situationsbeschreibung

Die Förderung von Einzelmaßnahmen der Sanierung ist einer der wirksamsten Anreize für die energetische Sanierung. Zu diesen Maßnahmen zählen vor allem Heizkesseltausch, Fenstertausch und Dach-/Fassadendämmung. Die Förderung der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) sollte deutlich erhöht werden, um einen wirksamen Impuls für mehr Sanierungsmaßnahmen zu setzen. Neben der Verbesserung ist auch eine Vereinfachung der Beantragung notwendig.

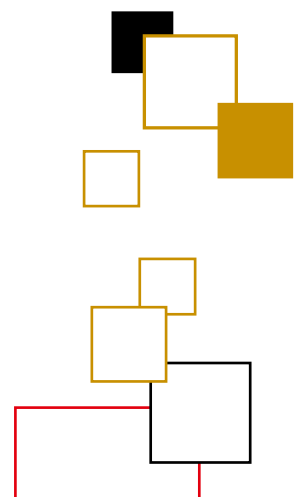
Ergänzend ist – wie auch für das Förderprogramm zur Heizungsoptimierung – eine intensivere Bewerbung mit konkreten Nutzungsanreizen sinnvoll.

Maßnahme

- Zielgruppe: Wohngebäude
- Verdoppelung der Förderung für Einzelmaßnahmen, Vereinfachung der KfW- und BAFA-Förderung
- Angleichung an Förderhöhe der steuerlichen Sanierungsförderung

Wirkungsannahmen

- Verdoppelung der Förderung für Einzelmaßnahmen von derzeit 10 auf 20 % der Maßnahmenkosten, durchschnittlicher Förderbetrag 2.000 Euro; gleichzeitig Vereinfachung der Antragssystematik der KfW- und BAFA-Förderung
- Dadurch sollen jährlich 100.000 zusätzliche Einzelmaßnahmen angereizt werden, die zu einer angenommenen durchschnittlichen Einsparung von jeweils 30 kWh/(m²a) führen.
- Für den Zeitraum 2020–2030 bedeutet das einen **end-energetischen Reduzierungseffekt von 360 GWh/a**.
- Diese Einsparung entspricht im Jahr 2030 einer **Treibhausgasreduzierung nach Quellprinzip von ca. 1,2 Mt. CO₂-Äquivalente**.



3.4 Verbesserung der Förderung Effizienzhäuser

Hintergrund/Situationsbeschreibung

Die Förderung der Sanierung auf Effizienzhaus-Standard ist neben der Förderung von Einzelmaßnahmen die zweite wichtige Fördersäule für die Umsetzung größerer Sanierungsmaßnahmen. Auch in diesem Segment sollte die Förderung deutlich angehoben werden, um Anreize zu mehr umfassenden Sanierungsmaßnahmen zu geben.

Maßnahme

- Zielgruppe: Wohngebäude
- Ausweitung der Förderung für Sanierung von Wohngebäuden auf Effizienzhaus-Standard um 10 Prozentpunkte

Wirkungsannahmen

- Mit dieser Maßnahme sollen 3 Mio. m² unsanierter Wohnfläche zusätzlich erreicht werden, die eine Verbesserung von 75 kWh/(m²a) gegenüber einer Standardsanierung nach EnEV erzielen.
- Für den Zeitraum 2020–2030 bedeutet das einen **end-energetischen Reduzierungseffekt von 244 GWh/a.**
- Diese Einsparung entspricht im Jahr 2030 einer **Treibhausgasreduzierung nach Quellprinzip von ca. 0,8 Mt. CO₂-Äquivalente.**



Die Förderung des Effizienzhaus-Standards ist ein wichtiger Anreiz zu umfassenden Sanierungsmaßnahmen.

3.5 Verbesserung der Förderung Nichtwohngebäude

Hintergrund/Situationsbeschreibung

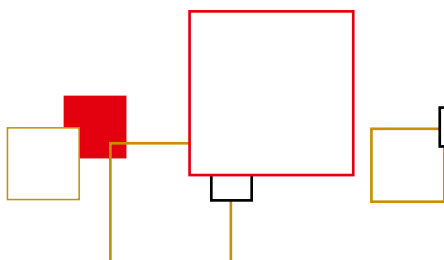
Die Sanierung und der energieeffiziente Neubau gewerblicher Nichtwohngebäude werden seit einigen Jahren gefördert (Einzelmaßnahmen + Effizienzhaus). Auch für den Bereich der Nichtwohngebäude sollte die Förderung deutlich angehoben werden, um zu mehr Sanierungsmaßnahmen und energieeffizientem Bauen zu motivieren. Wichtig ist zudem, die Förderung gezielt zu bewerben und mit Beratungsangeboten zu verbinden.

Maßnahme

- Zielgruppe: Nichtwohngebäude
- Ausweitung der Förderung für Sanierung von Nichtwohngebäuden (Sanierungszahl, -tiefe) um 10 Prozentpunkte

Wirkungsannahmen

- Die Erhöhung der Förderung um 10 % reizt einen zusätzlichen Umfang von 0,5 % der Nichtwohngebäude pro Jahr an, bei einer spezifischen Einsparung von 50 kWh/(m²a).
- Für den Zeitraum 2020–2030 bedeutet das einen **end-energetischen Reduzierungseffekt von 297 GWh/a**.
- Diese Einsparung entspricht im Jahr 2030 einer **Treibhausgasreduzierung nach Quellprinzip von ca. 1,0 Mt. CO₂-Äquivalente**.



Maßnahmen Beratung und Kommunikation

3.7 Beratungsoffensive Wohngebäude/individueller Sanierungsfahrplan (iSFP)

Hintergrund/Situationsbeschreibung

Energieberatung ist ein Schlüssel, um die Zahl von effizienten energetischen Sanierungen im Wohngebäudebereich deutlich zu steigern. In der heutigen Situation sucht der Besitzer im Fall einer Sanierungs-/Baumaßnahme einen Energieberater – im besten Fall. In Zukunft müssten die Energieberater vielmehr die Möglichkeit haben, proaktiv auf Gebäudebesitzer zuzugehen und sie über Sanierungsoptionen zu informieren. Zentrales Element dafür ist der individuelle Sanierungsfahrplan (iSFP), um an die individuellen Rahmenbedingungen angepasste Sanierungsoptionen aufzuzeigen. Begleitend zu Beratung und iSFP sollte es öffentlichkeitswirksame Informationskampagnen sowie eine Erweiterung und Erhöhung der Förderung geben.

Maßnahme

- Zielgruppe: Wohngebäude
- Bundesweiter Rollout der aufsuchenden Energieberatung mit begleitender Kampagne mit Unterstützung des iSFP
- Bundesweite 10-Jahres-Kampagne: Beratung zu diversen Möglichkeiten der energetischen Sanierung inkl. geringinvestiver Maßnahmen und zu Förderprogrammen
- Begleitung durch Informationskampagne für Hausbesitzer (Infos zur Kampagne und zu Maßnahmen), z. B. zu den Themen Digitalisierung (Smart Home, Smarte Thermostate, digitales Energiedatenmanagement) oder Heizungs-Check (Beratung zu Wartung/Systemoptimierung, Heizungs-/Pumpentausch, Austauschoptionen)
- Außerdem Durchführung einer Markteinführungskampagne für den individuellen Sanierungsfahrplan, in diesem Kontext auch: Anhebung der Förderung für Beratung und iSFP im Kampagnenzeitraum; ggf. zusätzlich Erhöhung der Förderung bei gleichzeitiger Erstellung eines iSFP

Wirkungsannahmen

- Mit Informationskampagnen sollen jährlich rund 2,5 % der privaten Eigentümer von EFH/ZFH erreicht werden, von denen 40 % durchschnittlich 1,5 Einzelmaßnahmen an ihrem Gebäude umsetzen.
- Zusätzlich wird durch Beratung und Information der iSFP gestärkt und infolgedessen weitere 37.500 Einzelmaßnahmen pro Jahr durchgeführt.
- Für den Zeitraum 2020–2030 bedeutet das einen **end-energetischen Reduzierungseffekt von 174 GWh/a.**
- Diese Einsparung entspricht im Jahr 2030 einer **Treibhausgasreduzierung nach Quellprinzip von ca. 0,6 Mt. CO₂-Äquivalente.**



3.8 Beratungsoffensive Nichtwohngebäude

Hintergrund/Situationsbeschreibung

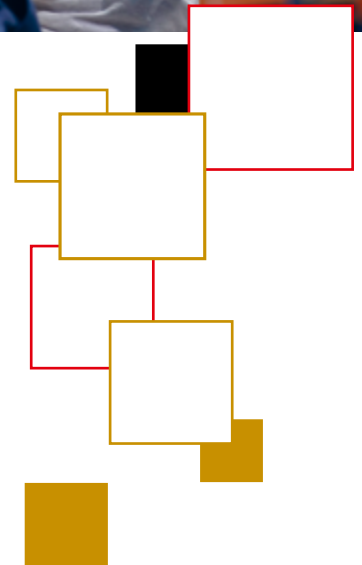
Auch im Nichtwohngebäude-(NWG-)Bereich sollte die Energieberatung deutlich verstärkt werden. Wichtig ist dabei, auf die heterogene Struktur des NWG-Bereiches zu achten und Informationsangebote für die einzelnen Segmente zur Verfügung zu stellen.

Maßnahme

- Zielgruppe: Nichtwohngebäude
- Durchführung einer Beratungskampagne für Nichtwohngebäude, parallel zur Kampagne für Wohngebäude (Themen sind z. B. effiziente Gebäudehülle, Digitalisierung, Automation/Steuerung, Datenmanagement, Heizungs-Check, hydraulischer Abgleich, Pumpenaustausch etc.)
- Spezifische Anpassung der Kampagne für verschiedene NWG-Segmente, ebenso verknüpft mit der Erhöhung der Förderung im Kampagnenzeitraum

Wirkungsannahmen

- Durchführung einer Beratungskampagne in verschiedenen NWG-Segmenten, die 5 % der NWG-Fläche jährlich erreicht und in 10 % der erreichten Fälle zu Maßnahmen anreizt
- Das Flächenpotenzial beträgt rund 1,2 Mrd. m² für Nichtwohngebäude mit Sanierungspotenzial.
- Für den Zeitraum 2020–2030 bedeutet das einen **end-energetischen Reduzierungseffekt von 149 GWh/a.**
- Diese Einsparung entspricht im Jahr 2030 einer **Treibhausgasreduzierung nach Quellprinzip von ca. 0,5 Mt. CO₂-Äquivalente.**



Sowohl für Wohn- als auch für Nichtwohngebäude muss eine aktive Energieberatung auf Basis individueller Sanierungsfahrpläne erfolgen.

3.9 Einrichtung eines Gebäudeexpertenzentrums

Hintergrund/Situationsbeschreibung

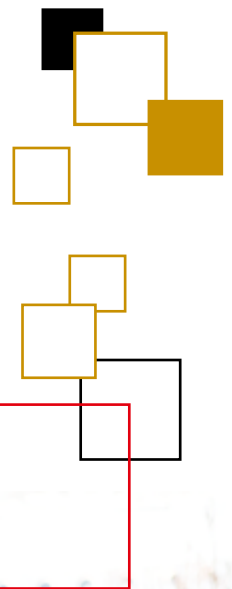
Experten im Bereich Gebäudeenergieeffizienz spielen eine wichtige Rolle bei der Vermittlung und Umsetzung der Wärmewende. In einigen Plattformen findet sich bereits ein breites Spektrum an Experten, z. B. in der Energie-Effizienz-Experten-Liste (EEE-Liste). Es fehlt allerdings ein übergreifender Ansatz, Experten zusammenzubringen, sie weiterzubilden und gemeinsame Projekte zu initiieren. Denn nur durch verbesserte Qualifikation und Information lassen sich die Qualität und die Zahl der Sanierungen steigern.

Maßnahme

- Zielgruppe: Gebäude gesamt
- Schaffung einer Informations-/Austauschplattform für Gebäude-Energie-Experten
- Schaffung einer Datenbank, z. B. mit verfügbaren Daten aus Energieausweisen zur Interpretation und Ableitung zielführender Maßnahmen

Wirkungsannahmen

- Die Annahmen umfassen die Verbesserung der energetischen Qualität in 50 % aller Sanierungen um durchschnittlich 5 kWh, die aus einer besseren Beratung und höheren Ausführungsqualität der Sanierung resultiert.
- Die Gesamtfläche wird mit 4,4 Mrd. m² für Wohn- und Nichtwohngebäude mit Sanierungspotenzial angesetzt.
- Für den Zeitraum 2020–2030 bedeutet das einen **end-energetischen Reduzierungseffekt von 111 GWh/a.**
- Diese Einsparung entspricht im Jahr 2030 einer **Treibhausgasreduzierung nach Quellprinzip von ca. 0,4 Mt. CO₂-Äquivalente.**



3.10 Beratungsoffensive/Hochlauf Energiespar-Contracting

Hintergrund/Situationsbeschreibung

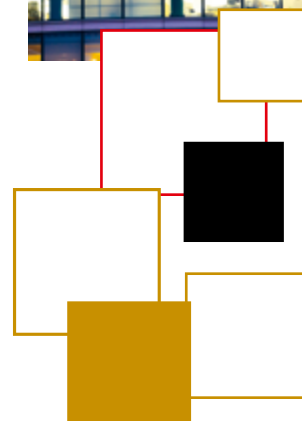
Energiespar-Contracting eignet sich dazu, in bestimmten Fällen Investitions- und Finanzierungsprobleme bei der Sanierung zu lösen. Trotz seiner großen Potenziale wird das Energiespar-Contracting noch zu wenig eingesetzt, es fehlt an entsprechender Beratung, Begleitung und Information. Diese Hemmnisse sollten durch eine Beratungsoffensive abgebaut werden.

Maßnahme

- Zielgruppe: große NWG, öffentliche Gebäude, Quartiere
- Verstärkung der Maßnahmen im Energiespar-Contracting durch geförderte Beratung/Begleitung/Information
- Wichtig ist auch rechtliche Deregulierung, z. B. vereinfachte Ausschreibungen.

Wirkungsannahmen

- Die Wirkungsannahme zum Energiespar-Contracting geht von jährlich 50 umgesetzten Vorhaben aus, mit einer durchschnittlichen Fläche von je 3.500 m² und einer Einsparung pro Projekt von 30 %.
- Für den Zeitraum 2020–2030 bedeutet das einen **end-energetischen Reduzierungseffekt von 11 GWh/a** bei einer **jährlichen Steigerung um 20 %** durch den erwarteten Markthochlauf des Energiespar-Contracting.
- Diese Einsparung entspricht im Jahr 2030 einer **Treibhausgasreduzierung nach Quellprinzip von ca. 0,1 Mt. CO₂-Äquivalente**.
- Weitere CO₂-Einsparung bei Ausweitung auf Mehrfamilienhäuser möglich



Die großen Potenziale des Energiespar-Contracting müssen durch eine intensive Beratungsoffensive genutzt werden.

Maßnahmen Ordnungsrecht

3.11 Verbesserung des Neubaustandards

Hintergrund/Situationsbeschreibung

Die ordnungsrechtlichen Vorgaben für den Neubau sind durch die Energieeinsparverordnung (EnEV) und das Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz (EEWärmeG) definiert. In Zukunft soll das Gebäudeenergiegesetz (GEG) an ihre Stelle treten. Das GEG soll 2019 die Vorgaben aus EnEV, EEWärmeG und Energieeinsparungsgesetz (EnEG) zusammenfassen und einen nearly-Zero-Energy-Building-(nZEB-)Standard definieren – ab 2019 für neue öffentliche Gebäude, 2021 für alle Neubauten. Das GEG wird den nZEB-Standard voraussichtlich auf dem aktuellen Niveau entsprechend der EnEV 2016 belassen, wie es im Koalitionsvertrag vorgegeben ist.

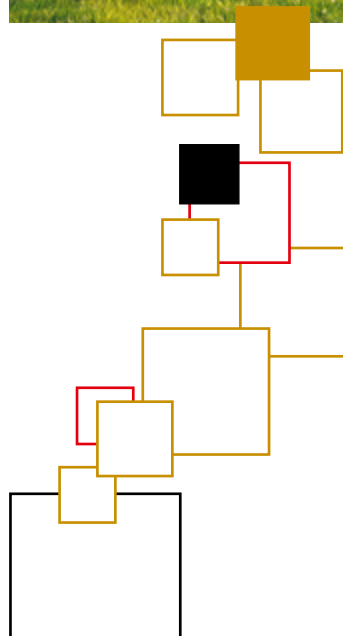
Bereits heute wird die Hälfte aller Neubauten mit einem höheren Energieeffizienzniveau gebaut. Der Anteil der geförderten Effizienzhäuser EH-55 und EH-40 beträgt aktuell ca. 47 % (Quelle: KfW/destatis). Dabei gilt es auch in Zukunft die Wirtschaftlichkeit zu berücksichtigen und sowohl energie- als auch kosteneffizient zu bauen. Es steht jedoch fest, dass Energieeffizienz nicht der relevante Kostentreiber im Neubau ist und sich im Gegensatz zu anderen Faktoren auszahlt.

Maßnahme

- Zielgruppe: Gebäude gesamt
- Zielführende, differenzierte Anpassung der Vorgaben des Ordnungsrechts für Neubauten, sodass ab 2025 nur noch „zielkompatible“ Wohngebäude und Nichtwohngebäude entstehen
- Fortschreibung der aktuellen Entwicklung und stärkere Einbindung erneuerbarer Energien
- Verbesserung um 20 % in der Gebäudehülle, Fortentwicklung in der Anlagentechnik (parallel zu den Annahmen in der Gebäude-/Leitstudie)
- Zu berücksichtigen sind die bauphysikalischen Grenzen, die sich aus den verschiedenen Anforderungen aus Statik, Brandschutz, Schallschutz und Energieeffizienz ergeben, auch eine Differenzierung nach Gebäudetypen ist erforderlich. Kosten/Wirtschaftlichkeit und damit einhergehende sozialpolitische Aspekte müssen berücksichtigt werden.

Wirkungsannahmen

- Zwischen 2020 und 2024 liegt der angenommene Zuwachs der Wohnfläche durch Wohnungsneubau bei rund 21 Mio. m². Für diesen Zeitraum wird keine Erhöhung der Neubauanforderungen angenommen.
- Mit einem Zuwachs von rund 18 Mio. m² zwischen 2025 und 2030 fällt der Neubauzuwachs niedriger aus als derzeit. Ab 2025 wird eine weitere Verbesserung der Gebäudehülle um 20 % unterstellt; damit werden auch diejenigen Neubauten verbessert bewertet, die nicht ohnehin schon als Effizienzhaus 55 gebaut werden.
- Für den Zeitraum 2025–2030 bedeutet das einen **end-energetischen Reduzierungseffekt von 177 GWh/a.**
- Diese Einsparung entspricht im Jahr 2030 einer **Treibhausgasreduzierung nach Quellprinzip von ca. 0,3 Mt. CO₂-Äquivalente.**



3.12 Verbesserung der Umsetzung des Ordnungsrechts im Gebäudebestand

Hintergrund/Situationsbeschreibung

Aktuell gibt es noch eine Reihe von Befreiungstatbeständen bei Nachrüstverpflichtungen, diese sollten reduziert werden. Grundsätzlich sollten für die Bestandssanierung weiterhin die Grundsätze der Freiwilligkeit und Technologieoffenheit gelten und Anreize Vorrang vor Verpflichtungen haben. Verpflichtungen sollten nur erfolgen, wenn sie sinnvolle Mindeststandards durchsetzen. Unbedingt zu beachten ist zudem der Bestandsschutz. Die Situation bei der Gebäudehülle sieht derzeit so aus: 73 % der oberen Geschossdecken sind Holzbalkendecken. Diese sind in der aktuellen EnEV jedoch von verpflichtenden Dämmmaßnahmen ausgenommen, der in der EnEV als Mindestanforderung gesetzte Standard ist der Mindestwärmeschutz nach DIN 4801. Bei der Anlagentechnik stellt sich die Situation so dar, dass derzeit (Stand 2015) rund 18,7 Mio. Wärmeerzeuger im Bestand zu verzeichnen sind. Ein erheblicher Teil davon ist älter als 30 Jahre und müsste eigentlich ausgetauscht werden – allerdings sind zahlreiche Eigentümer von dieser Pflicht befreit.

Maßnahme

- Zielgruppe: Wohngebäude (Bestand)
- Streichung von Befreiungstatbeständen bei Nachrüstverpflichtungen
 - Die konsequentere Umsetzung der bestehenden Anforderungen bezieht sich auf verschiedene wirtschaftlich darstellbare Aspekte der Gebäudehülle und Anlagentechnik, u. a.:
 - Dämmung der obersten Geschossdecke
 - Austausch Heizkessel (älter 30 Jahre)
 - Ausnahmen nur noch auf Antrag (Nachweis der fehlenden Wirtschaftlichkeit, soziale Härte)
- Neue Verpflichtung zum Austausch von Fenstern mit Einfachverglasung
- Intensivierung Inspektionspflicht für strom-, wärme- und energieführende Anlagen, Checks/Beratungen bei Inbetriebnahme
 - Klima-/Lüftungsanlagen
 - Wartung Heizungsanlagen
 - Erweiterung der Beratung um weitere mögliche (geringinvestive) Maßnahmen (z. B. Pumpentausch, Vervollständigung der Isolierung in der Gebäudetechnik, Einstellung Kesselregler)
- Verstärkung des Vollzugs (über Bundesländer und verpflichtende Erklärungen)
- Adaption auf Nichtwohngebäude sinnvoll und möglich

Wirkungsannahmen

- **Oberste Geschossdecken:** Die Wärmedämmung der obersten Geschossdecke betrifft in den Annahmen rund 0,3 % der vorhandenen Bauteilfläche in EFH pro Jahr. Daraus resultierender Reduzierungseffekt (Endenergie) für den Zeitraum 2020–2030 = 130 GWh/a.
- **Fenster:** Der Austausch von Einscheibenverglasungen in beheizten Bereichen betrifft ein Potenzial von insgesamt rund 8,5 Mio. Fenstern mit Einfachverglasung; davon wird ca. 1 % jährlich ausgetauscht. Daraus resultierender Reduzierungseffekt (Endenergie) für den Zeitraum 2020–2030 = 19 GWh/a.
- **Heizung:** Zusätzliche Sanierungsrate in Höhe von 0,33 % p. a., um den Austausch alter Geräte (über 30 Jahre) zu forcieren. Ausgehend von rund 1,8 Mrd. m² Wohnfläche (Wohngebäude sowie 30 % Nichtwohngebäude) wird pro Maßnahme eine zusätzliche spezifische Reduzierungswirkung von 50 kWh/(m²a) angenommen. Daraus resultierender Reduzierungseffekt (Endenergie) für den Zeitraum 2020–2030 = 446 GWh/a.
- Für den Zeitraum 2020–2030 bedeutet die Bündelung dieser Maßnahmen einen **endenergetischen Reduzierungseffekt (Dämmung der obersten Geschossdecke, Fenster- und Heizungsaustausch) von 595 GWh/a.**
- Diese Einsparung entspricht im Jahr 2030 einer **Treibhausgasreduzierung nach Quellprinzip von ca. 2,0 Mt. CO₂-Äquivalente.**



3.13 Anlassbezogene Durchführung geringinvestiver Maßnahmen

Hintergrund/Situationsbeschreibung

Mit geringinvestiven Maßnahmen, z. B. Dämmung von Rohrleitungen, Heizungsregelung, Erneuerung Heizungs-pumpen, hydraulischem Abgleich etc. lassen sich insbe-sondere in Mehrfamilienhäusern und größeren Nichtwohn-gebäuden mit relativ geringem finanziellem Einsatz große Energieeffizienzpotenziale erzielen.

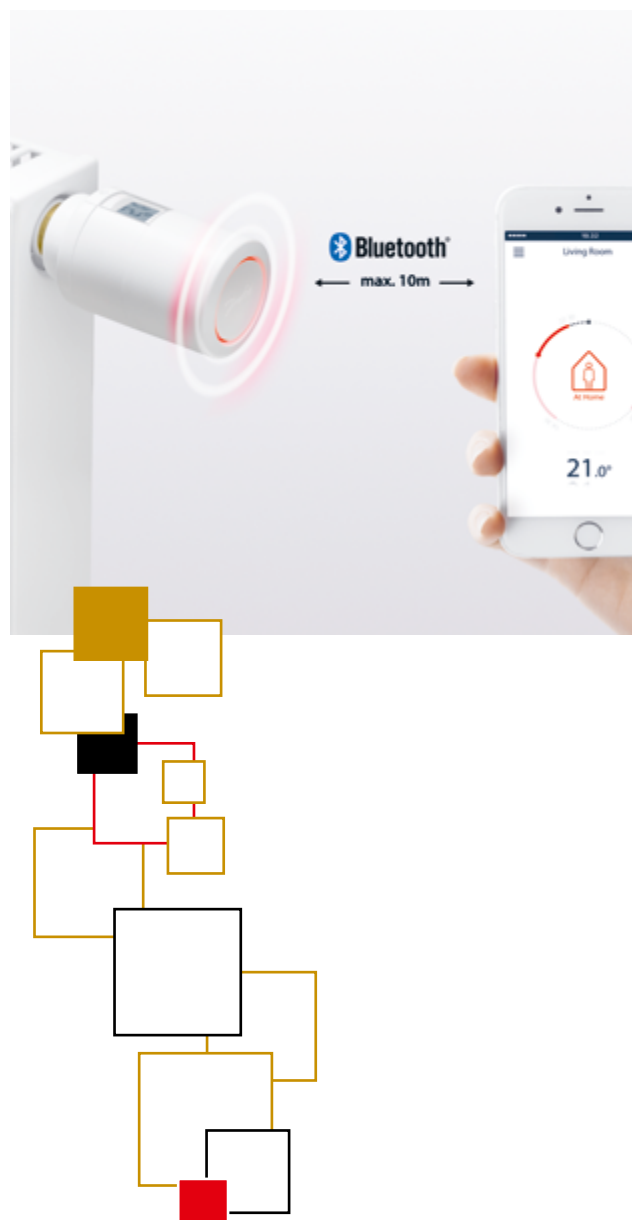
Obwohl diese Möglichkeiten bekannt sind, werden sie aktuell zu wenig ausgeschöpft. Die EnEV stellt z. B. keine direkten Anforderungen an den hydraulischen Abgleich bei Heizungsanlagen. Eine indirekte Anforderung ergibt sich nach EnEV bei der Bilanzierung nach § 3 zum öffent-lich-rechtlichen Nachweis daraus, dass das Referenzge-bäude mit einer hydraulisch abgeglichenen Heizungsanlage ausgestattet ist. Eine indirekte Pflicht, Heizungsrohrnetze hydraulisch abzugleichen, basiert bei Neubauten oder bei erheblichen Eingriffen in bestehende Heizungsanlagen auf weiteren Normen und Verordnungen. Der nachgewiesene hydraulische Abgleich bildet zudem eine Fördervorausset-zung sowohl für Förderungen im Rahmen des Marktanzreiz-programms des BAFA als auch der Förderprogramme zum Energieeffizienten Sanieren und Bauen der KfW.

Maßnahme

- Zielgruppe: Wohnungswirtschaft, sozialer Wohnungs-bau (Adaption auf Nichtwohngebäude sinnvoll und möglich)
- Klare Verankerung der Durchführung eines hydraulischen Abgleichs und weiterer geringinvestiver Maß-nahmen (z. B. Pumpentausch, Einstellung Kesselregler, Isolierung Gebäudetechnik) in Gebäuden der Woh-nungswirtschaft und Gebäuden des sozialen Woh-nungsbaus
- Fokussierung auf bestimmte Fälle/Gebäude (siehe Ziel-gruppe), anlassbezogene Durchführung (z. B. regelmäßig bei Heizungsaustausch, Eigentümerwechsel)
- Bundesweite Informations-/Qualifikationskampagne in Kooperation mit dem Handwerk zur Stärkung der Durchführung des hydraulischen Abgleichs und weiterer geringinvestiver Maßnahmen
- Stärkung des Vollzugs

Wirkungsannahmen

- Die Annahme geht von einer offensiven Umsetzung geringinvestiver Maßnahmen aus und führt damit zu Einsparungen in Höhe von 5 bis 10 % pro Maßnahme.
- Das Flächenpotenzial für diese Gebäudekulisse (Woh-nungswirtschaft und sozialer Wohnungsbau) wird auf rund 300 Mio. m² Wohnfläche geschätzt.
- Für den Zeitraum 2020–2030 bedeutet das einen **end-energetischen Reduzierungseffekt von 311 GWh/a** (begrenzt auf einen Zeitraum von 10 Jahren, angereizt durch Informations- und Qualifikationskampagne).
- Diese Einsparung entspricht im Jahr 2030 einer **Treibhausgasreduzierung nach Quellprinzip von ca. 1,0 Mt. CO₂-Äquivalente**.



3.14 Sanierungsselbstverpflichtung der öffentlichen Hand

Hintergrund/Situationsbeschreibung

Bei der Umsetzung der energie- und klimapolitischen Ziele sollte die öffentliche Hand bei ihren Gebäuden vorangehen und damit ihrer Vorbildfunktion bei der Umsetzung der Energiewende gerecht werden. Allerdings gibt es hier noch erheblichen Nachholbedarf, da die öffentliche Hand insbesondere durch das Wirtschaftlichkeitsgebot dabei vor großen Herausforderungen steht. In einigen Feldern gibt es mittlerweile erfolgversprechende Ansätze bzw. konkrete Vorhaben, etwa im Bereich der Schulsanierung. Die Sanierungsquote muss jedoch künftig deutlich intensiviert werden. Dies ist umso notwendiger, da allein die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) über 2.000 und die Kommunen über 6.000 Liegenschaften mit je 1.500 m² verfügen.

Maßnahme




- Zielgruppe: Gebäude der öffentlichen Hand
- Erhöhung der Anstrengung bei Sanierungen durch eine wirksame Selbstverpflichtung (Bund, Länder, Kommunen)
- Anpassung der Sanierungsanforderungen für Gebäude der öffentlichen Hand

Wirkungsannahmen

- Die Wirkung für Sanierungsmaßnahmen in Gebäuden der öffentlichen Hand beruht auf einem Flächenpotenzial von ca. 230 Mio. m² NF, das mit einer zusätzlichen Sanierungsrate von rund 1 % p. a. energetisch verbessert wird. Die spezifische Endenergieerduzierung wird mit einem rund 50 % besseren Effekt als bei Standardsanierung angesetzt (Vorbildwirkung).
- Für den Zeitraum 2020–2030 bedeutet das einen **end-energetischen Reduzierungseffekt von 75 GWh/a.**
- Diese Einsparung entspricht im Jahr 2030 einer **Treibhausgasreduzierung nach Quellprinzip von ca. 0,3 Mt. CO₂-Äquivalente.**

Fazit

Die energetische Wirkung der einzelnen Maßnahmen wurde durch das Institut für technische Gebäudeausrüstung Dresden (ITG, Prof. Bert Oschatz) und das Forschungsinstitut für Wärmeschutz (FIW, Prof. Andreas Holm) geprüft und plausibilisiert.

	Maßnahme	Fokus	THG-Reduzierung in Mio. t CO ₂ -Äquivalente*	Anteil in %
	1 Steuerliche Sanierungsförderung	Gebäude gesamt	3,39	26,62 %
	2 Abschreibung für Abnutzung	Mehrfamilienhäuser/ Mietwohnungen	0,64	5,01 %
	3 Förderung Einzelmaßnahmen	Wohngebäude	1,19	9,36 %
	4 Förderung Effizienzhäuser	Wohngebäude	0,81	6,35 %
	5 Förderung Nichtwohngebäude	Nichtwohngebäude	0,98	7,72 %
	6 Innovationsförderung	Gebäude gesamt	0,61	4,80 %
	7 Beratungsoffensive Wohngebäude	Wohngebäude	0,58	4,52 %
	8 Beratungsoffensive Nichtwohngebäude	Nichtwohngebäude	0,49	3,86 %
	9 Gebäudeexpertenzentrum	Gebäude gesamt	0,37	2,89 %
	10 Contracting-Hochlauf	Nichtwohngebäude	0,11	0,87 %
	11 Anpassung Ordnungsrecht Neubau ab 2025	Gebäude gesamt	0,32	2,51 %
	12 Verbesserung der Umsetzung des Ordnungsrechts Gebäudebestand	Gebäude gesamt	1,97	15,46 %
	13 Durchführung geringinvestiver Maßnahmen	Mehrfamilienhäuser/ Nichtwohngebäude	1,03	8,09 %
	14 Sanierung öffentliche Hand	Öffentliche Gebäude	0,25	1,95 %
	Summe		12,7 Mio. t CO₂-Äquivalente	100 %

* gegenüber Referenzszenario dena-Leitstudie bis 2030

Einführung einer CO₂-Bepreisung

Die Einführung einer CO₂-Bepreisung im Wärmesektor (und auch in anderen Non-ETS-Sektoren) wird derzeit intensiv diskutiert und erfährt wachsende Aufmerksamkeit auch in der Politik. Je nach Ausprägung weist dieses Instrument Vorteile auf, ist aber auch mit Risiken bzw. Umsetzungs-herausforderungen verbunden. Die geea empfiehlt daher, schnell in eine fundierte Diskussion unter Einbeziehung der Stakeholder der verschiedenen Wirtschaftszweige einzusteigen und die möglichen Effekte sorgfältig zu beleuchten. Die Debatte verläuft derzeit entlang folgender Aspekte:

- Ein großer Teil der mit dem Thema befassten Ökonomen erachtet eine Bepreisung von CO₂ als besonders wirksames Instrument, das in der Breite des Marktes Investitionen in die Vermeidung von Treibhausgasemissionen anreizen kann, ohne dabei Technologievorgaben zu machen. Der zu wählende Preis kann zu Beginn moderat ausfallen, müsste jedoch ansteigen. Kritiker führen an, dass der CO₂-Preis im Wärmebereich sehr hoch angesetzt werden müsste, wenn er tatsächlich eine starke Lenkungswirkung entfalten soll.
- Ähnlich verhält es sich mit den sozialen Effekten: Kritiker verweisen auf die Gefahr, gerade einkommensschwache Bevölkerungsgruppen, die zumeist Mieter sind und sich keine modernen Elektrofahrzeuge leisten können, über Gebühr zu belasten. Befürworter entgegen hier, dass eine sozial gerechte und verträgliche Ausgestaltung durch ein System der Rückerstattung der Einnahmen oder der Absenkung von Umlagen an anderer Stelle realisierbar sei. Damit könnten bestehende soziale Verwerfungen abgebaut und Unsicherheiten in der Industrie beseitigt werden.
- Während Befürworter – den politischen Willen vorausgesetzt – einen CO₂-Preis über z. B. die Anpassung der Energiesteuer als politisch relativ schnell und einfach umsetzbar ansehen und die Hebeleffekte für andere Instrumente wie Förderung und Beratung betonen, verweisen Kritiker auf die nicht unerhebliche Komplexität einer Neustrukturierung des Umlagen- und Abgabensystems.

Einführung eines THG-Zertifikatehandels (in Verbindung mit einer festgelegten Einsparverpflichtung)

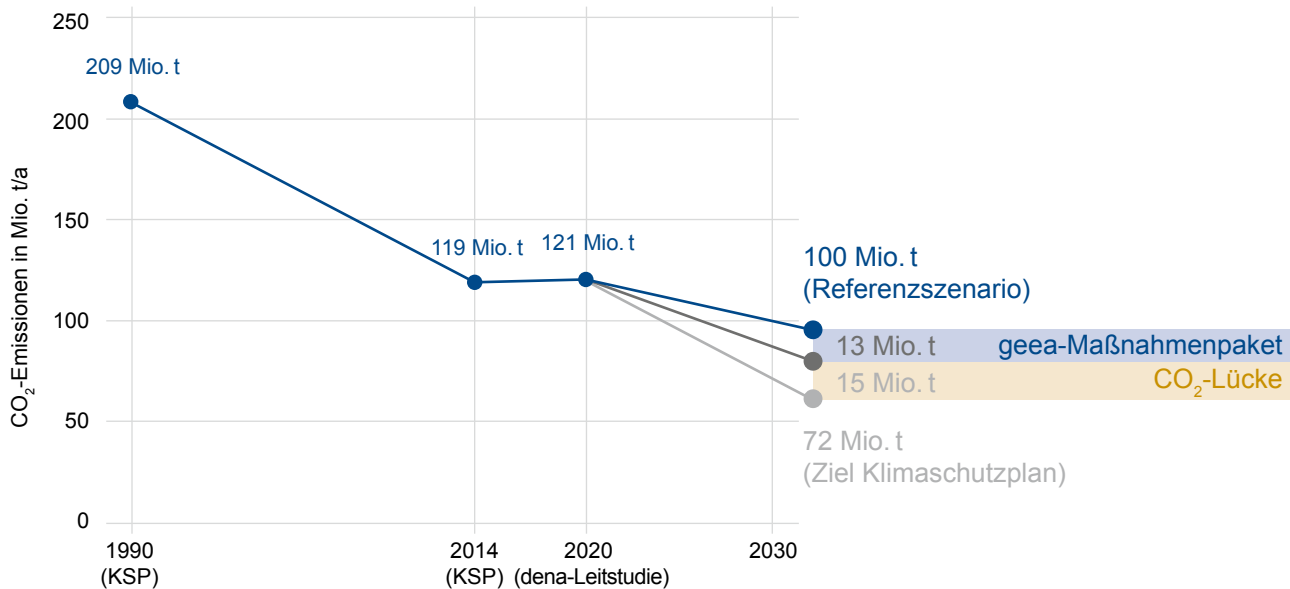
Dieses Instrument adressiert die Vermeidung von THG-Emissionen ebenfalls auf grundsätzliche Art und Weise und ist daher im direkten Vergleich zu einer CO₂-Bepreisung zu sehen. Es kann insbesondere dann sinnvoll sein, wenn es sich auf die Non-ETS-Sektoren insgesamt (also auch unter Einbeziehung des Verkehrssektors) bezieht. Anders als ein Preis auf CO₂ würde hier jedoch eine staatlich festgelegte Emissionsobergrenze (Cap) an relevante Marktakteure – beispielsweise Energielieferanten – alloziert, die dann frei Maßnahmen auswählen könnten, um diese Grenze einzuhalten. Über- oder Untererfüllung des Caps wird am Markt

durch Zertifikate handelbar gemacht. Ein Mindestpreis sowie eine obere Preisgrenze könnten die Auswirkungen auf die Akteure im Rahmen halten. Befürworter betonen, dass ein solcher Zertifikatehandel durch die gesetzlich festgelegte Emissionsgrenze besser geeignet sei, die Zielerreichung sicherzustellen und gleichzeitig den adressierten Marktakteuren die freie Wahl der Mittel zu lassen. Ein solches Vorgehen würde zudem wohl die ökonomisch ineffiziente Aufteilung der Emissionen in sektorspezifische nationale Ziele auflösen. Kritiker betonen jedoch, dass die Allokation der Obergrenze insbesondere im diversifizierten Gebäudesektor problematisch sei. Es müsste genauer geklärt werden, wer die Einhaltung des Caps sicherstellt und wie die Belastungen der Marktakteure auch wirklich zu klimafreundlichen Investitionen führen. Um nicht insgesamt weitere Kostenbelastungen für die Endverbraucher aufzubauen, müsse auch dieser Pfad von Entlastungen an anderer Stelle begleitet werden. Zudem bedarf es eines intensiven Austauschs mit den verschiedenen Stakeholdern in den unterschiedlichen Sektoren, um sicherzustellen, dass einerseits eine Lenkungswirkung auch wirklich entsteht und andererseits Kostenbelastungen von Eigentümern nicht einfach auf z. B. Mieter abgewälzt werden. Der für die Kontrolle der Einhaltung der Emissionsgrenzen entstehende bürokratische Aufwand müsste dabei im Rahmen gehalten werden.

Stärkere Marktdurchdringung Gebäudeautomation, Smart Home/Building, Energiedatenmanagement und weiterer geringinvestiver Maßnahmen

Auch ein beschleunigter Ausbau der Nutzung eher geringinvestiver Optionen im Bereich der Digitalisierung und Automatisierung könnte bis 2030 zusätzliche Effekte erzielen. Zahlreiche Beispiele und Pilotprojekte zeigen das erhebliche kurzfristig mobilisierbare Energieeinsparpotenzial. Gerade im Nichtwohngebäudebereich bietet die automatisierte Steuerung von Heizung, Lüftung, Klimatisierung und Beleuchtung erhebliche Energieeinsparpotenziale, die heute noch weitgehend ungenutzt sind. In Wohngebäuden können Smart-Home-Systeme auf vergleichsweise einfache Art und Weise Energieeffizienzpotenziale erschließen. Zudem kann ein laufendes Monitoring in Verbindung mit dem automatisierten Betrieb der Heizung/Klimatisierung den Energieverbrauch reduzieren. Auch eine unterjährige – bei Einsatz von Funk- oder Digitaltechnik auch kontinuierliche – Verbrauchsinformation (Energiedatenmanagement) steigert das Bewusstsein von Gebäudenutzern für den Energieverbrauch und reizt die Nutzung von Einsparmöglichkeiten an. Hier wären gezielte, intensive Informations- und Motivationskampagnen nötig. Zudem müssen Datenschutzschürden, die derzeit sinnvolle Energiedatenmanagementlösungen behindern, adressiert werden.

Berechnung: CO₂-Emissionen im Gebäudesektor



Quelle: Klimaschutzplan 2050 (KSP), dena, geea

Beschleunigung der Quartierssanierung und des Ausbaus hocheffizienter Wärme- und Kältenetze

Die Betrachtung von Quartieren anstelle einzelner Gebäude bietet für die energetische Gebäudesanierung bislang zu wenig genutzte Chancen: Beispielsweise können Skaleneffekte zu günstigeren Preisen führen. Oder die Umstellung der Wärmeversorgung auf größere Einheiten, ggf. auch durch KWK-Lösungen, kann kostengünstig erhebliche Effizienzpotenziale erzielen. Die gemeinschaftliche Nutzung von erneuerbaren Energien wird möglich, ebenso ein gemeinsames Energiemanagement. Allerdings stehen diesen positiven Effekten die Schwierigkeiten einer in der Regel heterogenen Eigentümerstruktur, hoher Komplexität und rechtlicher Fragen gegenüber. Bislang wurden energieeffiziente Quartiere in der Gebäudesanierung aus diesen Gründen nur selten realisiert. Eine gezielte Initiative, die geförderte Reallaborprojekte, Best-Practice-Kommunikation und ggf. eine Vereinfachung der ordnungsrechtlichen Rahmenbedingungen kombiniert, könnte zu einer schnelleren Zunahme hocheffizienter Quartierssanierungen führen.

Nah- und Fernwärmenetze sind bereits heute ein wichtiger Bestandteil im Versorgungsmix der integrierten Energiewende, vor allem in urbanen Gebieten und im Neubaubereich. Sie bieten ein großes Potenzial, den Anteil erneuerbarer Energien in der Wär-

meversorgung zu erhöhen. Auch Abwärme kann so noch besser und effizienter genutzt werden, z. B. eingespeist in Nahwärmenetze. Durch erweiterte Beratungsangebote können Hemmnisse beim Aufbau, bei der Weiterentwicklung und Nutzung von Wärmenetzen abgebaut werden. Zudem ist eine gezielte und wirksame Förderung des Aufbaus hocheffizienter, weitgehend erneuerbar betriebener Wärme- und Kältenetze notwendig.

Beschleunigung der Entwicklung partizipativer Geschäftsmodelle für die Energiewende im Gebäudesektor

Bislang gibt es kaum Geschäftsmodelle, die es Investoren oder auch Privatpersonen ermöglichen würden, auf unkomplizierte Art und Weise in die Energiewende im Gebäudesektor zu investieren oder sich anderweitig zu beteiligen. Da die Eigentümerquote in Deutschland vergleichsweise gering ist, hat ein Großteil der Bevölkerung somit praktisch kaum Beteiligungsmöglichkeiten. Mittelfristig könnte die Entwicklung innovativer Beteiligungsmodelle oder auch von Green-Finance-Produkten nicht nur die Akzeptanz der Energiewende im Gebäudesektor verbessern, sondern auch Kapital beispielsweise für Sanierungen im Bereich der öffentlichen Hand mobilisieren. Hier gilt es, zunächst entsprechende Modelle in einem innovativen Stakeholderprozess zu entwickeln und sie in Reallaboren zur Marktreife zu bringen. Positive Effekte sind so noch vor 2030 möglich.

5. Methodenbeschreibung

Einordnung

- Wichtig für das Verständnis des vorliegenden Papiers ist die Verzahnung der hier untersuchten Maßnahmen als Ergänzung zu den Ergebnissen der dena-/geea-Gebäudestudie (2017) bzw. der dena-Leitstudie (2018). Als Bezugsgröße wurde der Technologiemix (TM) 80 gewählt, der sich in den Studienergebnissen, gegenüber den vorrangig auf Elektrifizierung setzenden Elektrifizierungsszenarien (EL), als kostengünstiger herausgestellt hat.
- Dieses Vorgehen leitet aus der Fernperspektive 2050 konkrete Handlungsnotwendigkeiten für die Kurzfristspektive 2030 ab und nimmt damit die politischen Vorgaben der Bundesregierung und der EU zum Erreichen dieses Meilensteins auf.
- Den rechtlichen Rahmen für das vorliegende Papier und die untersuchten Maßnahmen bilden die Konzepte und Verträge auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.
 - In **Deutschland stellt der Klimaschutzplan** (KSP, 2016) verbindliche Obergrenzen für die einzelnen Sektoren im deutschen Energiesystem auf, die bis 2030 einzuhalten sind. Für den Gebäudesektor bedeutet das eine maximal erlaubte Treibhausgasemission pro Jahr (CO₂-Äquivalente) von maximal 72 Mio. t.
 - Die **Europäische Union** trägt der bisher zu geringen Dynamik durch eine Verschärfung der Zielwerte für 2030 Rechnung:
 - Mindestens 32 % erneuerbare Energien
 - Mindestens 32,5 % Energieeffizienz und
 - Mindestens 40 % Treibhausgasreduzierung
 - Diese Ziele basieren auf den globalen Vereinbarungen der **Vertragsstaatenkonferenz der UN-Klimarahmenkonvention** (Conference of the Parties, **COP**). Die aktuell gültigen Zielwerte wurden 2015 im Pariser Klimaschutzabkommen vereinbart und bilden die politische Grundlage, auf der die europäischen und nationalen Klimaschutzziele aufbauen.

Datengrundlage

- Als Berechnungsgrundlage dienen die Ergebnisse der dena-Leitstudie Integrierte Energie (2018), die neben dem Referenzszenario auch vier zielerreichende Pfade bis 2050 untersucht hat. Der Fokus liegt dabei auf einer integrierten Betrachtung des deutschen Energiesystems, also auf dem Sektor Energiebereitstellung sowie den Verbrauchssektoren Industrie, Verkehr und Gebäude.
- Auf Basis dieser 2050-Betrachtung werden mit dem „Instrumentenset 2030“ nun Perspektiven für den Zeithorizont 2030 entwickelt, die eine sektorspezifische endenergetische Betrachtung des Gebäudesektors, d. h. für private Haushalte und für das Segment Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (GHD), darstellen.
- Als Vergleichs- und Referenzwerte der Treibhausgasemissionen werden die Daten aus dem Klimaschutzplan 2050 herangezogen, die auf Werten des Umweltbundesamtes (UBA) fußen und eine verbindliche Obergrenze der maximal zu emittierenden Treibhausgasemissionen in 2030 mit 72 Mio. t CO₂-Äquivalente beziffern.

Bilanzierungsprinzip

- Ausgehend von den Endenergiewerten des Referenzszenarios (RF) werden für jede der hinterlegten 14 Maßnahmen Energiebedarfsreduzierungen kalkuliert, die auf Annahmen der dena beruhen und von den Gutachtern Prof. Oschatz (ITG Dresden) und Prof. Holm (FIW München) geprüft und validiert wurden.
- Diese Energiemengen reduzieren den in der dena-Leitstudie entwickelten RF-Pfad in jedem Jahr um die angesetzte Wirkung. Die Reduzierung der Endenergie bezieht sich auf den Energieträgermix im Gebäudesektor und umfasst alle im Gebäude anfallenden Verbraucher bzw. Verursacher.
- Die Energiemengen sind nach Verursacherprinzip bilanziert, die Treibhausgasemissionen nach Quellprinzip.

Wirkungsüberschneidung/-limits

Die im Folgenden angesetzten Einsparpotenziale werden durch eine Vielzahl technischer Maßnahmen an Gebäuden erzielt, die durch unterschiedliche Impulse angereizt werden müssen (Ordnungsrecht, Förderung sowie Beratung, Information und Kommunikation).

- Bei der Addition der Wirkung der Einzelmaßnahmen zu einer Gesamtwirkung ist zu berücksichtigen, dass Überschneidungen auftreten können, die jedoch nicht wissenschaftlich exakt berechnet, sondern allenfalls geschätzt bzw. angenommen werden können. Es ist möglich, dass die Gesamtwirkung geringer ausfällt als die Summe der Maßnahmen.
- Außerdem sind für die Umsetzung einzelner Maßnahmen weitere limitierende Faktoren zu beachten, etwa der Mangel an Fachkräften, die langen Sanierungs- und Investitionszyklen und die heterogene Struktur der Immobilienmärkte (Wohngebäude, Nichtwohngebäude, Eigentümerstruktur). Darüber hinaus sind bei der Umsetzung der Maßnahmen stets die sozialen Folgewirkungen zu beachten (insbesondere bezahlbares Mieten und Wohnen, Energiepreisentwicklungen).
- Innovationen im Gebäudesektor, etwa in der Anlagentechnik, der Gebäudehülle oder die Entwicklung neuer Materialien, können hingegen zu einem starken Treiber positiver Klimaeffekte werden. Allerdings benötigen selbst vielversprechende Innovationen oftmals viel Zeit und Vorlauf bis zur Marktdurchdringung.

Emissionen der in die Zieldefinition einbezogenen Handlungsfelder

Handlungsfeld	1990 (in Mio. t CO ₂ - Äq.)	2014 (in Mio. t CO ₂ - Äq.)	2030 (in Mio. t CO ₂ - Äq.)	2030 (Minderung in % gegenüber 1990)
Energiewirtschaft	466	358	175–183	62–61 %
Gebäude	209	119	70–72	67–66 %
Verkehr	163	160	95–98	42–40 %
Industrie	283	181	140–143	51–49 %
Landwirtschaft	88	72	58–61	34–31 %
Teilsumme	1.209	890	538–557	56–54 %
Sonstige	39	12	5	87 %
Gesamtsumme	1.248	902	543–562	56–55 %

Quelle: Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung



Zum Hintergrund: Die dena-Leitstudie Integrierte Energiewende ist abrufbar unter:
www.dena.de/integrierte-energiewende

6. Einschätzungen zu Kosten und Marktentwicklung

6.1 Kostenschätzung

Instrumentenset 2030

Die Schätzung der notwendigen Kosten fußt auf den in den Maßnahmen beschriebenen Annahmen für die energetische Wirkung und die abgeleiteten Treibhausgasemissionen. Für die Ermittlung der Kostenschätzung steht der Aufwand für die politischen Instrumente im Fokus, in Abgrenzung zu den Investitionskosten, die auf Ebene der überwiegend, aber nicht ausschließlich privaten Investoren bilanziert werden.

Der Kostenaufwand für die politischen Instrumente wird in den kommenden Jahren auf etwa 2,1 Mrd. Euro pro Jahr geschätzt. Für den Zeitraum von 2020 bis 2030 ergibt sich daraus, unter Berücksichtigung von Markthochläufen und dynamischen Entwicklungen in einigen der untersuchten Maßnahmen, eine Gesamtsumme von rund 23 Mrd. Euro.

dena-Leitstudie

Die dena-Leitstudie bilanziert für den technologieoffenen Pfad TM80 Mehrkosten (über alle Sektoren) von insgesamt 12 % (952 Mrd. Euro) gegenüber dem Referenzszenario. Auf den Gebäudesektor entfällt für den Zeitraum 2018 bis 2050 demnach ein Investitionsbedarf von 442 Mrd. Euro.

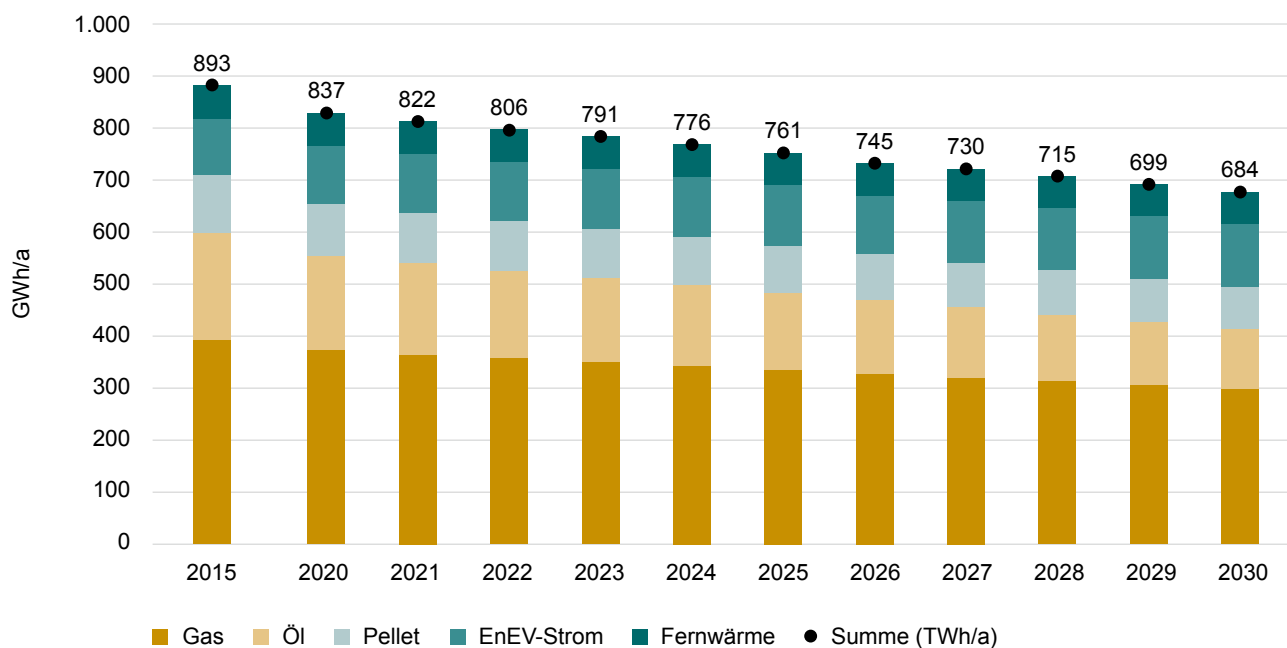
Die Kostenangaben der dena-Leitstudie beziffern auf Basis realistischer Transformationspfade zum Erreichen der deutschen Klimaziele deren volkswirtschaftliche Kosten und die Kostenverteilung auf Endverbraucher. Dazu gehören Kapitalkosten, Betriebs- und Wartungskosten, primäre Brennstoffkosten, Infrastrukturkosten sowie Kosten für Strom- und PtX-Importe. Dabei ist zu beachten, dass Kapitalkosten für die Investitionen der größte Kostentreiber in allen Zielszenarien sind. Die direkten Energiebezugskosten machen einen relativ kleinen Anteil an den Gesamtkosten aus.

Nicht untersucht wurden dabei makroökonomische Aspekte wie Auswirkungen auf Arbeitsplätze und industriepolitische Effekte oder das Entstehen neuer Geschäftsmodelle für den nationalen oder internationalen Markt.

6.2 Marktentwicklung

Auf Basis der integrierten Untersuchungen in der dena-Leitstudie bzw. der geaa-Gebäudestudie ergibt sich folgende Entwicklung für die wichtigsten Marktsegmente Heizungstechnik sowie gedämmte Bauteilfläche und Fenster (thermische Gebäudehülle).

Absolute Verteilung der Endenergiemengen im Gebäudesektor nach Energieträgern [GWh/a]

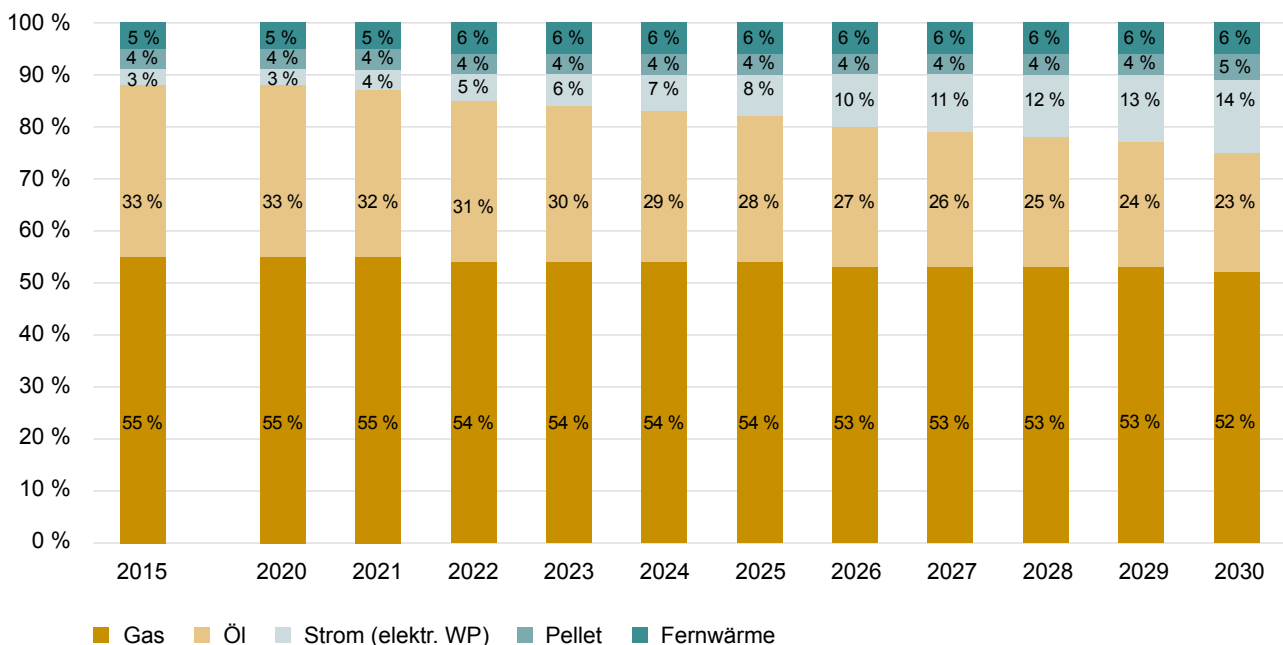


Quelle: dena-Leitstudie, eigene Berechnung

Heizungstechnik/Anlagenpark

- Die Entwicklung des Endenergiebedarfs für das Maßnahmenset 2030 fußt auf den Szenarien der dena-Leitstudie sowie den reduzierenden Effekten der untersuchten Maßnahmen. Die Energiemenge kann demnach von rund 840 TWh im Jahr 2020 (2015: knapp 900 TWh) auf knapp 700 TWh in 2030 reduziert werden.
- Die Verteilung der Energieträger bezieht sich dabei auf die auch in der Leitstudie angenommenen Anteile im jeweiligen Jahr.

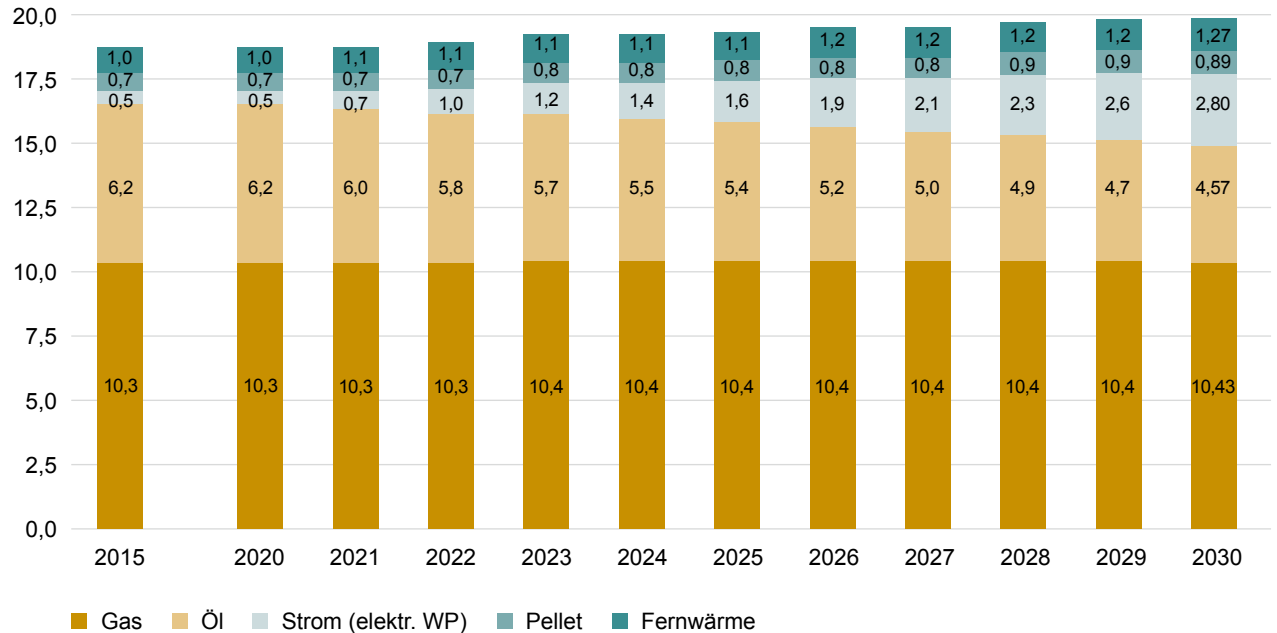
Prozentuale Entwicklung installierter primärer Wärmeerzeuger in Gebäuden [%]



Quelle: dena-Leitstudie, eigene Berechnung

- Auf Basis der Treibhausgaswirkung der oben dargestellten Maßnahmen ergibt sich eine Tendenz der Heizungsanlagenverteilung, die, abweichend vom Referenzpfad, in Richtung der Verteilung im TM80-Szenario weist.
- Demnach wird gegenüber Referenz eine beschleunigte Reduzierung bei den Öl- und Gasgeräten bilanziert sowie ein schnellerer Zuwachs an Heizungstechnologien, die auf erneuerbaren Energieträgern beruhen bzw. diese ermöglichen (Fernwärme, elektrische Wärmepumpen).
- Bis 2030 sinkt nach dieser Annahme der Anteil von Gasheizungen leicht von 55 auf 52 %, der von Ölheizungen von 33 auf 23 %, während elektrische Wärmepumpen ihren Anteil von 3 auf 14 % stark erhöhen. Pelletheizungen und Fernwärmeanteile erhöhen sich gering.

Absolute Verteilung installierter primärer Heizungstechnologien in Wohngebäuden [Mio. Stück]



Quelle: dena-Leitstudie, eigene Berechnung

- Parallel zur Verteilung der Wärmeerzeuger ist auch der prognostizierte Anstieg der absoluten Zahlen zu betrachten, die von 2015 bis 2030 von 18,7 Mio. auf rund 20 Mio. Geräte anwachsen.
- Der Absatz aller Wärmeerzeuger ist zuletzt um rund 3 % auf rund 732.000 Stück gestiegen (BDH, 2018). Dieser Zuwachs resultiert ausschließlich aus dem wachsenden Neubausegment. 600.000 Geräte gingen 2018 in die Bestandssanierung, also in den Austausch vorhandener Heizungen.

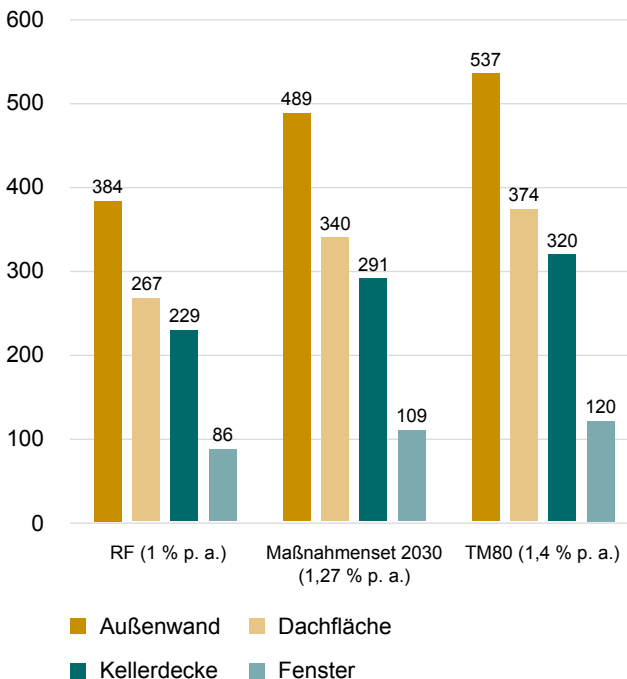
Gebäudehülle/Bauteile

Als Ausgangswert für die Gesamtfläche sanierungswürdiger, also nicht bzw. nicht zeitgemäß gedämmter Bauteile dienen die Angaben der FIW-Metastudie von 2012 in Höhe von rund 8,8 Mrd. m² Bauteilfläche. Diese verteilen sich etwa auf 2,4 Mrd. m² Dachfläche, 3,5 Mrd. m² Außenwandfläche, 0,8 Mrd. m² Fensterfläche und 2,1 Mrd. m² Kellerdecke.

Für den Pfad Referenz wird rund 1 % jährliche Sanierungsrate angenommen, für den Pfad TM80 im Mittel 1,4 %, jeweils als Vollsanierungsäquivalent über alle Gebäudetypen.

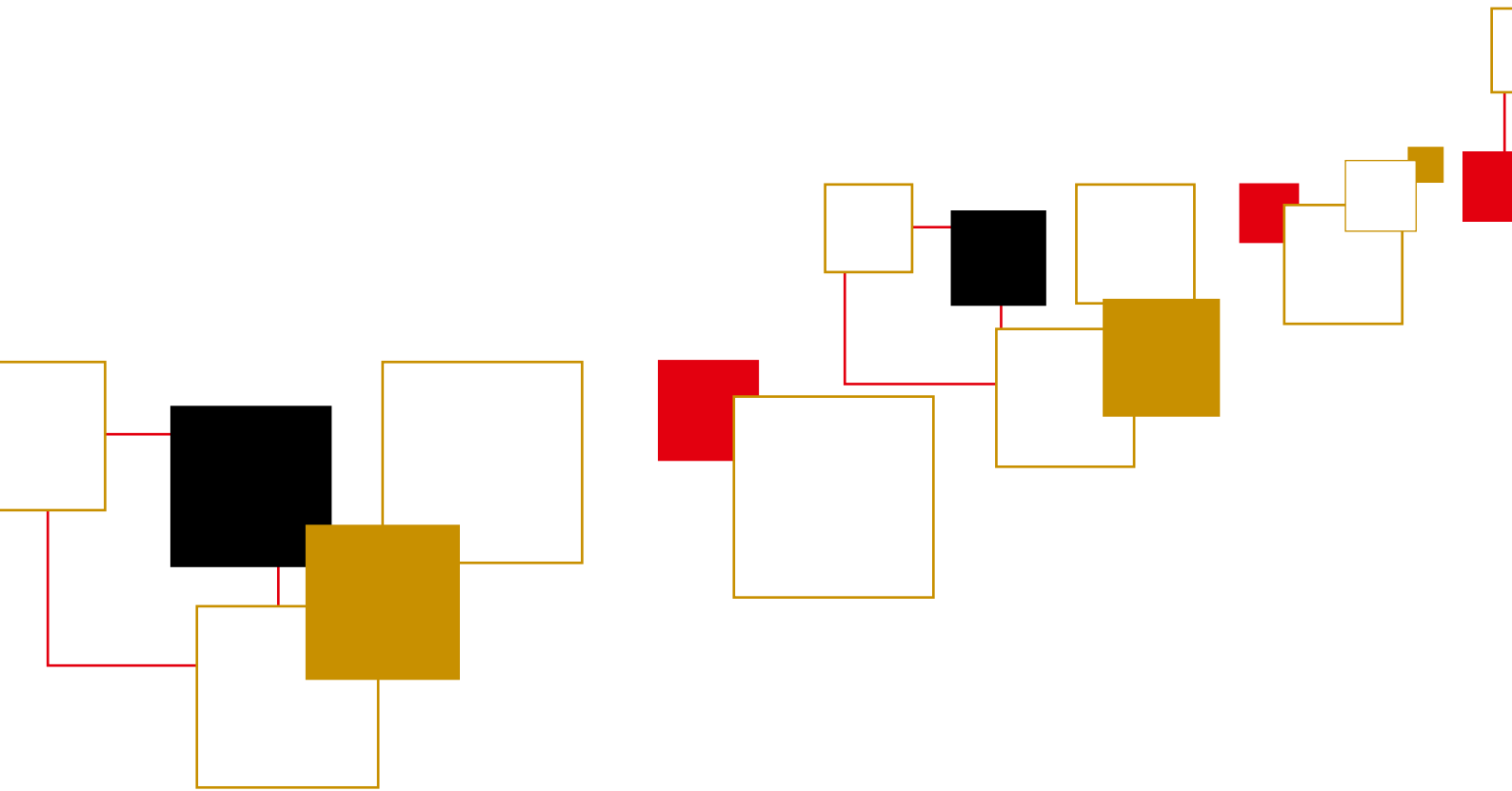
Aus den untersuchten Maßnahmen im vorliegenden Maßnahmenset 2030 ergibt sich näherungsweise eine Sanierungsrate von 1,27 %. Für die energetisch relevanten Bauteile ergibt sich folgende Entwicklung:

Kumulierte energetisch sanierte Bauteilfläche in Wohngebäuden 2020–2030 [Mio. m²]



Quelle: dena-Leitstudie, geea-Gebäudestudie, eigene Berechnungen

- Das Bauteil Außenwand stellt mit rund 3.500 Mio. m² (Quelle für alle Flächenangaben: FIW-Metastudie, 2013) nicht bzw. nicht zeitgemäß gedämmter Bauteilfläche das größte Potenzial dar. Im Wirkzeitraum des vorliegenden Maßnahmensets 2020 bis 2030 gelingt die Sanierung von 489 Mio. m² Außenwandfläche. Die energetische Anforderung beträgt dabei gemäß EnEV (Anlage 3, Tab. 1) 0,24 W/(m²K), was ca. 12 bis 14 cm Dämmstärke entspricht, abhängig von der Bestandskonstruktion und dem gewählten Dämmstoff. Gegenüber dem Referenzpfad wird damit eine zusätzliche Außenwandfläche von rund 105 Mio. m² energetisch verbessert.
- Dachflächen folgen mit 2.400 Mio. m² nicht bzw. nicht zeitgemäß gedämmter Bauteilfläche. Im Wirkzeitraum des vorliegenden Maßnahmensets 2020 bis 2030 gelingt die Sanierung von 340 Mio. m² Außenwandfläche. Die energetische Anforderung beträgt dabei gemäß EnEV (Anlage 3, Tab. 1) 0,24 W/(m²K), was ca. 14 cm Dämmstärke entspricht, abhängig von der Bestandskonstruktion und dem gewählten Dämmstoff. Gegenüber dem Referenzpfad wird damit eine zusätzliche Dachfläche von rund 73 Mio. m² energetisch verbessert.
- Kellerdecken stellen mit rund 2.000 Mio. m² nicht bzw. nicht zeitgemäß gedämmter Bauteilfläche die drittgrößte Gruppe; hier gelingt unter den oben erläuterten Annahmen die Dämmung von 291 Mio. m². In der Praxis werden für das Erreichen der Bauteilanforderungen (0,30 W/(m²K)) ca. 10 cm Dämmstoffstärke angesetzt. Gegenüber dem Referenzpfad wird damit eine zusätzliche Kellerdeckenfläche von rund 63 Mio. m² energetisch verbessert.
- Die Fensterfläche mit Sanierungspotenzial liegt gemäß der oben genannten Datenbasis bei rund 780 Mio. m², wovon im Wirkzeitraum rund 109 Mio. m² saniert werden. Als Mindestanforderung des Bauteils Fenster nennt die Anlage 3 der EnEV 1,3 W/(m²K), in der Praxis wird heute ein Wert von 1,1 W/(m²K) bei Zweifachverglasungen erreicht. Gegenüber dem Referenzpfad wird damit eine zusätzliche Fensterfläche von rund 23 Mio. m² energetisch verbessert.



Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht (BT-Drucksache 19/14338)

Berlin – 31. Oktober 2019

Der Deutsche Bauernverband (DBV) bedankt sich für die Einladung zur öffentlichen Anhörung zu dem Gesetz-Entwurf zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht und die Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme.

Aufgrund der besonderen Betroffenheit der Land- und Forstwirtschaft konzentriert sich die Stellungnahme des DBV auf die Änderung des Grundsteuergesetzes bezüglich des Optionsrechts der Gemeinden, gesonderte Hebesätze für Gebiete für Windenergieanlagen und aus städtebaulichen Gründen auch für baureife Grundstücke festsetzen zu dürfen.

Der DBV wertet die in Artikel 5 bzw. Artikel 6 vorgesehene Möglichkeit der Gemeinden, für Gebiete für Windenergieanlagen und die dort belegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen sowie aus städtebaulichen Gründen für baureife Grundstücke gesonderte Hebesätze festzusetzen, äußerst kritisch und lehnt diese ab.

Dem Grunde nach ist das Interesse der Kommunen nach einer angemessenen örtlichen Beteiligung am wirtschaftlichen Erfolg von Windenergieanlagen nachvollziehbar. Zu einem großen Teil wird dies aber bereits schon über die Gewerbesteuer umgesetzt. Eine Erweiterung des Zerlegungsmaßstabes zugunsten der Standortgemeinde sollte zudem ebenso in Betracht gezogen werden.

Auch die Erhöhung der Akzeptanz für Windenergieanlagen ist grundsätzlich zu befürworten. Allerdings scheint die Grundsteuer dafür nur bedingt geeignet. In der Regel sind die Betreiber von Windparks und die Grundeigentümer unterschiedliche Personen. Die Zahlung der Grundsteuer erfolgt also durch den Grundstückseigentümer und nicht durch den Anlagenbetreiber. Der Gesetzentwurf hat zur Folge, dass viele Grundeigentümer zusätzlich besteuert werden, die entweder keine oder sehr unterschiedliche wirtschaftliche Vorteile aus dem Sondergebiet für Windenergieanlagen haben.

Der DBV fordert, die Änderung des Grundsteuergesetzes aus dem Artikelgesetz herauszunehmen und zunächst rechtlich und fachlich genauer zu prüfen.

Weitere Bemerkungen zum vorgelegten Entwurf:

Artikel 5

§ 25 Absatz 5

Mit der Einführung eines Absatzes 5 im § 25 des Grundsteuergesetzes soll der Gemeinde ermöglicht werden, Gebiete für Windenergieanlagen und den dort belegenden Grundbesitz als besondere Grundstücksgruppe zu bestimmen und für diese gesonderte Hebesätze festzusetzen.

Aus Sicht des DBV ergeben sich hier erhebliche Abgrenzungsfragen, insbesondere ist nicht hinreichend konkretisiert, für welche Flächen in diesem Sondergebiet für Windenergieanlagen ein gesonderter Hebesatz festgesetzt werden soll. Aus Sicht des DBV kann sich dies nur auf den unmittelbaren Windenergieanlagenstandort beziehen. Die weiterhin land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen im Umfeld der Windenergieanlagenstandorte dürfen weiterhin nur mit normalen Hebesätzen belastet bleiben. Dies setzt voraus, dass die Flächen im Sondergebiet für Windenergieanlagen entsprechend eingegrenzt sein müssen. Zudem müssen die Gemeinden genaue Kenntnis über bestehende Nutzungsverträge zwischen den Windenergieanlagenbetreibern und den Grundeigentümern haben. Es gilt weiterhin zu bedenken, dass für bestehende Windenergieanlagegebiete langfristige Verträge zwischen dem Anlagenbetreiber und dem Grundeigentümer bestehen und eine Weiterbelastung oftmals nicht möglich bzw. vertraglich nicht vorgesehen ist. Daher kann eine solche Möglichkeit gesonderter Hebesätze nur für Windenergieanlagen gelten, die nach Inkrafttreten des Gesetzes errichtet werden.

Außerdem muss hinsichtlich der Festlegung des Hebesatzes durch die Gemeinden berücksichtigt werden, dass in der Praxis bereits zwischen den Gemeinden und den Windenergiebetreiberunternehmen Vereinbarungen getroffen wurden, wonach die Windenergieanlagenbetreiber im Interesse der Erhöhung der Akzeptanz besondere Leistungen erbringen, die allen Bewohnern der Gemeinden zugutekommen (z. B. Beteiligung am Ausbau des kommunalen Wegenetzes oder Finanzierung/Zuschüsse für die Errichtung bzw. Sanierung kommunaler Einrichtungen wie Kindergärten, Spielplätze, Feuerwehr u. a.). Durch unangemessen hohe Hebesätze würden diese vertraglichen Leistungen konterkariert. Eine sehr hoch angesetzte Grundsteuer kann daneben dazu führen, dass die Wirtschaftlichkeit eines Windenergieparkprojektes nicht mehr gegeben ist.

Es sollte geprüft werden, ob man über eine zusätzliche Gewerbesteuererlegung zugunsten der Standortgemeinde diese noch mehr am wirtschaftlich Erfolg beteiligen kann.

Artikel 6

§ 25 Absatz 5

Im Zuge der aktuellen Reform des Grundsteuer- und Bewertungsrechts werden Sondergebiete für Windenergieanlagen stets dem land- und forstwirtschaftlichen Vermögen zugeordnet und für diese aufgrund der ertragssteigernden Umstände Zuschläge bei der Grundsteuer festgesetzt (§§ 233 Abs. 1, 238 Abs. 2 GrStReformG-E), d.h. diese Flächen werden bereits dort höher bewertet und besteuert. Sofern durch Artikel 6 die Änderung des Grundsteuergesetzes zur Mobilisierung von baureifen Grundstücken für die Bebauung nun nochmals geändert werden soll und in § 25 Absatz 5 den Gemeinden die Möglichkeit gegeben wird, für Gebiete für Windenergieanlagen und die dort belegenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen besondere Grundstücksgruppen zu bilden und gesonderte Hebesätze festzusetzen, stellt dies aus Sicht des DBV eine unzulässige Doppelbesteuerung dieser Flächen dar. Im Übrigen verweisen wir ergänzend auf die Ausführungen zu Artikel 5.

Im Ergebnis scheint aus Sicht des DBV die Grundsteuer kein geeignetes Lenkungsinstrument, um die Akzeptanz gegenüber mehr Windenergieanlagegebieten gesellschaftlich zu erhöhen. Vielmehr sollten Maßnahmen mit einem breiteren Ansatz geprüft werden.

§ 25 Absatz 6

Durch einen neuen § 25 Absatz 6 des Grundsteuergesetzes sollen die Gemeinden aus sehr weit gefassten städtebaulichen Gründen baureife Grundstücke als besondere Grundstücksgruppe bestimmen und dafür gesonderte Hebesätze festsetzen können.

Aus Sicht des DBV muss gewährleistet werden, dass die zu einem land- und forstwirtschaftlichen Betrieb gehörenden Flächen unter keinen Umständen von dieser erhöhten Steuer betroffen werden. Notwendig ist, dass alle land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen – auch wenn sie in bebaubarem Innenbereich liegen oder ein Bebauungsplan für diese Flächen vorliegt – bereits per Gesetz von der erhöhten Hebesatzmöglichkeit ausgenommen werden.

Flughafen Nürnberg GmbH / Flughafenstraße 100 / D-90411 Nürnberg

Deutscher Bundestag
Finanzausschuss
Paul-Löbe-Haus
11011 Berlin

29. Oktober 2019

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung zu den Gesetzentwürfen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrssteuergesetzes“ (BT-Drucksache 19/14339)

Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben einen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes in den Bundestag eingebracht. Nach dem am 16.10.2019 im Bundeskabinett verabschiedeten Gesetzentwurf ist vorgesehen, die Steuersätze für die Distanzklasse I um 74% zu erhöhen. Dies entspricht einem Zuschlag von 5,53 Euro pro abfliegendem Passagier, auf dann insgesamt 13,03 Euro.

Im ursprünglichen Referentenentwurf war demgegenüber lediglich eine Erhöhung um 2,93 Euro auf 10,43 Euro vorgesehen. Die Distanzklasse I umfasst dabei europäische Nationen sowie einige Mittelmeerranrainerstaaten.

Nach Artikel 1 Nr. 6 Buchstabe a) sollen die Sätze in §11 (1) des LuftVStG wie folgt geändert werden:

„Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) In Nummer 1 wird die Angabe „7,50 Euro“ durch die Angabe „13,03 Euro“ ersetzt.
- bb) In Nummer 2 wird die Angabe „23,43 Euro“ durch die Angabe „33,01 Euro“ ersetzt.
- cc) In Nummer 3 wird die Angabe „42,18 Euro“ durch die Angabe „59,43 Euro“ ersetzt.“

Der Flughafen Nürnberg GmbH wird im Rahmen der Finanzausschusssitzung des Bundestages am 04.11.2019 Gelegenheit gegeben, als Sachverständiger dazu Stellung zu nehmen.

Um die Auswirkung (einer Erhöhung) der Luftverkehrssteuer auf die deutsche Luftfahrtbranche und insbesondere die deutschen Flughafenstandorte zu beurteilen, ist zunächst ein kurzer Blick auf die Markt- und Wettbewerbssituation der Flughäfen notwendig:

Seite - 1 - von 4

- Drehkreuzflughäfen („Hubs“; Frankfurt, München): Hubs sind nicht teilbar und nicht verlagerbar. Nicht teilbar, da eine enge Verzahnung von ankommenden und abgehenden Flügen notwendig ist, um konkurrenzfähige Umsteigezeiten bei einem breit gefächerten Streckennetz anbieten zu können. Nicht verlagerbar, da an anderer Stelle die dafür notwendigen infrastrukturellen Kapazitäten nicht verfügbar sind. Hier gibt es damit große Ein- und Austrittsbarrieren für Hub-Airlines. Das Multi-Hub-System ermöglicht es jedoch etwa einer Lufthansa mit ihren Tochtergesellschaften und Allianzpartnern, Kapazitäten in gewissem Umfang zwischen den Hubs (inkl. Zürich, Wien und Brüssel) zu verschieben. Die Konkurrenzsituation entsteht durch andere europäische oder außereuropäische Drehkreuze.
- Weitere vollkoordinierte Flughäfen (Level 3): Airports wie Düsseldorf und Tegel (→ BER) arbeiten an der Kapazitätsgrenze, so dass die Zeiten für Starts und Landungen („Slots“) durch den deutschen Flughafenkoordinator zugeteilt werden müssen, um einen reibungslosen Verkehr sicherzustellen. Für die Flughäfen Hamburg, Stuttgart und Köln gilt dies zu den Tagesrandzeiten. Die Slots und deren Verfügbarkeit limitieren den Marktzutritt und somit den Umfang des Angebots. Sie verfügen daher über einen Wert. Gibt ein Anbieter einen Slot frei, wird es schnell einen anderen Anbieter geben, der diesen nutzen will. Dies war gut nach der Insolvenz der Air Berlin zu beobachten.
- Nichtkoordinierte (flugplanvermittelte) Flughäfen: bei allen anderen deutschen Flughäfen gibt es kapazitätsseitig keine Ein- oder Austrittsbarrieren. Airlines sind damit frei in ihrer Entscheidung, unter rein wirtschaftlichen Kriterien Strecken aufzunehmen oder aus dem Programm zu nehmen. Die Verfügbarkeit von Slots ist kein entscheidungsrelevanter Faktor.

Es gibt zwei wesentliche Geschäftsmodelle für Airlines:

- Netzwerk-Airlines, die über ihre Hubs Verkehre bündeln und wieder verteilen (für Europa im Wesentlichen Lufthansa, British Airways, Air France / KLM mit ihren Allianzpartnern). Deren Erfolg definiert sich stark über die operative, weniger über die kostenmäßige Effizienz ihres Hubs.
- Airlines, die Punkt-zu-Punkt-Verbindungen anbieten. Dies sind Low-Cost-Airlines wie Ryanair, Easyjet oder Eurowings sowie touristische Airlines wie Condor und TUIfly. Da konzeptionell keine Umsteigeverbindungen angeboten werden, sind die Streckennetze von viel geringerer Komplexität, wodurch eine Stationierung an vielen Flughäfen möglich ist („Basis“). Ebenso leicht ist aber auch die Schließung einer Basis, da dies nur von geringem Einfluss auf das restliche Streckennetz ist. Entscheidend sind die Effizienz des Flugzeug- und Personaleinsatzes sowie die Standortkosten. Regionalairlines haben solche Verbindungen früher auch angeboten, sind inzwischen aber fast nur noch im Rahmen von Zubringerflügen zu den Hubs der Netzwerkairlines am Markt vertreten.

Um die Auswirkungen der Erhöhung der Luftverkehrssteuer auf die verschiedenen Anbieter und damit auch die Flughäfen zu beurteilen, wird von folgenden pauschalierten Annahmen ausgegangen:

Die Umsatzrentabilität von Airlines liegt bei 2-3%, der durchschnittliche Ticketpreis für eine europäische Punkt-zu-Punkt-Verbindung wird mit 100 EUR angenommen (Flug ab Deutschland, Low-Cost- oder Charterflug, vgl. DLR-LCC Monitor Mai 2019) sowie für ein Langstreckenticket 1.000 EUR (durch Klassenmix eher höher).

Die Zusatzbelastung durch die Erhöhung der Luftverkehrssteuer entsprechend Gesetzentwurf beträgt für einen Europaflug (Distanzklasse 1, +5,53 EUR) etwa 5,5% und liegt damit weit über der Umsatzrendite. Für einen Interkontinentalflug (Distanzklasse 3, +17,25 EUR) liegt die Zusatzbelastung bei 1,7% und so deutlich unter der Umsatzrendite.

Für Umsteige Flüge über die Hubs gilt eine andere Rechnung, da der Zubringerflug nicht mit der Luftverkehrssteuer beaufschlagt wird, sondern vom Ziel des weitergehenden Fluges abhängig ist und der Preis des Zubringerfluges im Gesamtpreis aufgeht.

Bereits in der Vergangenheit war zu beobachten, dass die zusätzlichen Kosten nur in geringem Umfang durch Preissteigerungen kompensiert werden können. Daher ist davon auszugehen, dass eine größere Anzahl an europäischen Direktverbindungen ab Deutschland für die Airlines unwirtschaftlich wird, da die zusätzlichen Kosten deutlich über der Marge liegen.

Auswirkungen auf die Airports:

Für die Hubairports und die großen vollkoordinierten Airports ist lediglich von einer geringen Auswirkung auszugehen. Die Ein- und Austrittsbarrieren sind hoch. Zudem sind internationale Umsteigeverkehre über die beiden deutschen Hubs aus Wettbewerbsgründen von der Luftverkehrssteuer befreit und, wie oben dargelegt, Interkontinentalflüge prozentual deutlich weniger belastet, wodurch das Flugangebot der Hubs unterdurchschnittlich von der Steuer betroffen ist. Durch die Angebotsknappheit können die zusätzlichen Kosten besser durch Preiserhöhungen kompensiert werden.

Die vorgesehene Erhöhung der Luftverkehrssteuer, insbesondere im Bereich der Kurz- und Mittelstreckenflüge, stellt hingegen eine große Belastung für alle anderen Flughäfen dar. Diese bieten einen Mix aus europäischen Direktverbindungen mit Low-Cost- und touristischen Airlines sowie Zubringerverkehre in die Hubs an. Sie entlasten die großen zentralen Flughäfen und sind wichtige regionale Entwicklungssäulen.

Genau dieser Verkehrsmix, der eine Grundversorgung der Regionen außerhalb der großen Ballungszentren sicherstellen soll, wird durch den vorliegenden Gesetzentwurf in Frage gestellt. Neben der Einstellung von Strecken wird dies zur Schließung von Basen in Deutschland führen, sobald keine auskömmliche Auslastung der Flugzeuge durch eine ausreichende Anzahl wirtschaftliche Strecken an der jeweiligen Basis mehr möglich ist. Dies bedeutet, dass Konnektivität, Arbeitsplätze und Wertschöpfung - zugunsten anderer europäischer Standorte - verloren gehen. Die Folge wäre, dass Regionen wie Franken, Sachsen, Westfalen, Saarland oder Bremen unattraktiver für Investitionen und Arbeitskräfte werden, diese Regionen mittel- und langfristig geschwächt oder ganz abgehängt werden.

Zudem werden die Airlines nach Möglichkeiten suchen, diese Zusatzbelastung mangels ausreichender Möglichkeit für Preiserhöhungen weiterzugeben: der Druck auf diese Airports zu Preissenkungen wird weiter zunehmen.

Umgekehrt wird sich durch die Fokussierung auf die großen (Flughafen-) Standorte die dort zum Teil prekäre Situation im Bereich Wohnraum und Straßenverkehr weiter verschärfen.

An den deutschen Flughäfen beträgt der Anteil an Europaverbindungen 64,3% (gerechnet in Passagieren, Werte ADV-Monatsstatistik Januar-September 2019), dazu kommen weitere Verbindungen ins nichteuropäische Ausland, die in die Distanzklasse 1 fallen. Der innerdeutsche Anteil liegt bei 18,4% mit abnehmender Tendenz. Die meisten grenzüberschreitende Verbindungen stehen in keiner Konkurrenz zu Bahnverbindungen. Die politisch gewünschte Wettbewerbsstärkung von Bahnverbindungen gegenüber dem Luftverkehr geht daher auf Basis des Gesetzentwurfs zum überwiegenden Teil ins Leere. Die überproportionale Erhöhung der Distanzklasse 1 führt vielmehr zu nicht gewünschten wettbewerblichen Verzerrungen und hat keinerlei ökologische Lenkungswirkung. Sie ist daher abzulehnen.

Auch ist im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens nicht erkennbar, wie die Bundesregierung die von der Luftverkehrswirtschaft propagierten Umstellung auf nachhaltige Kraftstoffe mit dem entsprechenden Nutzen für das Klima (Power to Liquid) zu unterstützen gedenkt, die mit dem Ziel des Gesetzes (vgl. B. Lösung) im Einklang steht. Vielmehr werden der deutschen Luftfahrtbranche durch den vorliegenden Gesetzesentwurf finanzielle Mittel entzogen, die für diese Transformation dringend benötigt werden. Unter der Zielsetzung eines verbesserten Klimaschutzes - auch durch den Luftverkehr - ist der Gesetzentwurf daher ebenfalls abzulehnen.

Unter Punkt 6 b) des Gesetzentwurfs wird eine Begrenzung des gesamten Steueraufkommens auf 1,75 Mrd. EUR unter Anrechnung der Kosten der (EU-) Treibhausgasemissionszertifikate festgeschrieben (Maximalwert nach §11 (2) LuftVStG). Die im Gesetzentwurf unter D. angeführten Einnahmen für den Bundeshaushalt sind diesbezüglich in mehrfacher Hinsicht inkonsistent. Da für 2019 erwartet wird, dass unter Einrechnung der Kosten der Zertifikate mehr als 1,2 Mrd. EUR Steuern generiert werden, wäre ein zusätzliches Aufkommen von ca. 500 Mio. EUR vollkommen ausreichend, um den neuen Maximalwert zu erreichen. Der Gesetzentwurf geht jedoch bereits für die ersten Jahre von einem annualisierten Aufkommen von 780-785 Mio. EUR aus (vgl. ebenda). Das bedeutet, dass der neue für §11 (2) vorgesehene Maximalwert mit den neuen Steuersätzen von §11 (1) bereits jetzt absehbar überschritten wird. Des Weiteren wird für die Folgejahre eine Aufkommenserhöhung von jeweils ca. 4,4% p.a. ausgewiesen. Diese Erhöhung, wäre sie rein mengengetrieben, würde deutlich über den Branchenannahmen für die Verkehrsentwicklung für ganz Europa liegen (Airbus Global Market Forecast: CAGR für Europa 3,3% p.a.). Die zusätzlichen Steuereinnahmen würden dazu führen, dass der gesetzlich vorgesehene Maximalwert zusätzlich überschritten würde, was entgegen der Vorgaben des §11 (2) bereits heute leider gängige Praxis ist und sich nunmehr auch in den Ausführungen im Gesetzentwurf widerspiegelt.

Flughafen Nürnberg GmbH
29.10.2019

Stellungnahme zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht (BT-Drucks. 19/14338)

Univ.-Prof. Dr. Frank Hechtner

1. Allgemeine Vorbemerkungen

Mit dem vorliegenden Änderungsgesetz sollen flankierende Regelungen im Steuerrecht aufgenommen werden, die dazu beitragen können, den Ausstoß von CO₂ zu reduzieren. Ein Schwerpunkt wird hierbei auf den Verkehrssektor und den Individualverkehr gelegt. **Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind als flankierend anzusehen, da Sie ökonomische Anreize im Steuerrecht setzen. Demzufolge können die beabsichtigten Begünstigungen bestenfalls nur unterstützend zu bestehende Förderprogramme wirken.**

Die Reduktion des CO₂-Ausstosses durch den Verkehr wird einhergehen mit persönlichen Verhaltensanpassungen der Individuen. **Eine klimafreundliche Fortbewegung bedingt letztendlich, dass die handelnden Akteure ihre bisherigen Konsumpräferenzen überdenken und anpassen.** Individuen reagieren hierbei u.a. auf Preise. **Eine zielgerichtete Preissetzung für ein erwünschtes Verhalten kann dabei einen ökonomischen Anreiz bieten. Derartige Anreize können auch über Steuern oder Subventionen erreicht werden.¹ Gleichzeitig ist aber auch anzumerken, dass individuelle Verhaltensanpassungen ökonomischen Restriktionen unterliegen können.** Nicht jede Person kann in einem gleichen Maße sein Verhalten klimafreundlich gestalten. Eine nicht unwesentliche Beschränkung dürfte hierbei das eigene Budget darstellen. **Insofern stellt sich bei Maßnahmen, die zu einer stärkeren (Steuer-) Belastung führen, die Frage, inwieweit unterschiedliche Einkommensklassen hierauf wie konkret reagieren und reagieren können.**

2. Ertragsteuerliche Änderungen

2.1. Gestaffelte Pendlerpauschale

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass die Entfernungspauschale von derzeit 30 Cent pro km erhöht wird auf 35 Cent ab dem 21. km (vgl. § 9 Abs. 1 Nr. 4 Satz 8 –neu- EStG).² Die erhöhte Pendlerpauschale soll auf die Jahre 2021 bis 2026 begrenzt werden. Die Erhöhung der Pauschale wird mit gestiegenen Aufwendungen für die CO₂-Bepreisung begründet. Insofern sei die Neuregelung Ausgestaltung einer Besteuerung an der finanziellen Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung des objektiven Nettoprinzips. Die Grenze von 20 km sei typisierend ermittelt als jene Strecke, die noch ohne Nutzung des ÖPNV oder eines PKW zurückgelegt werden könne innerhalb einer Stunde.³

Die Argumentation ist im Kern nachvollziehbar. Allerdings lassen sich auch andere Grenzen finden. Insofern liegt die hier vorgeschlagene Differenzierung ab dem 21 mehr oder minder im sehr weiten

¹ Vgl. insofern den Steuerbegriff nach § 3 Abs. 1 AO.

² Gleiches gilt für Familienheimfahrten.

³ Vgl. BT-Drucks. 19/14338, S. 23.

Gestaltungsspielraum des Gesetzgebers. Hierbei ist auch anzumerken, dass die verkehrsunabhängige Entfernungspauschale mit dem Gesetz zur Einführung einer Entfernungspauschale und zur Zahlung eines einmaligen Heizkostenzuschusses mit Wirkung für 2001 eingeführt wurde. Unter Berücksichtigung der Euroumrechnung wurde eine Pauschale von 36 Cent (ersten 10 km) bzw. 40 Cent (ab dem 11. km) gewährt. Durch das Haushaltsbegleitgesetz 2004 und die Beratungen im Vermittlungsausschuss wurde die Pauschale auf 30 Cent ab 2004 abgesenkt. Das BVerfG hatte ferner eine Differenzierung nach Kilometern (Ansatz der Pauschale erst ab dem 21 km) verworfen. Insofern gilt eine verkehrsmittelunabhängige Pauschale, die nicht gestaffelt ist. Die Pauschale wurde seit diesen Änderungen nicht mehr verändert.

Die Erhöhung der Pendlerpauschale ab dem 21. km ist verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden. Gleichwohl wäre eine allgemeine Erhöhung oder eine verkehrsmittelabhängige Erhöhung zu diskutieren. Auch ist darauf hinzuweisen, dass die Erhöhung der Abzugsbeträge (Pauschale) mit einer Steuererhöhung an einer anderen Stelle begründet wird. Dieses Verhalten stellt keine ökonomisch sinnvolle Erhebung einer Steuer dar. Vielmehr wird hieraus eher ein fiskalisches Nullsummenspiel erreicht. **Durch die temporäre Erhöhung der Pauschale werden ferner auch erst einmal keine ökonomischen Anreize für ein Ausweichverhalten zugunsten klimafreundlicher Mobilität gesetzt. Insofern wirkt eine Erhöhung der Entfernungspauschale über alle Verkehrstypen im Ergebnis eher kontraproduktiv zu dem Ziel einer klimafreundlichen Fortbewegung.**

2.2. Einführung einer Mobilitätsprämie

Mit dem Gesetzesvorhaben soll eine Mobilitätsprämie eingeführt werden (vgl. §§ 100 ff. EStG). Hierdurch soll erreicht werden, dass Steuerpflichtige, die von der erhöhten Pendlerpauschale ab dem 21. km infolge geringer Einkünfte nicht profitieren, einen Ausgleich erhalten (Fernpendler mit geringem Einkommen). **Der Ausgleich bemisst sich nach der erhöhten Entfernungspauschale ab dem 21. km, soweit dieser Pauschalansatz unter dem Grundfreibetrag liegt. Vergütet wird dieser Pauschalansatz mit einem Satz von 14% (Eingangssteuersatz). Ökonomisch entsteht hiermit eine negative Steuer.**

Das Einkommensteuergesetz sieht Regelungen vor, die an die steuerpflichtige Leistungsfähigkeit von Individuen anknüpfen. Letztendlich wird das erworbene Markteinkommen von natürlichen Personen besteuert. **Ökonomisch belastet somit die Einkommensteuer jene Personen, denen eine Leistungsfähigkeit zugeordnet wird. Die Mobilitätsprämie geht von einem anderen Ansatz aus.** Mittels der Mobilitätsprämie soll gerade eine fehlende Leistungsfähigkeit subventioniert werden.

Die Regelung passt nicht in das Gesamtgefüge der Ertragsbesteuerung. Letztendlich wird mit der Mobilitätsprämie eine negative Steuer statuiert. Mit Einführung einer Mobilitätsprämie ergeben sich diverse steuertechnische Fragen der Berechnung. **Die Neuregelung kann z.B. genutzt werden, wenn ein Verlustvortrag entsteht. Damit kann es zu Doppelbegünstigen kommen. Die Neuregelung führt zu zusätzlichen Bürokratiekosten der Steuerpflichtigen. Gleiches gilt für die Prüfung der Anträge durch die Verwaltung.** Wie das Antragsverfahren auszugestalten ist, bleibt völlig offen.

Insgesamt bleibt eine Vielzahl von Fragen ungeklärt und ungelöst. Die Mobilitätsprämie löst neue Gestaltungsüberlegungen aus (u.a. bei der Frage der Zusammenveranlagung). **Die Mobilitätsprämie**

führt zu einer weiteren Komplexitätssteigerung im Einkommensteuergesetz. Sie stellt insgesamt eher einen Fremdkörper im Einkommensteuergesetz dar.

Es besteht ferner die Gefahr, dass Steuerpflichtige einen Antrag stellen, ohne dass dieser dann im Ergebnis so beschieden wird. Die Landesfinanzbehörden werden so zusätzlich belastet. **Insgesamt entstehen damit auch bei den Landesfinanzbehörden zusätzliche Bürokratiekosten.** Unklar bleibt auch, welche konkreten Fallkonstellationen und Erwerbstypen unter die geschätzten 250.000 Personen fallen.⁴

Die vorstehenden kritischen Ausführungen verkennen nicht, dass Verhaltensanpassungen der Individuen unterschiedlichen finanziellen Restriktionen unterliegen können. Hierbei ist es auch sachgerecht, sozialpolitische Aspekte zu berücksichtigen. Allerdings ist das hier vorgeschlagene Instrument einer Mobilitätsprämie, welche auf Messgrößen des Einkommensteuergesetzes aufbaut, in dieser Form eher ungeeignet. Letztendlich soll mit der Mobilitätsprämie ein sozialer Ausgleich geschaffen werden; hierfür ist das Einkommensteuergesetz weniger gut geeignet.

Eine steuerliche Regelung – so es denn eine sein muss - sollte deutlich stärker pauschalierend ausgestaltet sein. Ferner bleibt die allgemeine Kritik, dass das Einkommensteuergesetz eigentlich nicht für die Ziele geeignet ist, welche mit der Mobilitätsprämie verfolgt werden.

2.3. Einführung einer Steuerermäßigung für energetische Maßnahmen

Mit dem Gesetzentwurf soll ein neuer § 35c EStG geschaffen werden. Von dem Aufbau orientiert sich dieser an § 35a EStG. Begünstigt werden sollen energetische Maßnahmen an zu eigenen Wohnzwecken genutzten Gebäuden. **Die Regelung kann insgesamt einen ökonomischen Anreiz bieten, solche Maßnahmen durchzuführen.**

Die zuvor geschilderte Kritik bleibt allerdings erhalten. Die Maßnahme verkompliziert das Steuerrecht weiter. **Fraglich ist, wie stark der ökonomische Anreiz von einer solchen Regelung ausgeht. Eine direkte Förderung der entsprechenden Maßnahmen wäre sicherlich zielgerichteter.** Auch muss kritisch hinterfragt werden, inwieweit die Regelung seitens der Finanzverwaltung administriert werden kann. Hierzu zählen auch Fragen der Prüfung. Bereits der bestehende § 35a EStG hat zu diversen Friktionen geführt, geringe bis keine ökonomische Effekte hervorgebracht und Zweifel an einer effektiven Kontrolle dieser Regelung hervorgebracht. **Vor diesem Hintergrund ist die nun vorgeschlagene Neuregelung insgesamt eher kritisch zu bewerten, da anderweitige Ausgestaltungen zielgerichteter sind.**

Berlin, den 01.11.2019

Prof. Dr. Frank Hechtner

⁴ Vgl. BT-Drucks. 19/14338, S. 18.



ifeu Im Weiher 10 D - 69121 Heidelberg

ifeu – Institut für Energie- und
Umweltforschung Heidelberg GmbH

Im Weiher 10
D - 69121 Heidelberg

Telefon +49 (0)6 221. 47 67 - 0
Telefax +49 (0)6 221. 47 67 - 19
www.ifeu.de

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetz zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht

Hier: Steuerermäßigung für energetische Maßnahmen bei zu eigenen Wohnzwecken
genutzten Gebäuden

31.10.2019

Dr. Martin Pehnt, martin.pehnt@ifeu.de

Zusammenfassung der Vorschläge

1. Zeitnahe Einführung mit Zielvorgabe (Attentismus vermeiden)
2. Förderfähige Maßnahmen müssen zielkompatibel sein. Die Verordnung sollte entsprechend Kriterien nach dem „Bestmöglich-Prinzip“ des Sanierungsfahrplans festlegen: KfW-Einzelmaßnahmen-Anforderungen, keine Förderung von Gas- und Ölkesseln.
3. Unabhängige Bestätigung der Maßnahmen analog zum „Bestätigung nach Durchführung“-Verfahren der KfW
4. Ausnahme von Nr. 3: Niederschwellige Maßnahmen bis 1.000 Euro Förderung, die auf einer Positivliste gelistet sind (keine Lock-In-Effekte). Hierfür reicht Fachunternehmererklärung
5. Verbesserte Förderung der Maßnahmen bei Vorlage eines Sanierungsfahrplans zur Vermeidung von Lock-In-Effekten
6. Kumulierbarkeit mit Länder- und kommunalen Programmen zulassen
7. Untervermietung mit Bagatellgrenze zulassen (Suffizienz)
8. Durchführung einer Kampagne zur Informationsvermittlung an Steuerberater und Steigerung des Steuertriggers für Sanierung
9. Eine ambitioniertere CO₂-Bepreisung würde die Wirkung der Steuerförderung deutlich hebeln.



Geschäftsführung: Andreas Detzel (Dipl.-Biol.), Lothar Eisenmann (Dipl.-Phys.), Dr.-Ing. Martin Pehnt (Dipl.-Phys.)

Prokuristen: Horst Fehrenbach (Dipl.-Biol.), Bernd Franke (Biol.), Hans Hertle (Dipl.-Ing. (FH)),

Dr. Ulrich Höpfner (Dipl.-Chem.), Udo Lambrecht (Dipl.-Phys.), Dr. Guido Reinhardt (Biol. / Chem. / Math.)

Ehrevorsitzender: Dr. Ulrich Höpfner (Dipl.-Chem.) **Handelsregister:** Amtsgericht Mannheim HRB 334263

Sitz der Gesellschaft: Heidelberg **Steuernummer:** 32489/20374 beim Finanzamt Heidelberg **UID-Nr.:** DE 143446610

Bankverbindung: HypoVereinsbank Heidelberg, IBAN DE53 6722 0286 4880 1912 04, Swift (BIC)HYVEDEMM479

- Das ifeu begrüßt die Möglichkeit, im Rahmen des Finanzausschusses zum Thema Steuerliche Förderung der Gebäudesanierung Stellung zu beziehen.

Die „Wärmewende“ ist bislang in Deutschland noch nicht eingetreten. Der absolute Wärmeenergiebedarf ist bei weitem nicht im erforderlichen Maß gesunken, in den letzten Jahren bis 2017 sogar wieder gestiegen – auch der spezifische Verbrauch pro Quadratmeter stagniert, ebenso wie der Anteil erneuerbarer Energien, der seit vielen Jahren bei 13-14 % verharrt. Diverse Modellrechnungen bestätigen, dass weder die 2020-Ziele noch die 2030-Ziele mit dem heutigen Instrumentarium erreicht werden können. Im Gegenteil klafft eine große Klimaschutzlücke insbesondere im Gebäudebereich, so dass neue Maßnahmen unabdingbar sind.

1. Grundsätzlich begrüßt ifeu die Einführung der Einzelmaßnahmen-Förderung als steuerliche Fördermaßnahme, insbesondere in der Ausgestaltung als **Abzug von der Steuerschuld**. Wichtig ist dabei eine **zeitnahe Umsetzung**, um Attentismus und abwartendes Verhalten potenzieller Sanierer zu vermeiden, in Verbindung mit **klaren Zielvorgaben** mit Bezug auf die erwartete Klimaschutzeinsparung, um im Gesamtpaket der gebäudepolitischen Instrumente ein **Nachsteuern** zu ermöglichen, wenn sich die an die Steuerförderung gesetzten Erwartungen nicht realisieren.

2/5

Dabei ist zu beachten, dass der vorgelegte Vorschlag lediglich selbstnutzende Eigentümer adressiert. Große Potenziale gibt es aber auch bei gewerblichen Wohneigentümern und gewerblichen Eigentümern von Nichtwohngebäuden, die mit zusätzlichen steuerlichen Instrumenten verstärkt zur Sanierung motiviert werden sollten. Die zu erwartende Einsparwirkung hängt maßgeblich davon ab, wieviel zusätzlicher Anreiz sich aus der Steuerförderung ergibt. Im Vergleich zum KfW-Programm Energieeffizient sanieren – Kredit entfällt die oftmals nicht gewünschte Kreditaufnahme; gegenüber der Zuschussvariante jedoch ist die Förderung bei der geplanten Ausgestaltung gleich hoch wie in der neuen Bundesförderung Effiziente Gebäude (BEG) und fällt nur zeitlich gestreckt an. Die Frage, wieviel zusätzliche Sanierungen angetriggert werden oder wie weit sich die drei Fördermechanismen Kredit mit Tilgungszuschuss, Zuschuss und Steuerförderung gegenseitig kannibalisieren, hängt also davon ab, ob der Steuermechanismus und mithin ein Vertriebskanal über Steuerberater, Steuerratgeber usw. eine zusätzliche Wirkung entfaltet.

Zur Ausgestaltung

2. Zielkompatibilität sichern durch angemessen ambitionierte Anforderungen.

Wesentlich für die ökonomisch optimale Erreichung der Klimaschutz- und Primärenergieziele für den Gebäudebestand – also des nahezu klimaneutralen Gebäudebestands – ist, dass heute sanierte Gebäude oder Gebäudekomponenten, insbesondere der Gebäudehülle, nicht vorzeitig nachsaniiert werden müssen. Es gilt, **Lock-in-Effekte zu vermeiden**. Die Formulierung, dass die Voraussetzung „maßgeblich den grundlegenden Anforderungen der Förderrichtlinien“ entsprechen sollen, lässt Raum für Interpretation. Das „**Best-möglich-Prinzip**“, wie es im individuellen Sanierungsfahrplan entwickelt wurde, sollte die Grundlage für die Qualitätsanforderungen sein.



- Im Einklang mit der Ausgestaltung des BEG sollte dies ganz konkret heißen:
 - Die Anforderungen an Einzelmaßnahmen sollten **mindestens dem Niveau der KfW-Einzelmaßnahmenförderung** entsprechen. Die dort angelegten U-Werte usw. sind mittlerweile marktgängige Standards und führen, konsequent angewendet, zu einem Effizienzhaus 55, das im Mittel von Gebäuden erreicht werden muss. Dabei sind die Anforderungen keinesfalls überzogen, sondern wirtschaftlich geboten, wenn ohnehin saniert wird („Kopplungsprinzip“). Für einzelne Komponenten, die nachweislich nicht in der geforderten Qualität saniert werden können (etwa weniger starke Dämmung bei erhaltenswerten Fassaden oder denkmalgeschützten Gebäuden), kann die Komponentenqualität um eine Effizienzklasse unterschritten werden, aber nur dann, wenn ein Sanierungsfahrplan bzw. eine Bestätigung des Energieeffizienz-Experten vorliegt (analog zur derzeitigen Regelung bei der KfW-Förderung für erhaltenswerte Bausubstanz). Der **Sanierungsfahrplan** schafft mit dem Bestmöglich-Prinzip und den Effizienzklassen für Einzelkomponenten die methodischen Voraussetzungen hierfür.
 - **Gas- und Ölkessel** sind Stand der Technik und heute in vielen Fällen die günstigste Versorgungsoption. Damit die Steuerförderung nicht überwiegend Mitnahmeeffekte generiert, muss die Förderung von **Gas- und Ölkesseln generell von der steuerlichen Förderung ausgenommen werden**, um unmittelbar einen direkten Lenkungsimpuls in Richtung erneuerbare Energien zu richten. Dies trägt auch dazu bei, dass im Heizungshandwerk die Akzeptanz für und das Wissen über erneuerbare Energien steigt. Bei **Hybridheizungen** sollten nur Investitionen für den erneuerbaren Energieanteil gefördert werden. **Eine Förderung von Gas- und Ölkesseln, die „renewable ready“ sind, ist nicht sinnvoll.** Das Konzept „renewable ready“ wurde von ifeu 2016 entwickelt¹, um gerade vor dem „Schreckmoment“ eines kaputtgehenden Kessels für einen Umstieg gewappnet zu sein. Die **Förderung von Maßnahmen eines „renewable ready“-Pakets**, z. B. die Vorrüstung eines Solarspeichers, die Verlegung von Leerrohren, die Prüfung von Erdsondenbohrungen usw. könnte aber förderfähig sein im Rahmen der Steuerförderung unter dem Stichpunkt Heizungsoptimierung. Analoge Ausführungen gelten auch für das BEG.

3/5

Diese Anforderungen sind in der angekündigten **Verordnung** zu regeln. Ohne diese Anforderungen kann eine steuerliche Förderung die Kosten der Klima-Transformation sogar nach oben treiben. Daher hängt der Erfolg der steuerlichen Förderung auch wesentlich von der Verordnung ab.

3. Unabhängige Bestätigung für größere Maßnahmen verlangen. Gemäß des Gesetzentwurfs ist es ausreichend, eine Bescheinigung des ausführenden Fachunternehmens als Nachweis der Mindestanforderungen einzureichen. Hier ergibt sich eine deutliche Asymmetrie zur KfW-Förderung von Einzelmaßnahmen, bei der ein Energieeffizienz-Experte die Gesamtverantwortung übernehmen und zahlreiche



¹ Arbeitspapier, veröffentlicht in <https://www.ifeu.de/projekt/c-hange/>

- beratende und prüfende Aufgaben durchführen muss.² Energieberater sind an dieser Stelle ein wichtiges Korrektiv, das die Durchführung energetisch unsinniger Maßnahmen verhindert, sowie optimale Kombinationen, Reihenfolgen und Zeitpunkte von Sanierungen definiert. Gute Energieberater regen die Hauseigentümer zudem oft zu weiteren sinnvollen Maßnahmen an und haben einen gewerkeübergreifenden Blick auf das Gebäude. Zudem ist das Vier-Augen-Prinzip (Handwerker/Energieberater) ein bewährtes **Vollzugsmittel** – die steuerliche Förderung mit Handwerkererklärung wird nur schwerlich zu vollziehen sein. **Personal der Finanzämter** dürfte in vielen Fällen nicht ausreichend geschult sein, um die Einhaltung der technischen Mindestanforderungen zu überprüfen. Ein weiteres Argument für die Einbindung von Energieberatern ist daher **Planungssicherheit** für Endkunden; bei einer Fachunternehmererklärung ist die Wahrscheinlichkeit deutlich höher, dass die technischen Mindestanforderungen eingehalten werden, wie die Auswertung von KfW-Einzelmaßnahmen zeigen.

4/5

Eine weitere **Wechselwirkung** mit einer Klimaschutzprogramm-Maßnahme ist zu beachten. Wenn, wie im GEG geplant, eine verpflichtende Beratung bei Sanierung von mehr als 10 % der Bauteilfläche erfolgen muss, **ist eh ein Energieberater zu involvieren**; dies dürfte auf viele der Maßnahmen der steuerlichen Förderung zutreffen.

Es ist aus unserer Sicht daher sehr wichtig, dass für größere Maßnahmen die bei der KfW übliche „**Bestätigung nach Durchführung**“ durch einen Energieeffizienz-Experten erforderlich ist.

4. Einführung niederschwelliger Maßnahmen. Ergänzend schlagen wir vor, eine Bagatellgrenze für diese Bestätigung einzuführen: **Für ausgewählte Maßnahmen, die in der Verordnung auf einer Positivliste genannt werden** – Maßnahmen, die nicht zu Lock-In-Effekten oder Schnittstellen-Problemen führen –, **ist das Fachunternehmerverfahren** bis zu einer finanziellen Grenze [z. B. 1.000 Euro Steuerförderung entsprechend 5.000 Euro Investitionsvolumen] **zulässig**. Dadurch werden auch niederschwellige Maßnahmen angereizt, für die eine eigene Antragstellung bei der KfW ggf. zu aufwändig wäre. (Zu beachten ist, dass solche Maßnahmen auch im Rahmen des §35b förderfähig sein können).

5. Schnittstellenproblematik und Vermeidung von Lock-In-Effekten:

Sanierungsfahrplan in Förderung stärken. Oftmals werden Einzelmaßnahmen unkoordiniert oder in suboptimaler Reihenfolge durchgeführt. Hier geht es um Wechselwirkungen zwischen Gebäudehülle und Heizung; Vorausplanung und Berücksichtigung späterer Maßnahmen; Berücksichtigung der individuellen Gegebenheiten vor Ort. Beispiele sind: die Verlängerung des Dachüberstands bei Dachneudeckung für eine spätere Wanddämmung, der gleichzeitige Austausch von Fenstern und Dämmung der Außenwand, um bauphysikalische Probleme, Wärmebrücken und minderwertiges Fassadenbild durch zurückgesetzte Fenster („Schießcharteneffekt“) zu vermeiden usw.



² Siehe Nr. 3 „Leistungen des Energieeffizienz-Experten“ im technischen Merkblatt [https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-\(Inlandsf%C3%B6rderung\)/PDF-Dokumente/6000003612_M_151_152_430_Anlage_TMA_2018_04.pdf](https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000003612_M_151_152_430_Anlage_TMA_2018_04.pdf)

- Dadurch werden Kosten gespart und insgesamt ein besserer Standard erreicht. Das Instrument, das ursprünglich genau für den Zweck optimaler **schrittweiser Sanierungen** geschaffen wurde, ist der **individuelle Sanierungsfahrplan**. Die steuerliche Förderung wäre eine **einzigartige Möglichkeit, dieses Instrument**, das derzeit von den Antragszahlen her deutlich zu wenig in Anspruch genommen wird, genau die **Bedeutung zu verschaffen**. ifeu hat bereits 2013 in einem ersten Konzeptpapier zur steuerlichen Förderung vorgeschlagen, die **Förderung der Maßnahmen bei Vorlage eines Sanierungsfahrplans** in Anlehnung an die KfW-Paketförderung **5 %-Punkte besser zu fördern** und ggf. auch die Erstellung des Sanierungsfahrplans (bewusst kumulierbar zur BAFA-Förderung) förderfähig zu machen. (Die im BEG angekündigte verbesserte Förderung nur bei Erreichung eines Effizienzhausniveaus entfaltet aus unserer Sicht zu wenig Impuls für den Sanierungsfahrplan.)

6. Kumulierbarkeit mit Länder- und kommunalen Programmen zulassen. Bereits heute können die Mittel der KfW-Förderung und des MAP mit kommunalen oder Landesprogrammen innerhalb gewisser Kumulierbarkeits-Grenzen kombiniert werden. Dies sollte auch bei der Steuerförderung gewährleistet werden.

5/5

7. Untervermietung mit Bagatellgrenze zulassen – Die Vermietung von kleineren Teilen selbstgenutzter Gebäude ist ein Weg, den Quadratmeterverbrauch an beheizter Wohnfläche zu begrenzen (Suffizienz). Wir schlagen daher vor, vorbehaltlich einer steuerrechtlichen Überprüfung die Untervermietung kleinere Teile des Gebäudes (z. B. 25 % der Wohnfläche) als Einliegerwohnung, Studierendenzimmer usw. als unschädlich für die Steuerförderung zu definieren, so lange die Sanierungskosten nur einmal geltend gemacht werden (Ausschluss von Doppelförderung).

8. Steuerliche Beratung als Chance nutzen: Kampagne. Schätzungsweise 28 % der Deutschen geben nach einer Umfrage des Hamburger Instituts Mafo ihre Steuererklärung mit Hilfe eines Steuerberaters oder anderen Dritten ab. Eine der Hoffnungen für Renovierungsaktivitäten liegt auf der aktivierenden Funktion von Steuerberatungen. Dazu müssen Steuerberater mit einem Grundwissen über energetische Sanierungen ausgestattet werden. Erforderlich ist eine **Kampagne „Energetische Sanierung für Steuerberaterinnen und -berater“**, die das Grundwissen für die Vorteile einer Sanierung und die erforderlichen ersten Schritte schafft und Steuerberater in die Lage versetzt, motivierend auf die Durchführung von Sanierungen zu wirken.

9. Wechselwirkung mit CO₂-Bepreisung. Eine ambitioniertere und zeitnahe Ausgestaltung der CO₂-Bepreisung als bislang geplant würde die Klimaschutzwirkung der steuerlichen Förderung deutlich hebeln und die Inanspruchnahme ankurbeln.



Uwe Zimmermann

Stellvertretender
Hauptgeschäftsführer

Marienstraße 6
12207 Berlin

Telefon: 030-77307-230
Telefax: 030-77307-222

Internet: www.dstgb.de
E-Mail: uwe.zimmermann@dstgb.de

Frau
Bettina Stark-Watzinger, MdB
Vorsitzende des Finanzausschusses
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

per E-Mail: finanzausschuss@bundestag.de

Datum
01. November 2019

Aktenzeichen
II 952-00/953-20

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht

Sehr geehrte Frau MdB Stark-Watzinger,

haben Sie vielen Dank für die Einladung vom 31. Oktober 2019 zur öffentlichen Anhörung am 4. November 2019 und die Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht. Vorangestellt sei, dass aufgrund der Kurzfristigkeit diese Stellungnahme nicht abschließend sein kann.

Besonderer Grundsteuerhebesatz auf Sondergebiete für Windenergieanlagen

Zur Förderung der Windkraft ist eine höhere Akzeptanz für Windenergieanlagen vor Ort unerlässlich. Ein zentraler Baustein hierfür ist eine stärkere steuerliche Beteiligung der Standortgemeinden an der Wertschöpfung. Der vorgelegte Gesetzesentwurf sieht daher für die Gemeinden die Möglichkeit eines gesonderten Grundsteuerhebesatzes auf Gebiete für Windenergieanlagen vor. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund begrüßt diesen Vorschlag ausdrücklich.

Im Rahmen einer neuen sog. Grundsteuer D ist dabei der erhöhte Hebesatz auf den jeweiligen Grundsteuermessbetrag des jeweils entsprechenden Sondergebietes für Windenergieanlagen anzuwenden, hierbei wäre es vorzugswürdig, wenn sich der entsprechende Messbetrag maßgeblich aus der Ertragskraft der Nutzungsart „Windkraft“ ableitet.

Begrüßt wird, dass den Gemeinden, leider anders als bei der Grundsteuer C, bereits ab dem kommenden Jahr die Möglichkeit zur Einführung eines erhöhten Hebesatzes auf Sondergebiete für Windkraftanlagen eingeräumt werden soll. Die Einführung bereits zum 1. Januar 2020 ist wichtig und richtig, schließlich gilt es zur erfolgreichen Umsetzung der Energiewende den zuletzt ins Stocken geratenen Ausbau von Windkraftanlagen an Land umgehend wieder anzukurbeln. Mit der sog. Grundsteuer D erhalten die Gemeinden ein Instrument, um die Akzeptanz von Windenergieanlagen in der örtlichen Bevölkerung zu erhöhen.

Steuerliche Förderung energetischer Sanierungsmaßnahmen an Wohngebäuden

Die vorgeschlagene Maßnahme mit der Einführung eines neuen § 35c EStG energetische Sanierungsmaßnahmen an Wohngebäuden steuerlich zu fördern, um so das Ziel der Bundesregierung, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 zu reduzieren, zu erreichen, wird vom Deutschen Städte- und Gemeindebund grundsätzlich unterstützt.

Gleichwohl möchten wir an dieser Stelle darauf aufmerksam machen, dass die Kommunalhaushalte, dies gilt im Besonderen für finanzschwache Kommunen, nicht die finanziellen Spielräume haben, um Aufgaben des Bundes, wie zum Beispiel die energetische Gebäudesanierung, durch entsprechende Steuerausfälle durch den neuen § 35c EStG beim Gemeindeanteil an der Einkommensteuer de facto quer zu finanzieren. Wir halten es daher für angemessen, wenn die verringerten Einkommensteuer-Anteile der Gemeinden über die Umsatzsteuer kompensiert würden. Auch eine Anlehnung an die Regelung beim Kindergeld, wo ein standardisiertes Verfahren etabliert wurde, um Kindergelderhöhungen über den Umsatzsteueranteil der Länder (den diese an die Kommunen vollumfänglich weiterleiten) zu kompensieren, würde eine denkbare Variante darstellen.

Erhöhung der Entfernungspauschale und Mobilitätsprämie für geringe Einkommen

Die CO₂-Bepreisung ist eine weitere Maßnahme der Bundesregierung zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen. Jedoch führt diese zu einer übermäßigen Belastung der Berufspendler. Gerade (Fern-)Pendler aus dem ländlichen Raum wären hier besonders betroffen. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund begrüßt daher ausdrücklich die im Gesetzesentwurf zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht vorgeschlagene Erhöhung der Entfernungspauschale ab dem 21. Kilometer. Dies gilt gerade vor dem Hintergrund, dass im Zuge der Wohnungsknappheit in den wirtschaftlichen Zentren tendenziell die Zahl der Berufspendler noch weiter ansteigen wird.

Die Mobilitätsprämie für geringe Einkommen als Alternative zu einer erhöhten Entfernungspauschale wird ausdrücklich begrüßt.

Mit freundlichen Grüßen
Uwe Zimmermann



DEUTSCHER
LANDKREISTAG

Deutscher Landkreistag, Postfach 11 02 52, 10832 Berlin

Ulrich-von-Hassell-Haus
Lennéstraße 11
10785 Berlin

An die
Mitglieder des Finanzausschusses des Deutschen
Bundestages (per E-Mail)

Tel.: 030 590097-322
Fax: 030 590097-420

Kopie:
Mitglieder des Finanzausschusses des Bundesrates
(per E-Mail)

E-Mail: Matthias.Wohltmann
@Landkreistag.de

AZ: III900-10

Datum: 1.11.2019

**Öffentliche Anhörung zu den Gesetzentwürfen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
„Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes“ (BT-
Drucksache 19/14339) sowie „Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des
Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht“ (BT-Drucksache 19/14338)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die kurzfristig eingeräumte Möglichkeit, Ihnen unsere Anmerkungen zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht“ (BT-Drucksache 19/14338) zukommen lassen.

An dieser Stelle müssen wir allerdings vorab nachdrücklich betonen, dass sich die Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände in der frühen Phase des Gesetzgebungsverfahrens im Zusammenhang mit dem Klimaschutzpaket aufgrund der extrem kurzen Fristsetzungen der Ministerien zur Abgabe von Stellungnahmen als völlig unakzeptabel dargestellt hat. Eine inhaltliche Mitwirkung der kommunalen Spitzenverbände an diesen wichtigen Gesetzgebungsprozessen war auf diese Weise nicht möglich und offenkundig seitens der Bundesregierung auch nicht gewollt. Ein solches Vorgehen ist nicht geeignet, die Akzeptanz in der Bevölkerung und in den Kommunen zu fördern.

Sehr bezeichnend ist es, dass es in Bezug auf das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung überhaupt keine offizielle Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände stattgefunden hat. Dies widerspricht klar der geplanten gesetzlichen Regelung in § 9 Abs. 3 Bundes-Klimaschutzgesetz, wonach die Bundesregierung in einem öffentlichen Konsultationsverfahren u. a. die Kommunen einbeziehen will. Auch wenn diese Vorschrift selbstverständlich noch nicht in Kraft ist, halten wir es für äußerst unglücklich, dass die Bundesregierung gleich zu Beginn der intensiven Anstrengungen mit Blick auf die Klimaschutzziele für 2030 – aus vermeintlichen Zeitgründen – hinter ihrem selbst formulierten Anspruch zurückbleibt.

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht

Aus Sicht des Deutschen Landkreistages ist zunächst festzuhalten, dass Klimaschutz nicht ohne den ländlichen Raum funktioniert. Die Landkreise bekennen sich zum Klimaschutz und sind bereit, im Rahmen ihrer Möglichkeiten und Aufgaben die Emissionen von klimaschädlichen Treibhausgasen weitestgehend zu vermeiden. Bereits in der Vergangenheit sind hierzu in den Landkreisen entsprechende Maßnahmen ergriffen und umgesetzt worden. Der ländliche Raum darf aber auch nicht überfordert werden.

Es ist insoweit im Kontext des Klimaschutzprogramm 2030 zu berücksichtigen, dass die Mehrheit der deutschen Bevölkerung in ländlichen Räumen lebt und absehbar einen Großteil der absehbaren Lasten tragen wird. In den ländlichen Räumen befinden sich die meisten Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien (Wind, Biomasse, Photovoltaik) sowie die dazugehörigen (teils noch zu errichtenden) Übertragungsleitungen. Die Wertschöpfung des naturgemäß besonders betroffenen industriellen Sektors erfolgt zu nahezu zwei Drittel in den Landkreisen bzw. zu 54 % in den ländlichen Räumen, d.h. jenseits der Verdichtungsgebiete. Die Menschen haben hier zudem längere Arbeitswege und es gibt auch für die Alltagswege im Vergleich zu den Städten kaum ÖPNV-Angebote (in dünn besiedelten ländlichen Räumen werden z.B. nur 4 % der Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt; über die Hälfte der Verkehre in den ländlichen Räumen sind Binnenverkehre).

Es ist aus unserer Sicht deshalb zu begrüßen, dass sich die Bundesregierung im Klimaschutzprogramm 2030 auch Gedanken um die Akzeptanz ihrer Maßnahmen im ländlichen Raum gemacht hat. Im Zentrum steht dabei die geplante Erhöhung der Pendlerpauschale bzw. die Einführung der Mobilitätspauschale, damit Menschen, die beruflich auf ein Auto angewiesen sind (rund drei Viertel der Erwerbstätigen in den ländlichen Räumen nutzt für den Weg zur Arbeit das Auto), nicht übermäßig belastet werden.

Erforderlich ist für den ländlichen Raum jedoch eine dauerhafte Lastenkompensation bei allen Betroffenen. Die Erhöhung der Pendlerpauschale und die Mobilitätspauschale sind aber zeitlich nur befristet für den Zeitraum 2021 bis 2026 vorgesehen. Danach ist für Pendler keine weitere Kompensation mehr geplant. Es ist aber illusorisch anzunehmen, dass bis dahin ein ausreichendes und flächendeckendes Angebot von Alternativen zum bisherigen motorisierten Individualverkehr vorliegen wird.

Die Erhöhung der Pendlerpauschale und die Mobilitätspauschale greifen zudem erst ab dem 21. Kilometer. Menschen, die im ländlichen Raum ihren Arbeitsplatz haben und Arbeitswege unter 21. Kilometer bewältigen, sind insoweit überhaupt nicht berücksichtigt, obwohl ihnen in den meisten Fällen keine Alternativen zur Nutzung des Autos zu Verfügung stehen.

Zu berücksichtigen ist schließlich, dass durch die CO₂-Bepreisung auch der private Individualverkehr im ländlichen Raum, der zu zwei Drittel immer noch mit dem PKW bewältigt werden muss, verteuert wird, auf den die Einwohner z.B. zur Nahversorgung oder zu Arztbesuchen mangels Alternativen jedoch angewiesen sind. Diese Belastung wird durch die Anhebung der Kfz-Steuer noch verschärft. Auch hier ist keine Kompensation vorgesehen.

Wir halten es für richtig, dass nach dem Gesetzentwurf die Kommunen des Weiteren die Möglichkeit erhalten sollen, eine finanzielle Beteiligung am Betrieb der Windräder zu erhalten.

Diese finanzielle Beteiligung sollte unseres Erachtens allerdings nicht nur für die jeweils betroffene Gemeinde sowie die Nachbargemeinden gelten, sondern auch für den jeweils betroffenen Landkreis.

Unter dem Blickwinkel des Gleichheitsgrundsatzes (Artikel 3 des Grundgesetzes) muss die Möglichkeit der Gemeinden, höhere Grundsteuern für Windenergieanlagen in Sondergebieten zu erheben, zudem auf alle Standorte von Windenergieanlagen, d.h. auch jenseits der Sondergebiete, ausgedehnt werden. Weiter muss sichergestellt werden, dass naturschutzrechtliche Ersatzzahlungen als Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft durch die Windenergieanlagen auch im Baurecht erhoben werden können.

Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn unsere Anmerkungen im Rahmen der anstehenden parlamentarischen Beratungen Berücksichtigung finden würden.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

Wohltmann
Beigeordneter



**ZENTRALVERBAND
DEUTSCHES
BAUWERBE** **ZDB**

**Stellungnahme
des Zentralverbandes des Deutschen Baugewerbes e.V. (ZDB)**

zum

Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht (Drs. 19/14338)

31. Oktober 2019

Der Zentralverband des Deutschen Baugewerbes vertritt als größter Branchenverband rund 35.000 mittelständische Bauunternehmen. Wir repräsentieren das gesamte Spektrum des Baugewerbes: Vom Hochbau, Straßen- und Tiefbau bis zum Ausbau. Dazu gehören u.a. Fliesenleger, Zimmerer, Brunnenbauer, Spezialtiefbauer, Estrichleger bis hin zum Schlüsselfertigbau sowie Firmen, die von der Projektentwicklung bis hin zum Facility Management alle Dienstleistungen anbieten sowie komplette ÖPP-Projekte abwickeln. Unter dem Dach des ZDB sind sowohl handwerklich geprägte, inhabergeführte kleinere Unternehmen sowie große Mittelständler versammelt.

I. Vorbemerkungen

Wir beschränken uns in unserer Stellungnahme ausschließlich auf diejenigen Maßnahmen im Gesetzentwurf, welche die Förderung der energetischen Gebäudesanierung betreffen.

II. Richtiger Schritt

Wir halten den im Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 im Steuerrecht vorgesehenen prozentualen Abzug der Aufwendungen für Maßnahmen der energetischen Gebäudesanierung von der Steuerschuld für sehr zielführend, um das Anliegen der Bundesregierung, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 40 Prozent gegenüber 1990 zu verringern, zu unterstützen.

III. Förderzeitraum

Wir begrüßen ausdrücklich, dass das Gesetz einen langen Förderzeitraum von zehn Jahren, nämlich vom 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2029, vorsieht. Den ausfüh-

renden Unternehmen ist damit eine stabile Planung möglich. Dies ist zum einen für die Anschaffung von Maschinen und Fuhrpark entscheidend, aber vor allem im Hinblick auf die Zahl der Mitarbeiter von enormer Bedeutung. Denn durch die zehnjährige Geltung der Förderung kann der Personalbestand der Betriebe dauerhaft erhöht werden.

Angesichts des aktuellen Fachkräftemangels wären kurzfristige Einstellungen auch schwierig zu bewerkstelligen. Zudem sind die Bauunternehmen derzeit stark ausgelastet und könnten eine durch die Steuerbegünstigung hervorgerufene erhöhte Nachfrage in einer kürzeren Dauer tatsächlich nicht abarbeiten.

IV. Schnelles Inkrafttreten

Sehr positiv sehen wir, dass der Entwurf in einem beschleunigten Verfahren noch vor Jahresende zum Abschluss gebracht werden soll. Um jedoch ein derzeit zu beobachtendes Aufschieben der Erteilung von Aufträgen durch die Investoren zu verhindern und einer Verunsicherung der Verbraucher entgegen zu wirken, plädieren wir dafür, die Förderung auch rückwirkend zu gewähren.

V. Förderhöhe

Die im neuen § 35 c EStG vorgesehene Förderung bietet unserer Auffassung nach erhebliche Anreize für die Steuerpflichtigen, in die energetische Sanierung des selbstgenutzten Wohngebäudes zu investieren. Die energetischen Sanierungsmaßnahmen werden durch einen prozentualen Steuerabzug gefördert, dieser beträgt je begünstigtem Objekt maximal 40.000 Euro.

Sehr positiv sehen wir, dass es möglich ist, die Förderung für mehrere Einzelmaßnahmen an einem begünstigten Objekt in Anspruch zu nehmen, so dass mehrere Maßnahmen gleichzeitig oder zeitlich hintereinander durchgeführt werden können. Derzeit wird häufig eine einzige energetische Maßnahme beauftragt. Da in dem Entwurf Aufwendungen bis zu einem Betrag von 200.000 Euro berücksichtigt werden können, werden Eigentümer angeregt, an ihrem Gebäude Maßnahmenkombinationen durchführen zu lassen, die erheblich wirkungsvoller sind. Es ist einem Steuerpflichtigen dadurch möglich, das selbstgenutzte Wohngebäude umfassend oder sogar voll energetisch zu sanieren.

VI. Einbeziehung vermieteten Wohnraums

In Deutschland wohnt über die Hälfte der Bevölkerung in gemieteten Wohnungen. Um auch für diesen wesentlichen Gebäudebestand eine wirksame energetische Sanierung zu ermöglichen, halten wir die Einbeziehung des Mietwohnungsbestands in die steuerliche Förderung nach § 35 c EStG für unabdingbar.

VII. Fördermaßnahmen

Damit wertvolle Maßnahmen zur Effizienzsteigerung nicht ungenutzt bleiben, fordern wir in die Aufzählung der steuerlich förderfähigen Einzelmaßnahmen dringend, auch die Sanierung der elektrischen Anlage explizit in das Förderkonzept aufzunehmen.

Über 60 % der Mietwohnungen aus der Zeit von 1960 bis 1989 entsprechen nicht den Anforderungen der heutigen Norm an die Anzahl an Stromkreisen. Dies ist der größte Teil des Mietwohnungsbestandes.

Aus diesem Grund regen wir an, § 35 c Nr. 7 EStG des Gesetzesentwurfs wie folgt zu ergänzen:

„Einbau von digitalen Systemen **und der Modernisierung der elektrischen Anlage** zur energetischen Betriebs- und Verbrauchsoptimierung.“

VIII. Ausführung durch Fachunternehmen

Laut Entwurf müssen die Maßnahmen der energetischen Gebäudesanierung von einem Fachunternehmen ausgeführt werden. Als Fachunternehmen sind ausschließlich in die Handwerksrolle (Anlage A) eingetragene Betriebe anzuerkennen, deren Inhaber ein Meister oder ein Bauingenieur ist. Das sind die Betriebe der einschlägigen Handwerke, die energetische Modernisierungen an der Gebäudehülle oder der Anlagentechnik ausführen.

Nur wenn die Maßnahmen durch ein Fachunternehmen ausgeführt werden, ist sichergestellt, dass auch fachgerecht gearbeitet wird und die Maßnahmen einen effektiven Sanierungserfolg erzielen.

IX. Voraussetzung Rechnung und Überweisung

Im Gesetzentwurf wird für den Erhalt der Förderung vorausgesetzt, dass der Steuerpflichtige für die Aufwendungen eine Rechnung erhalten hat, die die förderfähigen energetischen Maßnahmen, die Arbeitsleistung des Fachunternehmens und die Adresse des begünstigten Objekts ausweist. Ferner muss die Zahlung auf das Konto des Erbringers der Leistung erfolgt sein. Das begrüßen wir nachdrücklich, weil dadurch der Schwarzarbeit ein Riegel vorgeschoben wird.