



Stenografisches Protokoll der 78. Sitzung

Finanzausschuss

Berlin, den 15. Januar 2024, 13.30 Uhr
Paul-Löbe-Haus, Saal E 300
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Str. 1

Vorsitz: Alois Rainer, MdB

Tagesordnung

Einzigter Tagesordnungspunkt

Seite 5

Gesetzentwurf der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN und FDP

**Entwurf eines
Zweiten Haushaltsfinanzierungsgesetzes 2024**

BT-Drucksache 20/9999

(vorbehaltlich der Überweisung)

Federführend:
Haushaltsausschuss

Mitberatend:
Finanzausschuss
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Ausschuss für Arbeit und Soziales
Ausschuss für Familie, Senioren,
Frauen und Jugend
Ausschuss für Klimaschutz und Energie




Teilnehmende Mitglieder des Ausschusses in der Präsenzsitzung

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Daldrup, Bernhard Kasper, Carlos Schrodi, Michael	
CDU/CSU	Brodesser, Dr. Carsten Güntzler, Fritz Gutting, Olav Hauer, Matthias Meister, Dr. Michael Rainer, Alois Steiniger, Johannes Tebroke, Dr. Hermann-Josef Tillmann, Antje	
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Müller, Sascha Schäfer, Dr. Sebastian Schmidt, Stefan	
FDP	Herbrand, Markus Mansmann, Till Mordhorst, Maximilian Raffelhüschen, Claudia	
AfD	Gottschalk, Kay	
fraktionslos	Görke, Christian	



Teilnehmende Sachverständige:

Balmann, Prof. Dr. Alfons

Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien (IAMO)

Brümmer, Prof. Dr. Bernhard (digital)

Georg-August-Universität Göttingen

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.

von Randow, Matthias

Dreyer, Sebastian

Deutscher Bauernverband e. V.

Conzen, Bernhard

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V.

Schenuit, Carolin

Heinemann, Prof. Dr. Friedrich

ZEW - Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung

Jansen, Dr. Dirk

Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung

Theuvsen, Prof. Dr. Ludwig

Thöne, Dr. Michael

Finanzwissenschaftliches Forschungsinstitut an der Universität zu Köln

Wigger, Prof. Dr. Berthold U.

Karlsruher Institut für Technologie



(Beginn: 13.30 Uhr)

Vorsitzender Alois Rainer: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich eröffne die Sitzung und begrüße zunächst alle anwesenden Sachverständigen. Bitte sehen Sie es mir nach, wenn ich aus zeitlichen Gründen nicht alle Damen und Herren Sachverständigen einzeln begrüße.

Die heutige Sitzung findet wie vereinbart im hybriden Format unter Vollpräsenz der Kolleginnen und Kollegen statt. Ich begrüße auch alle Kolleginnen und Kollegen im Saal und in der Schalte. Ebenso begrüße ich die Vertreterinnen und Vertreter des BMF sowie die Vertreterinnen und Vertreter der Länder. Außerdem ein herzliches Willkommen an die Gäste auf der Tribüne und auch in der Schalte! Ich darf Ihnen zu Beginn des neuen Jahres noch alles erdenklich Gute für das neue Jahr wünschen, viel Glück und Gesundheit.

Ich rufe den **einzigen Tagesordnungspunkt** auf:

Gesetzentwurf der Fraktionen SPD,
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP

**Entwurf eines Zweiten
Haushaltsfinanzierungsgesetzes 2024**

BT-Drucksache 20/9999

(vorbehaltlich der Überweisung)

Federführend:
Haushaltsausschuss

Mitberatend:
Finanzausschuss
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Ausschuss für Arbeit und Soziales
Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen
und Jugend
Ausschuss für Klimaschutz und Energie

Zu dem Gesetzentwurf ist ein Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen auf Ausschussdrucksache 20(8)5783 an alle Mitglieder des Ausschusses verteilt worden.

Konkret sind im Gesetzentwurf insbesondere folgende steuerliche Maßnahmen vorgesehen: Die

derzeit geltenden gesetzlichen Steuersätze im Luftverkehrsteuerrecht werden zum 1. Mai 2024 erhöht. Es entfällt mit Ablauf des 30. April 2024 der Absenkungsmechanismus gemäß § 11 Absatz 2 Luftverkehrsteuergesetz. Des Weiteren wird die Steuerentlastung nach § 57 Energiesteuergesetz - das ist die Begünstigung von Dieselkraftstoff für Betriebe der Land- und Forstwirtschaft - durch die Änderung des Energiesteuergesetzes degressiv zurückgeführt.

Soweit Sie als Sachverständige dem Finanzausschuss vorab schriftliche Stellungnahmen zugesendet haben, sind diese an alle Mitglieder verteilt worden. Sie werden auch Bestandteil des Protokolls der heutigen Sitzung.

Für das Bundesministerium der Finanzen nochmal explizit darf ich hier im Saal Frau Ministerialdirigentin Dr. Kuhn, Herrn Ministerialrat Fritz und Frau Regierungsdirektorin Weiß herzlich begrüßen.

Für die Anhörung ist ein Zeitrahmen von 1 Stunde und 30 Minuten vorgesehen, also bis circa 15 Uhr. Ziel ist es, möglichst vielen Kolleginnen und Kollegen die Möglichkeit zur Fragestellung zu geben. Daher hat sich der Finanzausschuss in dieser Legislaturperiode für folgendes Verfahren entschieden: Die vereinbarte Gesamtzeit wird entsprechend der Fraktionsstärke in Einheiten von jeweils fünf Minuten unterteilt. In diesem Zeitraum müssen sowohl Fragen als auch Antworten erfolgen. Die Kolleginnen und Kollegen wissen: Je kürzer die Fragen formuliert werden, desto mehr Zeit bleibt dementsprechend auch für die Antworten. Wenn mehrere Sachverständige gefragt werden, bitte ich, darauf zu achten, dass den folgenden Experten ebenfalls Zeit zur Antwort bleibt.

Mit Blick auf die Auflösung der Fraktion Die Linke hat der Ausschuss beschlossen, den beratenden Mitgliedern Frau Kollegin Wissler und Herrn Kollegen Görke die bisher für die Fraktion Die Linke vorgesehenen Zeitfenster zur Verfügung zu stellen. In der Praxis ändert sich damit nichts am bisherigen Verfahren.



Ich bitte die Kolleginnen und Kollegen, zu Beginn ihrer Frage immer die Sachverständigen zu nennen, an die sich die Frage richtet. Bitte nennen Sie bei einem Verband nicht die Abkürzung, sondern den vollen Namen, um Verwechslungen zu vermeiden. Die Fraktionen werden gebeten, soweit nicht bereits geschehen, ihre Fragesteller bei mir anzumelden. - Jetzt haben wir alles; danke.

Die heutige Anhörung wird live im Internet per Livestream übertragen. Anschließend ist die Aufzeichnung der Anhörung in der Mediathek des Deutschen Bundestages abrufbar.

Zum Protokoll: Zu der Anhörung wird ein Wortprotokoll erstellt. Zu diesem Zweck wird die Anhörung aufgezeichnet. Ich gehe davon aus, dass Sie mit der Aufzeichnung einverstanden sind. Zur Erleichterung der Protokollierung anhand der Tonaufzeichnung werde ich die Sachverständigen vor jeder Abgabe einer Stellungnahme noch mal namentlich aufrufen.

Ich darf alle bitten, die Mikrofone zu benutzen und sie am Ende der Redebeiträge wieder abzuschalten, damit es nicht zu Störungen kommt. Ich weise darauf hin, dass das Mitschneiden der Sitzung, also Bild- und Tonaufnahmen durch Dritte, untersagt ist.

Dann wollen wir auch mit der Anhörung beginnen, und zwar mit der Fraktion der SPD, mit Herrn Kollegen Schrodi. Bitte.

Michael Schrodi (SPD): Danke. - Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Erst mal vielen Dank an alle Sachverständigen, dass Sie sich heute die Zeit nehmen und uns für Fragen zum Zweiten Haushaltsfinanzierungsgesetz zur Verfügung stehen.

Unabhängig vom Haushalt ist es notwendig, bei langjährigen Subventionen immer wieder zu schauen, ob sie weiterhin gerechtfertigt sind. Dieser Gesetzentwurf sieht den schrittweisen Abbau der Agrardieselsubvention vor. Was klarzustellen ist: Wir wollen eine zukunftsfähige, wir wollen eine starke Landwirtschaft.

Meine Frage geht deshalb an Professor Dr. Balmann, Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien. Sie haben in Ihrem Gutachten geschrieben, dass diese Dieselbeihilfe nur wenig zur Wettbewerbsfähigkeit der Landwirtschaft beiträgt. Vertreterinnen und Vertreter der Landwirtschaft befürchten aber gerade existenzielle Schwierigkeiten. Halten Sie diese Befürchtungen für nachvollziehbar?

Und zum Zweiten: Es wird ja immer diskutiert, wer denn nun am stärksten betroffen ist: Sind das immer die kleineren Betriebe, sind das eher die größeren, ist es die ökologische Landwirtschaft? Also, welche Betriebsformen profitieren am meisten und sind dann auch am meisten von dem Abbau dieser Subvention betroffen?

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Professor Balmann.

Sachverständiger Prof. Dr. Alfons Balmann (Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien, IAMO): Die Befürchtungen existenzieller Schwierigkeiten sind nicht nachvollziehbar. Ich glaube, da ist sich die Wissenschaft einig. Die Landwirtschaft hatte eine längere Phase mit niedrigen Preisen und auch mehrjährigen Dürren. Dann gab es aber zwei sehr gute Jahre. Jetzt sind die Preise wieder etwas niedriger, aber immer noch eigentlich höher als vor dem September 2021, bevor dieser große Preisboom im Grunde genommen stattgefunden hat.

Profitiert haben von diesen hohen Preisen in den letzten beiden Jahren vor allen Dingen die großen Haupterwerbsbetriebe mit mehr als 100 Hektar sowie die großen juristischen Personen. An diese größeren und großen Betriebe fließen auch etwa zwei Drittel der Dieselbeihilfe, und der Großteil gerade dieser Betriebe ist sehr gut aufgestellt.

Natürlich muss man jetzt sehen, dass die Kosten auch mit der Inflation wieder ansteigen; auch die Zinsen sind gestiegen. Das hat jüngst sicherlich auch dazu geführt, dass weniger in der Landwirtschaft investiert wird. Allerdings ist das teilweise auch ein konjunkturelles Problem, weil in den Jahren, wo wir so niedrige Zinsen hatten, enorm



viel investiert worden ist und die Investitionen der Landwirtschaft enorm zugenommen haben, insbesondere die Kapitalintensität.

Es gab natürlich auch die Agrarreformen, wo eben Umverteilungen zugunsten kleinerer Betriebe und Junglandwirte vorgenommen wurden - das spiegelt sich ein bisschen in Umschichtungen wider -, und auch die Greening-Zahlungen wurden in Eco-Schemes umgeschichtet. Das sind aber letztlich nach wie vor Gelder, die in die Landwirtschaft fließen, allerdings eher zielgerichtet.

Nun zu Ihrer zweiten Frage: Wen trifft das eigentlich besonders? Im Durchschnitt haben wir in Deutschland eine Dieselbeihilfe von etwa 28 Euro pro Hektar. Schauen wir uns Ackerbaubetriebe oder kleinere Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe sowie Ökobetriebe an, dann landen wir etwa bei 25 Euro. Schauen wir uns Futterbaubetriebe oder auch die großen Haupterwerbsbetriebe mit eben deutlich über 100 Hektar an, dann betragen diese Zahlungen etwa 35 Euro. Das bedeutet vor allen Dingen, dass die Intensität der Bewirtschaftung mit ein Treiber der Dieselbeihilfe ist.

Vielleicht noch ein Punkt zu den kleineren Betrieben: Wir haben eigentlich sehr, sehr viele Begünstigungen kleinerer Betriebe, die ohnehin fließen, beispielsweise im Rahmen der EU-Direktzahlungen; aber wir haben auch Steuervergünstigungen für kleinere Betriebe. Mein Eindruck ist, dass wir gerade bei den kleineren Betrieben eher das Problem einer extrem intensiven Konkurrenz haben, weil die vor allen Dingen an einem Standort, insbesondere in Süddeutschland, angesiedelt ist.

Vielleicht auch noch ein Punkt zu den Ökobetrieben. Es wurde teilweise gesagt, Ökobetriebe sind, weil sie keine Pflanzenschutzmittel einsetzen dürfen, stärker belastet. Tatsächlich sehen wir aber eben, dass diese Betriebe deutlich weniger Dieselbeihilfe pro Hektar erhalten. Das liegt wahrscheinlich an der geringeren Intensität, die dann überkompensiert, was man vielleicht an Bewirtschaftung mehr benötigt.

Vielleicht noch ein Punkt mit Blick auf die Klimaschutzziele, die ja auch als Treiber genannt werden. Man muss natürlich sehen: Hier fließen die Gelder direkt in etwa 5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente. Wir haben auch eine Subventionierung gerade der Moornutzung, die in Deutschland mit 5,5 Prozent der gesamten Treibhausgasemissionen belastet ist. Diese Moornutzung wird eben auch mit 25 Millionen Euro aus der Dieselbeihilfe mitsubventioniert. Das ist ein erheblicher Betrag, der hier sicherlich auch eine Rolle spielt.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Für die Fraktion der CDU/CSU Frau Kollegin Tillmann, bitte.

Antje Tillmann (CDU/CSU): Danke schön und auch von mir einen schönen guten Tag! - Während wir hier diskutieren, geht über den Ticker, dass die Fraktionsspitzen die Bauern kurzfristig zu einem Spitzengespräch eingeladen haben. Ich finde, es ist eine Missachtung des Parlaments, dass zeitgleich, während wir uns hier inhaltlich befassen, die Koalitionsspitze versucht, an uns vorbei jetzt noch Änderungen durchzuführen. Ich wünsche den Bauern dabei viel Glück. Das werden wir am Mittwoch bestimmt thematisieren.

Ich danke gerade Herrn Conzen, dass er bei den vielen anderen wichtigen Veranstaltungen sich für uns die Zeit nimmt, und deshalb geht meine erste Frage an Sie. Offensichtlich waren die Fraktionsführungen der Koalition so überrascht über die vielen Belastungen, die auf die Bauern zukommen, dass sie die Hälfte der Belastungen schon im Vorhinein wieder zurückgenommen haben. Von daher gebe ich Ihnen gern die Gelegenheit, mal darzustellen, ob das tatsächlich stimmt, was teilweise ja auch in den Zeitungen steht: die hohen Gewinnmargen der Bauern.

Und da zeitgleich Finanzminister Lindner gerade die Risikoausgleichsrücklage als große Lösung bringt, wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie auch darauf zu sprechen kämen. Denn insbesondere im Osten wird das nichts bringen, weil alle Gesellschaften als Kapitalgesellschaften organisiert sind. - Danke schön, Herr Conzen.



Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Conzen.

Sachverständiger Werner Conzen (Deutscher Bauernverband e. V.): Danke schön, Herr Vorsitzender. - Gerne antworte ich darauf. Das Thema, das wir hier verhandeln, ist natürlich sehr komplex. Ich sage jetzt mal: Der Abbau der Begünstigungen beim Kraftstoff und der Kraftfahrzeugsteuer ist sicherlich nur der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen gebracht hat, aus der Gesamtkonstellation der letzten zwei Jahre.

Ich will Ihnen einfach erklären: Es fehlen uns bis heute bereits fast 900 Millionen Euro, die die Bundesregierung den Landwirten schon weggenommen hat, die nicht mehr da sind. Wir haben allein im letzten Jahr - was uns gewundert hat, was parlamentarisch nicht üblich ist - kurzfristig ohne Beratung im Sommer den Hinweis bekommen, dass zum Beispiel die GAK-Mittel - es sind zugesagte Mittel - um circa 300 Millionen Euro gekürzt werden. Außerdem hat man bei der Sozialversicherung die Zuschüsse für die Berufsgenossenschaft um 77 Millionen Euro gekürzt und für dieses Jahr weitere 100 Millionen Euro, zusätzlich zu den Kürzungen beim Agrardiesel oder bei der Kraftfahrzeugsteuer, noch in den Raum gestellt.

Wir sind der Meinung, dass 1,2 Prozent der Bevölkerung mit 10 Prozent Belastung der Sparmaßnahmen überfordert sind. Das ist der Grund, warum die Bauern ja eigentlich auf die Straße gegangen sind: die Unzufriedenheit. Wir haben die ZKL gehabt; wir haben das Borchert-Papier gehabt. Nichts von dem, was die Bundesregierung uns an Geld zugesagt hat, wurde in eine Welle der Umsetzung gebracht. Das hat dazu geführt, dass die Landwirte im Grunde genommen in den letzten Jahren keine politische Struktur mehr gesehen haben, sondern nur noch Verbote, Veränderungen - Düngeverordnung; ich will die ganzen Dinge nicht aufzählen -, die uns erheblich belasten, die jeden Landwirt Geld kosten.

Wir haben in den Betrieben in diesem Jahr eine Rücknahme der GAP-Mittel - Gemeinsame Agrarpolitik - aus Brüssel von über 30 Prozent. Die Programme, die die Bundesregierung ausgelobt hat - das Bundesministerium für Ernährung,

Landwirtschaft und Verbraucherschutz -, sind in der Landwirtschaft nicht angekommen, weil sie fehlgeleitet sind und nicht dazu führen, dass die Landwirtschaft dadurch profitieren kann. Das ist das Gesamtpaket. Die Pauschalierung wird zurückgefahren.

Ich will nur gerade noch einen Kommentar bringen: Die Maßnahmen des Verdienens der letzten Jahre sind a) einmal der Coroneffekt, wo Auszahlungen in die Landwirtschaft geleistet worden sind, die nicht Einkommen aus der klassischen Landwirtschaft sind, und es sind b) die Dinge, die der Krieg mit sich gebracht hat. Die Landwirte haben ein Wirtschaftsjahr vom 01.07. bis zum 30.06. Das heißt, die Ernte, die aus dem Vorjahr aufgestellt wird mit den Kosten, wird aber erst im nächsten Jahr mit der Ernte gutgeschrieben.

Ich will Ihnen ein Beispiel nennen - Corona und Krieg -: Der Landwirt hat in einem normalen Jahr für 180 Euro pro Tonne Dünger gekauft und 1 Euro für Dieselmotorkraftstoff bezahlt. Damit hat er seine Ernte aufgestellt. Er erntet ein Jahr später, hat dann Mitnahmeeffekte bei Weizen - 150 bis 180 Euro bringt die Tonne Weizen - und hat durch den Krieg plötzlich 360 bis 400 Euro realisieren können; ähnlich war es bei Raps. Dadurch kommt es zu außerordentlichen Gewinnen in den Wirtschaftsjahren, die aber nicht dazu führen, dass die Liquidität in den Betrieben aus den vergangenen Jahren gelevelt wird, sondern wir sehen ganz deutlich, dass Investitionen in der Landwirtschaft nicht mehr getätigt werden, weil der politische Rahmen nicht da ist und die Landwirte kein Vertrauen haben in die politische Verlässlichkeit für 20 Jahre Investitionen.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Kollege Dr. Schäfer, bitte.

Dr. Sebastian Schäfer (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herzlichen Dank an die Sachverständigen, auch für Ihre schriftlichen Stellungnahmen, die Sie vorgelegt haben.



Ich darf zunächst eine Frage an Frau Schenuit vom Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft richten: Bei welchen steuerlichen Regelungen sehen Sie vor dem Hintergrund des notwendigen Umbaus unserer Wirtschaft in Richtung Klimaneutralität den höchsten Anpassungsbedarf in Bezug auf eine klimapolitische Lenkungswirkung mit Blick auf den Haushalt sowie auch auf Subventionen außerhalb des Haushalts mit den größten bzw. geringsten Anwendungsfällen?

Die zweite Frage würde ich gerne an Herrn Dr. Thöne vom Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstitut an der Universität zu Köln richten. Der Bundesrechnungshof hat in seiner Stellungnahme vom 18. April 2023 den Absenkungsmechanismus bei der Luftverkehrsteuer kritisiert, insbesondere weil er im Widerspruch zu den klimapolitischen Lenkungszielen der Luftverkehrsteuer steht. Wie bewerten Sie anstelle der vorgesehenen Änderungen jetzt im Zweiten Haushaltsfinanzierungsgesetz eine vollständige Abschaffung dieses Absenkungsmechanismus?

Ich muss mich leider nach dieser Fragerunde entschuldigen, weil ich noch zu einem Berichterstattersgespräch im BMEL muss. - Herzlichen Dank.

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Frau Schenuit.

Sachverständige Carolin Schenuit (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V.): Ganz herzlichen Dank. - Wir sehen insbesondere bei den verschiedenen Regelungen im Luftverkehr einen sehr großen fiskalischen und klimapolitischen Nutzen. Deswegen begrüßen wir auch ausdrücklich die Entscheidungen, die jetzt mit Blick auf die Luftverkehrsteuer auf den Weg gebracht wurden. Wir bedauern gleichzeitig, dass das Thema Kerosinsteuer an der Stelle runter von der Tagesordnung ist, und hoffen, dass es noch mal aufgegriffen wird, gerade auch mit Blick auf die mögliche Signalwirkung nach Brüssel.

Darüber hinaus haben wir im Bereich Luftverkehr auch noch das Thema Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge. An dieser Stelle sagen unsere Analysen, insbesondere was die Betroffenen der Veränderung betrifft, dass das

sozial von allen Tatbeständen, über die wir sprechen, durchaus am besten vertretbar ist.

Dicht gefolgt sind diese Regelungen im Luftverkehr von verschiedenen Regelungen in der Industrie. Da haben wir jetzt mit dem Ende des Jahres beschlossenen Strompreispaket eine ein bisschen widerläufige Entwicklung. Es ist auch eine schwierige Ausgangslage; das stellen wir nicht in Abrede. Gleichzeitig denken wir, dass es doch verschiedene Ansatzpunkte gegeben hätte, klimapolitisch gezielter umzustrukturieren, die Industrie bei der Transformation zu begleiten, ähnlich wie es jetzt auch für die Landwirtschaft gefordert wurde. Da würde ich jetzt beispielhaft die verschiedenen Strompreisregelungen nennen, sei es im Bereich Netzentgelte oder eben auch im Bereich Energiesteuer.

Ich fasse mich kurz, damit der Kollege Thöne noch Zeit hat. - Als Letztes würde ich gerne noch auf den Verkehr und auf das Thema Dienstwagenprivileg hinweisen. Auch dort sehen wir in puncto fiskalische Wirksamkeit, klimapolitische Chancen und soziale Verträglichkeit eine sehr gute Ausgangslage.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Bitte, Herr Dr. Thöne.

Sachverständiger Dr. Michael Thöne (Universität zu Köln): Mit Blick auf die Zeit ganz schnell: Tatsächlich wurde der Absenkungsmechanismus in der Luftverkehrsteuer vom Bundesrechnungshof bemängelt mit dem Argument, dass es bei keiner anderen Steuer in Deutschland einen solchen Mechanismus gibt, dass eine Steuer gesenkt wird, weil eine ähnlich, aber nicht identisch gerechtfertigte Abgabe steigt oder die Einnahmen aus dem Emissionshandel steigen. Tatsächlich hatte der Rechnungshof völlig zu Recht bemängelt, dass dieses Ausgleichen bei der Luftverkehrsteuer darauf hinausläuft, dass der weiterhin klimapolitisch unterbelastete Luftverkehr entgegen den Klimazielen entlastet wird. Daher ist die Abschaffung gerade dieses Absenkungsmechanismus mit Blick darauf, dass der Emissionshandel demnächst erheblich mehr Geld einbringen wird, sodass die Steuer quasi abgeschafft würde - nicht



ganz abgeschafft, aber deutlich gesenkt -, sehr zu begrüßen.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Dann für die Fraktion der FDP Kollege Mansmann, bitte.

Till Mansmann (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Meine erste Frage geht an Herrn Professor Brümmer von der Georg-August-Universität in Göttingen. Herr Professor Brümmer, wie bewerten Sie denn die im Gesetzentwurf enthaltenen Maßnahmen, insbesondere beim landwirtschaftlich genutzten Diesel, hinsichtlich ihrer Potenziale zur Förderung einer nachhaltigeren und effizienteren Landwirtschaft? Vielleicht können Sie dabei auch gleich die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Land- und Forstwirtschaft im internationalen Vergleich beurteilen.

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Professor Brümmer. Professor Brümmer ist per Webex zugeschaltet.

Sachverständiger Prof. Dr. Bernhard Brümmer (Georg-August-Universität Göttingen): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Vielen Dank, Herr Mansmann, für die Frage. Die kurzfristige Lenkungswirkung der Anpassung bei der Agrardieselbesteuerung ist begrenzt. Es ist nicht davon auszugehen, dass es durch die vorgeschlagene Kürzung bei der Agrardieselerückerstattung zu einer Veränderung der Produktionsintensität kommt. Insbesondere ist auch nicht davon auszugehen - das kann man aktuell sehr gut an den Pachtpreisen ablesen -, dass jetzt landwirtschaftlich genutzte Flächen aus der Produktion herausgenommen werden würden. Das heißt, kurzfristig sind keine starken Lenkungswirkungen von dieser Subvention zu erwarten.

Viel wichtiger ist aber die mittel- und langfristige Wirkung. Immerhin entspricht die vorgeschlagene Kürzung dann ja doch in etwa einer 15-prozentigen Preiserhöhung. Hier ist davon auszugehen, dass die Betriebe bei der Intensität, also der Menge des Dieseleinsatzes je Hektar, soweit das möglich ist, reagieren werden, mittelfristig weniger stark als langfristig - das ist, glaube ich,

klar -, aber besonders arbeitsintensive Bearbeitungsgänge wird man vielleicht etwas sparsamer vornehmen. Man wird natürlich damit rechnen können, dass die Entwicklung von dieselparenden Antriebstechnologien, sei es nun durch Effizienz beim Verbrenner oder durch alternative Antriebsformen, durch eine solche Preiserhöhung beim Diesel vorangetrieben wird.

„Mittel- und langfristig“ heißt aus meiner Sicht halt auch, dass eine Kürzung, wenn sie denn bei der Rückvergütung angestrebt wird, besser stufenweise eingeführt wird, so wie es ja jetzt auch vorgesehen ist. Man kann natürlich trefflich darüber streiten, welcher Zeitraum hier der richtige ist.

Sie sprachen auch die Wettbewerbsfähigkeit an. Dazu hat Kollege Balmann schon einiges ausgeführt. Ich möchte das ergänzen um einen Blick auf die Relation zwischen Pachtpreisen und der in der Dieselerückerstattungsdiskussion enthaltenen Größenordnung. Pachtpreise in Deutschland betragen im Durchschnitt aktuell 330 Euro pro Hektar bei Neuverpachtung. Angesichts der besprochenen Größenordnung von knapp 30 Euro, die die Kürzung der Dieselerückerstattung im Zieljahr ausmachen würde, ist das relativ unbedeutend. Mittel- und langfristig spiegeln sich solche Subventionierungen, wenn sie denn an den Betriebsmitteleinsatz auf der Fläche gebunden sind, natürlich in den Bodennutzungspreisen, in den Pachtpreisen wider. Auch dies ist erneut ein Argument dafür, die Kürzung stufenweise einzuführen. Denn das ermöglicht es, auch bei Neuverhandlungen von Pachtpreisen diese geänderte Rahmenbedingung einzuordnen.

Ich möchte ergänzen mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit, dass man innerhalb Europas natürlich ein ganz buntes Feld vorfindet, was die Dieselerückerstattung für die Landwirtschaft angeht. Wir sprechen hier in einigen Nachbarländern - Belgien und Luxemburg sind da zunächst zu nennen - von etwa 0 Cent. In den Niederlanden sprechen wir von über 50 Cent Steuer pro Liter. Nichtsdestotrotz findet man in den Ländern wettbewerbsfähige Agrarstrukturen vor. Das deutet darauf hin, dass die Agrardieselerückerstattung nicht



der kriegsentscheidende Punkt für die Landwirtschaft ist. Entscheidend ist vielmehr, wie in Zukunft mit den großen gesellschaftlichen Herausforderungen an die Landwirtschaft, die es zweifelsohne gibt, umgegangen wird. Die Dieselrückvergütung wird dort meines Erachtens nicht der Schlüssel zum Erfolg sein. - Vielen Dank.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Für die Fraktion der AfD Kollege Gottschalk bitte.

Kay Gottschalk (AfD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Vielen Dank, dass die Sachverständigen heute den Weg hierher gefunden haben. - Einleitend möchte ich zunächst sagen: Festzustellen ist - so steht es im Gesetzentwurf -: Die Ampelkoalition möchte durch die Abschaffung dieser Begünstigung für Dieselmotoren für Betriebe der Land- und Forstwirtschaft entsprechend Mehreinnahmen erzielen. Ein weiteres Ziel ist hier ja auch genannt worden: Klimaschädliche Subventionen sollen abgebaut werden.

Ein E-Traktor - etwa analog zum E-Auto - scheiterte in der Vergangenheit oft - ich glaube, das ist vielen Beteiligten hier klar - an der gewaltigen Energiemenge, die für einen üblichen Einsatz in der Landwirtschaft notwendig ist. Zwar arbeiten große landwirtschaftliche Hersteller wie Fendt im Allgäu oder der US-amerikanische Hersteller John Deere bereits fieberhaft an Prototypen für Elektrotraktoren; serienmäßig soll es diese Modelle aber erst frühestens ab Ende 2024 geben.

Ausweislich der weiteren Subventionen - dazu komme ich gleich - und Ausgaben und Einnahmen, Steuereinnahmen, sowie den erzielten Mehreinnahmen von 400 Millionen Euro stellen sich hier mehrere Fragen.

Die ersten beiden Fragen möchte ich an Herrn Conzen vom Deutschen Bauernverband stellen.

Zum einen: Wie beurteilen Sie die Situation, dass die Landwirte unter einem derart hohen Transformationsdruck gebracht werden und ihre Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigt wird, obwohl aufgrund der gewaltigen Energiemengen bei E-Traktoren - ich habe es gesagt - immer noch an Prototypen gearbeitet wird? Wie sehen Sie da

entsprechend die Mehrinvestitionen, Preise? Sie haben eben über Langfristigkeit gesprochen.

Zweitens. Die Nachfrage nach Agrardiesel ist weitgehend unelastisch. Wie beurteilen Sie die Zielsetzung des Gesetzentwurfs, klimaschädliche Subventionen abzubauen? - Das wäre an Herrn Conzen.

An Herrn Professor Dr. Wigger würde ich die folgenden Fragen stellen: 2025 sollen zu den jetzt 400 Millionen Euro Mehreinnahmen weitere in Höhe von 142 Millionen Euro erzielt werden. Angesichts der etwa 400 Milliarden Euro Einnahmen des Bundes sprechen wir hier also über Mehreinnahmen von 1 Promille der Gesamteinnahmen. Sie sprachen über Wettbewerbsfähigkeit. Ich denke an versalzene Felder und sozusagen mit Plastiktüten ummantelte Erdbeerfelder in Spanien. Sie sprachen eben über Moore, auch eine Kollegin. Ist es aus Ihrer Sicht nicht völlig widersinnig, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Landwirte im Verhältnis zu den geringeren Mehreinnahmen - wir reden über 1 Promille - so zu beeinträchtigen?

Zweitens. Sie sprachen über Pachtpreise. Ich glaube, die Pachtpreise, die man aushandeln will, wird ein großes Agrarunternehmen - das ist jedenfalls meine Auffassung - spielend zahlen. Ich glaube kaum, dass der kleine Landwirt da zum Zuge kommt. Kommt es nicht da zu einer Konzentration?

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Conzen.

Sachverständiger Werner Conzen (Deutscher Bauernverband e. V.): Danke, Herr Vorsitzender. - Also zu dem Thema alternative Kraftstoffe ist Folgendes zu sagen: Die E-Mobilität ist in der Landwirtschaft nicht umzusetzen. Ich will ein Beispiel von Claas nennen: Eine Erntemaschine mit 200 Kilowatt Leistung braucht einen 20-Tonnen-Anhänger mit Batterien, der mitgenommen werden muss, um vier Stunden lang zu ernten, und es dauert dann einen Tag, die Batterien zu laden, wenn der Betrieb denn eine Hochleistungsanlage dafür hat. Also können wir das vernachlässigen.



Zur Kritik müssen wir sagen: Wir waren unterwegs im Bereich der alternativen Kraftstoffe; nicht zu vergessen das Biokraftstoffquotengesetz. Wir hatten in der Zeit vorher Rapsmethylester. Wir konnten klimaneutral unterwegs sein. Das hat man einfach unter den Teppich gekehrt und hat gesagt: Brauchen wir nicht mehr. - Ich denke, die Entwicklung, Kraftstoff zu sparen, wird in der Landwirtschaft nicht möglich sein aus dem einfachen Grunde, dass die Bodenbearbeitung bleibt, und wenn wir von einem Verzicht von Pflanzenschutzmitteln ausgehen, ist das Pflügen Grundvoraussetzung. Das heißt also, da haben wir den höchsten Verbrauch an Diesel.

Und Sie müssen einfach wissen: Die Verteilung ist sehr unterschiedlich, was das angeht. Wir haben Betriebe, die mit 80 Litern pro Hektar auskommen, und Veredelungsbetriebe, die - das sehen Sie bei der Milchveredelung - 600 Liter pro Hektar brauchen. Jetzt können Sie die Daten ausrechnen: Wenn Sie da diese Vergütung wegnehmen, dann kann das ein kleiner und ein mittlerer Betrieb leicht schultern; aber für einen Veredelungsbetrieb ist das extrem schwierig. Deshalb geht das nicht.

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Professor Wigger.

Sachverständiger Prof. Dr. Berthold U. Wigger (Karlsruher Institut für Technologie): Vielen Dank für die Einladung und vielen Dank für die Frage. - Ich will es jetzt mal sehr kurz machen. Der Punkt war hier: Die Mehreinnahmen, die jetzt dadurch gewonnen werden, dass die Steuerbegünstigung beim Diesel zurückgeführt wird, seien angesichts der gesamtstaatlichen Einnahmen so klein, dass diese sich doch kaum lohne. Das ist natürlich ein etwas merkwürdiges Argument, meine ich. Ich habe in meiner Stellungnahme ausgeführt, dass man eigentlich keine guten ökonomischen Gründe für die Steuerbegünstigung finden kann. Es sprechen umweltökonomische Gründe dagegen, es sprechen ordnungspolitische Gründe dagegen, und es sprechen verteilungspolitische Gründe dagegen. Zwar ist die zusätzliche Einnahme, die dadurch gewonnen wird, nicht erheblich; das macht die Steuerbegünstigung des Diesels aber nicht besser.

Insofern ist es zu begrüßen, dass man sie jetzt zurückführen will. - Danke schön.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Für die Fraktion der SPD: Kollege Kasper, bitte.

Carlos Kasper (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Es ist immer wieder erstaunlich, wie nicht nur moralisch, sondern auch inhaltlich flexibel die AfD argumentiert. Tatsächlich ist es ja so, dass die AfD sämtliche Subventionen abschaffen möchte, zum Beispiel auch die Agrardieselsubvention; das klang ja gerade nicht so.

Ich würde aber gerne Professor Dr. Heinemann vom ZEW fragen - denn er hat die Steuervergünstigungen untersucht -, welche Erkenntnisse er gewonnen hat, wie er nach dieser Untersuchung die geplante Abschaffung der Steuerentlastung beurteilt, was - gehen wir noch mal in die Historie - das Ziel der Agrardieselbeihilfe war und ob dieses Ziel auch erreicht worden ist.

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Professor Heinemann.

Sachverständiger Prof. Dr. Friedrich Heinemann (ZEW - Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH Mannheim): Vielen Dank für die Frage, Herr Kasper. - Eine gute Leitfrage für eine Beurteilung einer Subvention ist: Würde man diese Subvention heute noch mal neu einführen, heute, im Jahr 2024? Die Antwort auf diese Frage, bei der Agrardieselvergünstigung, ist vollkommen eindeutig: Nein. Das würde man nicht machen. Selbst wenn man das Förderziel, die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Landwirtschaft, für notwendig hält, würde bei erneutem Nachdenken am Reißbrett sicher nicht so ein Design entstehen. Warum nicht? Der Förderansatz dieser Dieselsubvention ist ja eine Verbiligung eines bestimmten Inputs, eines fossilen Inputs in der Produktionsfunktion der Landwirtschaft. Das schafft natürlich auch unweigerlich die Anreize, diesen Input verstärkt zu nutzen, und setzt einen Anreiz gegen einen sparsamen Umgang mit Agrardiesel.

Immer wieder kommt das Argument - das haben wir heute in verschiedenen Varianten auch schon



gehört -: Die Nachfrage ist nicht elastisch, das ist eine Null-Eins-Entscheidung, die Landwirtschaft hat da keine Möglichkeit, was anderes zu tun. - Dieses Argument „Die Elastizität ist null“ haben wir in vielen Kontexten gehört. Das haben wir bei der Gaskrise gehört. Immer wieder ist man erstaunt, wie stark Elastizitäten doch sind, welche Anpassungsleistungen ausgelöst werden können. Natürlich sind die kurzfristig geringer als mittel- und langfristig; aber es gibt vielfältige Ansatzpunkte, Diesel einzusparen. Ich habe in der Vorbereitung auf die Anhörung noch mal gesucht: Sogar die Landwirtschaftsverbände haben seitens lange Leitfäden, wie man Diesel einsparen kann. Das fängt natürlich mit dem Pflanzkonzept an, geht über die Entscheidung über Saattechnik, Bodenbearbeitung und Pflanzenschutz weiter - das ist natürlich richtig; welche Pflanzenschutzkonzepte sind verfügbar? - bis hin zu Entscheidungen über Investitionen in die betreffenden Maschinen oder zu deren Wartung.

Es gibt natürlich auf der Angebotsseite, bei den Landmaschinenbauern, in dem Moment, wo der Diesel einfach heruntersubventioniert ist, Anreize auf einem großen europäischen Markt - Deutschland ist ein großer Markt -: Das hat ja Auswirkungen auf das Angebot an Landmaschinen, das zur Verfügung gestellt wird. Wenn der Diesel heruntersubventioniert ist, ist das Interesse eben auch nicht da, Kunden dadurch zu gewinnen, dass man wieder 10, 20 Prozent weniger Diesel für die jeweilige Maschine braucht oder bestimmte Komponenten der Technologie mit anderen Antriebstechniken oder Energietechniken nutzt.

Also: Dieserverbrauch ist selbstverständlich preiselastisch, kurzfristig geringer als mittel- und langfristig; aber das wird dann auch das Innovationstempo, hier immer effizienter zu werden, antreiben. Die Statistiken zeigen ja auch, wie der Dieserverbrauch pro Hektar über die Jahre zurückgeht. Dieses Tempo ist nicht endogen; das fällt nicht vom Himmel; das ist auch durch die Preisanreize, die gesetzt werden, getrieben. Ich glaube, momentan ist eines der großen falschen Argumente, in der öffentlichen Debatte zu sagen, dass die Landwirtschaft nicht reagieren kann.

Die Steuersubvention für Agrardiesel muss man auch in das Gesamtkonzept dessen einbetten, was die Bundesrepublik im Rahmen ihrer Klimapolitik verfolgt, und man muss sagen: Das ist eine hochgradig inkohärente Subvention. Das erinnert mich so ein bisschen an die EU-Subventionierung in Zeiten, als man schon Tabakwerbeverbote hatte, aber immer noch den Tabakanbau subventioniert hat. Die Zeiten liegen auch hinter uns. Genau so eine Inkohärenz haben wir heute hier.

Die Folgen für die Wettbewerbsfähigkeit, die ja das eigentliche Förderziel ist, sind schon angeklungen. Weil man Anpassungsmöglichkeiten hat und vor allen Dingen auch wegen der Kapitalisierung im Landpreis und in Pachten wird dieses Argument doch stark überstrapaziert. Statische Betrachtungen der Dieselsubventionen - pro Hektar betragen sie soundso viel Euro - berücksichtigen eben nicht, dass sich im Gleichgewicht bei den Anpassungen - bei Wegfall einer solchen Subvention - die Pachtpreise nicht so dynamisch entwickeln würden wie andernfalls, sodass es ein Stück weit auch eine Milchmädchenrechnung ist, wenn man nur diese statischen Betrachtungen anstellt.

Es ist also kein zielgenaues Instrument für die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der Landwirtschaft; es ist ein hochgradig inkohärentes Instrument, wenn man den Gesamtrahmen betrachtet.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Für die Fraktion der CDU/CSU: Kollege Steiniger, bitte.

Johannes Steiniger (CDU/CSU): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich habe zuerst zwei Fragen an Herrn Conzen und dann eine an Herrn Professor Theuvsen.

Erste Frage, Herr Conzen: Thema Planungssicherheit. Die Winzer bei mir in der Region sagen mir: Wir investieren jetzt erst mal nichts mehr; auf diese Bundesregierung können wir uns nicht verlassen, Knall auf Fall kommt so eine Steuererhöhung. - Wie ist das bei Ihnen im Verband?



Zweitens. Es wurde ja gesagt: Wenn die Agrardieselsteuer wieder erhöht wird, dann fallen die Pachtpreise. Was sagen Sie zu dieser These? - Das ist der erste Fragenkomplex.

An Herrn Theuvsen: Wir haben jetzt viel gehört über sogenannte klimaschädliche Subventionen. Könnten Sie mir das mal ein bisschen einordnen? Denn wenn ich das richtig sehe, gibt es eben derzeit noch keine großen Alternativen. Klar kann man ein bisschen sparsamer fahren; aber das wird den berühmten Bock nicht fett machen.

Übrigens, Herr Professor Heinemann, eine Empfehlung: In Mannheim gibt es ja auch einen großen Standort von John Deere; ich war da schon mal. Die arbeiten an Elektrotraktoren. Aber da können Sie sich auch mal anschauen, wie und unter welchen Voraussetzungen das in den nächsten Jahren realistisch ist; das noch als kurzer Hinweis.

Also: erst Herr Conzen zwei Minuten und dann Herr Professor Theuvsen zwei Minuten.

Vorsitzender Alois Rainer: Danke. - Bitte, Herr Conzen.

Sachverständiger Werner Conzen (Deutscher Bauernverband e. V.): Danke schön, Herr Vorsitzender. - Zum Thema Planungssicherheit brauche ich, glaube ich, hier nichts zu sagen. Die ZKL kennen wir. Das Jochen-Borchert-Papier zum Thema Veredelung kennen wir. Dort sind gesellschaftspolitisch Verträge gemacht worden, wie man die Zukunft angeht; das ist nicht angepackt worden. Das heißt also, für uns in der Landwirtschaft ist dieses Thema ad acta gelegt. Wir werden das nicht mehr anfassen, weil es keine langfristigen Planungshorizonte gibt. Einer, der sich beim Thema Tierhaltung neu orientiert, der muss einen 20-Jahres-Horizont haben. Gerade bei den jetzigen Zinsen braucht er 20 Jahre, um zurechtzukommen. Das Einkommen bei der Veredelung muss hier als extrem knapp bewertet werden. Aus diesem Grund passt das nicht mehr in die Landwirtschaft hinein: Der Planungshorizont ist nicht gegeben. - Das ist das eine.

Zum Thema Pacht sei Folgendes gesagt: Bei dem Flächenverbrauch, den wir hier in Deutschland haben - Urbanität, immer größer, Landflucht, 57 Prozent der Menschen leben auf dem Land und wollen auch auf dem Land leben -, brauchen wir uns keine Hoffnungen zu machen, dass die Fläche irgendwann billiger wird, schon gar nicht, wenn der Diesel, ich sage jetzt mal: nicht mehr subventioniert wird, ob das bei einem Betrieb 30 Euro oder 100 Euro für Diesel sind. Das sind Dinge bei der Nachfrage, die zu beurteilen sind, und daran sind Landwirte selber nicht schuld, sondern die stehen im Wettbewerb. Wenn man unsere kleinen Strukturen mit den kleinen einzelnen Schrauben so kaputtmacht - dazu zählt jetzt auch die Agrardieselbeihilfe -, dann darf man sich nicht wundern, dass wir größere Strukturen haben müssen, um überhaupt noch wettbewerbsfähig zu sein. Damit machen wir die bäuerlichen Familien kaputt. Deshalb wird der Pachtpreis im Grunde genommen im Wettbewerb immer etwas nach oben gehen, weil Fläche einfach knapp ist.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Bitte, Herr Professor Theuvsen.

Sachverständiger Prof. Dr. Ludwig Theuvsen: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Ich will gerne etwas zum Thema der Subvention oder eben auch Nichtsubvention an dieser Stelle sagen. Die Gesetzesbegründung führt ja dieses Argument der klimaschädlichen Subvention an. Das wäre es für mich beim Agrardiesel nur, wenn wir verschiedene Antriebstechnologien zur Auswahl hätten, nämlich klimafreundlichere und weniger klimafreundliche, und jetzt durch staatliches Handeln die weniger klimafreundliche Alternative ökonomisch begünstigt wird. Aber - das ist ja schon in der Vorbemerkung von Herrn Conzen deutlich geworden - im Moment fehlt es ja noch an Alternativen zum Dieselantrieb; das heißt, wir haben nur einen Antrieb. Insofern kann keine Förderung zulasten eines klimafreundlicheren Antriebs vorliegen, und es geschieht dementsprechend auch nicht.

Das Argument, das gerade aus dem Raum Mannheim in die Diskussion eingebracht wurde, kann ich nicht nachvollziehen. Das Argument basiert



ja auf der Annahme, dass die Motoren durch die Landtechnikindustrie entwickelt werden und dann von ihr auch in die Landmaschinen eingebaut werden. Dem ist ja nicht so, sondern die Landtechnikindustrie kauft Motoren von MAN, Daimler, Caterpillar, verwendet diese Motoren von anderen Herstellern, wo ja der Druck der hohen Dieselpreise und der hohe Effizienzdruck des Transportgewerbes auf die Motorentechnologie wirkt. Deswegen haben wir auch dort hohe Anreize, möglichst sparsame Motoren einzusetzen, und das führt dazu, dass auch hier entsprechende Sporbemühungen technologisch zum Tragen kommen.

Last, but not least ist es, glaube ich, so - das hat auch der Kollege Brümmer schon deutlich gemacht -: Kurzfristig ist die Elastizität in der Tat gering, weil sie ja vom Produktionsverfahren grundsätzlich abhängt und es gar nicht möglich ist, morgen beim Anstieg der Treibstoffpreise zu sagen: „Na ja, dann pflügen wir nicht mehr“, „Da machen wir keinen Pflanzschutz mehr“, oder: „Verzichten wir auf die Aussaat.“ Alles das sind keine realistischen Optionen für Landwirte. Deswegen wird der Bedarf unabhängig vom Preis gleich hoch bleiben. Deswegen hat der Wegfall eben eher die Wirkung einer Einkommensbesteuerung für Landwirte, und das führt natürlich dann auch immer zu sehr viel Unmut.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Für die Fraktion der SPD Kollege Kasper, bitte.

Carlos Kasper (SPD): Wir haben jetzt gehört, dass die Landwirtschaft sehr unter dieser Regierung zu leiden scheint. Vielleicht könnte Herr Dr. Jansen noch mal ausführen, wie die Landwirtschaft bei der Stromsteuer entlastet wird. - Und dann hätte ich noch eine Frage zur Luftverkehrsteuer.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Bitte, Herr Dr. Jansen.

Sachverständiger RD Dr. Dirk Jansen (Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung): Vielen Dank, Herr Kasper, für die Frage, die ja jetzt nicht Gegenstand des aktuellen Verfahrens ist. Aber ich kann noch mal kurz ausführen, dass

man ja mit dem ersten Haushaltsfinanzierungsgesetz unterwegs ist, die Stromsteuerentlastung nach § 9b StromStG von 5,13 Euro auf 20 Euro pro Megawattstunde zu vergrößern. Das bedeutet also, dass hiervon die Landwirtschaft erheblich profitiert. Die Neuregelung im ersten Haushaltsfinanzierungsgesetz betrifft natürlich ausschließlich den Energieträger Strom, eine entsprechende Entlastung auf der Stromebene. - Das kann ich dazu kurzfristig sagen.

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Kasper.

Carlos Kasper (SPD): Vielen Dank. - Und dann zur Luftverkehrsteuer, die ja jetzt hier auch besprochen werden soll. Die Erhöhung der Sätze der Luftverkehrsteuer soll ja die Mindereinnahmen aus der nicht vorhandenen Kerosinbesteuerung gewerblicher Inlandsflüge kompensieren. Wie beurteilen Sie diesen Ansatz, um letztlich den Effekt eines Abbaus der klimaschädlichen Subventionen zu erzielen? Welche Vorteile bietet die Anhebung der Luftverkehrsteuer gegenüber der Kerosinbesteuerung?

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Dr. Jansen.

Sachverständiger RD Dr. Dirk Jansen (Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung): Ich versuche, das knapp zu beantworten. Wir haben aktuell in § 27 Absatz 2 Nummer 1 des Energiesteuergesetzes eine Steuerbefreiung für Luftfahrtbetriebsstoffe, die in der gewerblichen Luftfahrt verwendet werden. Das heißt, wir haben hier eine Ausnahme vom eigentlichen Regelsteuersatz nach § 2 Absatz 1 Nummer 3, der etwa 65 Cent pro Liter betragen würde. Das ist eine der wenigen Ausnahmen im Energiesteuerrecht, die wir für den Einsatz von fossilen Kraftstoffen noch haben.

Wenn man jetzt überlegen würde, wie man eine entsprechende Kerosinbesteuerung umsetzen würde, müssten wir ein bisschen gucken: Wie sind wir international und auch im Gemeinschaftsrecht da aufgestellt? International kann man darüber streiten, ob man nach dem Chicagoer Abkommen, Artikel 44, und dem Sekundärrecht der ICAO jetzt nun eine Besteuerung vornehmen kann oder nicht. Völlig unabhängig



davon muss man aber sagen, dass wir in der EU an die Energiesteuerrichtlinie, 2003/96/EG, gebunden sind, und dort ist in Artikel 14 Absatz 1b eine zwingende Steuerfreistellung für die Luftfahrtbetriebsstoffe enthalten, sodass wir das auch umsetzen müssen. Einzige Ausnahmemöglichkeit ist da der Artikel 14 Absatz 2. Man könnte also rein innergemeinschaftliche Flüge tatsächlich besteuern. Die Energiesteuerrichtlinie ist gerade in der Überarbeitung. Deswegen muss man gucken, in welche Richtung das entsprechend läuft.

Rechtlich wäre es also grundsätzlich möglich, eine Kerosinbesteuerung vorzunehmen; tatsächlich wäre es wohl möglicherweise schwierig. Wir müssten nämlich gucken: Das, was bisher relativ verwaltungseinfach und mit wenig Aufwand für die Luftfahrtindustrie über eine Steuerbefreiung geregelt ist, würde zu einer Steuerentstehung führen, mit den entsprechenden Aufwänden. Wenn man jetzt flugzeugbezogen mal die Einsatzpläne sieht, haben wir halt auch Flugzeuge, die fliegen international, innergemeinschaftlich und rein national an einem Tag sozusagen. Das heißt, wir würden da erhebliche Abgrenzungsschwierigkeiten bekommen, und Abgrenzungsschwierigkeiten bedeuten immer auch ein großes Streitpotenzial für finanzgerichtliche Anschlussverfahren. Von der Umgehungsmöglichkeit durch Tanktourismus brauche ich hier, glaube ich, gar nicht erst großartig auszugehen.

Deswegen würde ich zu einer Kerosinbesteuerung als Fazit sagen: Rechtlich wahrscheinlich möglich, vielleicht mit einigen Schwierigkeiten - tatsächlich ein unglaublich hoher Aufwand.

Wenn man dagegen den Ansatz verfolgt, diese Ersparnisse in die Luftverkehrsteuer entsprechend einzurechnen durch die höheren Steuersätze und den schon gerade angesprochenen Absenkungsmechanismus, muss man hier eindeutig sagen: Die Luftverkehrsteuer ist eine eingeführte Steuer. Sie ist höchstrichterlich ausgeurteilt, sowohl auf EU-Ebene als auch vor dem Verfassungsgericht. Sie ist rechts- und verfassungsgemäß.

Die Verwaltungsabläufe sind der Verwaltung bekannt. Die Abläufe sind entsprechend auch den Unternehmen bekannt. Die Abwicklung erfolgt

wohl weitestgehend reibungslos. Deswegen ist die Umsetzung dessen, diese Kerosinbesteuerung, die man nur schwer vornehmen kann, jetzt tatsächlich auf die Luftverkehrsteuer aufzuschlagen, mit einem sehr geringen Verwaltungsaufwand unmittelbar möglich.

Deswegen würde ich an dieser Stelle sagen: Wenn es den politischen Willen gibt - aus ökologischen Gründen -, tatsächlich Kerosin zu besteuern, und man das über das Vehikel der Anpassung der Luftverkehrsteuer macht, ist das in meinen Augen verwaltungstechnisch und auch in der Belastung für die Luftverkehrsindustrie das effizienteste Mittel. - Vielen Dank.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Für die Fraktion der CDU/CSU Kollege Dr. Tebroke.

Dr. Hermann-Josef Tebroke (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Rechtssicher und verwaltungstechnisch einfach ist das eine, wirtschaftspolitisch und klimapolitisch ist das andere.

Meine Fragen, auch zum Thema Luftverkehrsteuer, richten sich an Herrn von Randow vom Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft und an Herrn Professor Dr. Wigger.

Zum Ersten: Herr von Randow, wie schätzen Sie die deutsche Luftverkehrsteuer im Vergleich zu den Steuersätzen in anderen Mitgliedstaaten der EU ein? Wie schätzen Sie die Auswirkungen dieser Erhöhung der Luftverkehrsteuer - das sind ja immerhin rund 20 Prozent - auf Ihre Mitgliedsunternehmen ein? Und: Können Sie schon prognostizieren, wie sich diese Erhöhung der Sätze der Luftverkehrsteuer auf die Ticketpreise der verschiedenen Destinationen auswirkt?

Vor diesem Hintergrund meine Frage an Herrn Professor Wigger: Die Verfasser des Gesetzentwurfs sind der Auffassung, durch diese Regelung „den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen zu verringern und die Bürgerinnen und Bürger zu klimafreundlichem Handeln zu ermuntern“; so zitiere ich aus der Begründung. Wie sehen Sie die klimapolitischen Effekte dieser beabsichtigten Steuersatzerhöhung?



Vorsitzender Alois Rainer: Danke. - Bitte, Herr von Randow.

Sachverständiger Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.): Vielen Dank, Herr Tebroke. - Die Luftverkehrsteuer, 2011 eingeführt, hatte ja schon damals zum Ziel, eine Besteuerung des Luftverkehrs vorzunehmen - erstmalig -, und hatte zwei Dinge berücksichtigt:

Erstens. Die Luftverkehrsteuer sollte eben keine Kerosinsteuer sein. Warum? Weil die Kerosinsteuer erhebliche wettbewerbsverzerrende Elemente hat: weil sie den Verkehr zu unseren internationalen Drehkreuzen verteuert, während der Verkehr zu anderen, nichteuropäischen Drehkreuzen nicht besteuert würde. Deswegen hat die damalige Koalition sehr weise entschieden, statt der Kerosinsteuer eine Luftverkehrsteuer einzuführen.

Und sie hat etwas Zweites berücksichtigt. Sie musste nämlich berücksichtigen, dass damals Verhandlungen der EU stattfanden, die CO₂-Bepreisung des Luftverkehrs über die Einbeziehung in den Emissionshandel herbeizuführen, was dann 2012 auch passierte. Deswegen hat der Gesetzgeber damals gesagt: Wenn diese CO₂-Bepreisung über die Einbeziehung in den Emissionshandel läuft, dann müssen wir das gegenrechnen; denn wir wollen keine Addition, und wir wollen keine einseitige Verteuerung wiederum des innereuropäischen Zubringerverkehrs. Daher kommt der Absenkungsmechanismus.

Nun ist die Luftverkehrsteuer bereits 2019 deutlich erhöht worden, und sie soll jetzt erneut erhöht werden. Diese Steuererhöhung führt zu einer ganz erheblichen Steigerung der staatlichen Standortkosten in Deutschland. Das führt in der Folge dazu, dass eine ganze Reihe von Fluggesellschaften - vor allen Dingen die im innereuropäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr - die Entscheidung treffen, dass sie ihre Flugzeuge nicht mehr von deutschen Flughäfen starten lassen. Das sind nicht irgendwelche kleinen Fluggesellschaften; das sind die wesentlichen Fluggesellschaften des innereuropäischen Verkehrs, Fluggesellschaften wie Easyjet, Ryanair, Wizz Air und Eurowings.

Deswegen führt diese Erhöhung der staatlichen Standortkosten dazu, dass die Luftverkehrsanbindung in Deutschland deutlich schlechter wird.

Der Preisunterschied - ich will das mal darstellen - führt dazu, dass wir in Deutschland mit Steuern und Abgaben eine Belastung eines Fluges, der in Deutschland abgeht, in der Größenordnung von etwa 4 000 bis 4 500 Euro haben - mal im Durchschnitt pro Flugzeug Typ A320 gerechnet -, während wir an anderen Flughafenstandorten in der Europäischen Union eine Belastung von 200 bis 500 Euro haben. Sie können sich vorstellen, welche Konsequenzen damit verbunden sind. Die Folge ist eine schlechtere Anbindung Deutschlands.

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Professor Wigger.

Sachverständiger Prof. Dr. Berthold U. Wigger (Karlsruher Institut für Technologie): Vielen Dank für die neuerliche Frage. - Es fällt mir nicht ganz leicht, das in 30 Sekunden abzuhandeln.

(Heiterkeit)

Vorsitzender Alois Rainer: Dann machen Sie ein bisschen länger.

Sachverständiger Prof. Dr. Berthold U. Wigger (Karlsruher Institut für Technologie): Die Frage, inwieweit eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer einen Beitrag zum Klimaschutz leistet, muss man, glaube ich, einerseits im Kontext der grundsätzlichen CO₂-Bepreisung des Luftverkehrs sehen. Andererseits muss man sie im Hinblick darauf sehen, wie die Nachfrage im Luftverkehr reagiert, und man muss sie im Hinblick darauf sehen, warum die Erhöhung jetzt überhaupt auf die Agenda gesetzt worden ist. Sie ist ja genau genommen auf die Agenda gesetzt worden - auch in der Kurzfristigkeit -, weil es darum geht, Haushaltslöcher zu stopfen.

Fangen wir mal hinten an: Das Haushaltslöcherstopfen wird gelingen, und zwar deshalb, weil diese Maßnahme für sich genommen keinen großen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Man kann sich das für verschiedene Flüge anschauen; ich



beschränke mich für den Moment auf den inner-europäischen Luftverkehr. Angenommen, es käme zu einem Beitrag zum Klimaschutz, würde das ja bedeuten: Die Kunden fliegen weniger, und dadurch werden weniger Emissionen freigesetzt. Selbst wenn das so wäre, würde das im innereuropäischen Luftverkehr nicht viel ausmachen, weil dann ganz einfach die nicht in Anspruch genommenen Zertifikate entweder für Flüge anderswo oder neuerdings ja auch für andere Industrien genutzt würden. Also: Hier haben wir im Prinzip eine Neutralisierung.

Vorsitzender Alois Rainer: Herr Professor Wigger.

Sachverständiger Prof. Dr. Berthold U. Wigger (Karlsruher Institut für Technologie): Ich weiß; aber diesen Punkt würde ich gerne noch machen.

Vorsitzender Alois Rainer: Ja.

Sachverständiger Prof. Dr. Berthold U. Wigger (Karlsruher Institut für Technologie): Das Zweite ist: Wir beobachten eigentlich keine besonders preiselastische Nachfrage nach Luftverkehr in Deutschland. Die empirische Evidenz ist bisher nicht besonders umfangreich; aber die empirische Evidenz, die vorliegt, sagt zweierlei: Erstens trifft die Luftverkehrsteuer im Wesentlichen Low-Cost Carrier, und zweitens das auch nur kurzfristig. - Insofern: Ja, Haushaltslöcher kann man damit ein bisschen stopfen. Einen Beitrag zum Klimaschutz wird man gleichzeitig nicht erreichen.

Vorsitzender Alois Rainer: Danke schön. - Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen: Kollege Schmidt.

Stefan Schmidt (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Meine Fragen richten sich an Herrn Dr. Thöne vom Finanzwissenschaftlichen Forschungsinstitut der Uni Köln.

Es ist ja so, dass mit dem Zweiten Haushaltsfinanzierungsgesetz jetzt die Begünstigung von Dieselmotoren in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben abgeschmolzen werden soll. Zugleich

bleibt aber die generelle Begünstigung von Dieselmotoren gegenüber Benzin erhalten, da der Steuersatz für Diesel ja weiterhin um 18,4 Cent je Liter unter dem Steuersatz für Benzin liegt. Mich würde interessieren, wie Sie die sich daraus ergebenden Anreize bewerten.

Eine zweite Frage: In welchen Bereichen sehen Sie weiteres Potenzial für den Abbau klimaschädlicher Subventionen in Bezug auf eine klimapolitische Lenkungswirkung mit Blick auf den Haushalt sowie auf die Subventionen mit den größten bzw. geringsten Anwendungsfällen?

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Dr. Thöne.

Sachverständiger Dr. Michael Thöne (Universität zu Köln): Ganz herzlichen Dank für die Fragen. - Dieselmotoren werden in Deutschland - Sie haben es gesagt - um insgesamt 18,4 Cent pro Liter weniger stark besteuert. Wenn man den Kraftstoff nach Energiegehalt oder auch nach CO₂-Emissionen pro Liter besteuerte, liefe es darauf hinaus, dass der Diesel sogar ein bisschen höher besteuert werden müsste. Das ist über viele Jahre und Jahrzehnte stetig - gerade in einem Land wie Deutschland, das sehr stark ein Transit- und auch transportintensives Land ist - vor allen Dingen mit dem Hinweis vermieden worden, dass das mit Blick auf den Wettbewerbsvorteil des hiesigen Transportgewerbes, aber auch den Wettbewerbsvorteil oder die Wettbewerbsgleichheit der hiesigen Mineralölindustrie im Kontext mit Tanktourismus bzw. Tankverkehren, gerade im gewerblichen Verkehr, zu sehr schädigen würde.

Das ist gerade im gewerblichen Bereich, wo es um Langstreckentransporte geht, durchaus der Fall. Aber es ist bei Weitem nicht nötig, dafür komplett den Diesel so zu begünstigen; das tun viele andere europäische Staaten nicht. Wir sehen: In der Regel ist der Diesel dort am teuersten, wo man am wenigsten stark Wettbewerb hat, also in Irland, Großbritannien und ähnlichen Staaten oder auch an den Rändern. Die meisten unserer Nachbarländer besteuern Diesel allerdings deutlich höher als wir. Manche besteuern es beinahe gleich wie Benzin, verfügen dann aber beim gewerblichen Verkehr, das heißt bei allen Fahrzeugen über 7,5 Tonnen und allen Bussen über



9 Tonnen, über einen Erstattungsmechanismus. Der ist mittlerweile auch digital und so einfach, dass die meisten deutschen Transportunternehmen eine DKV- oder sonst wie geartete Abrechnungskarte haben.

Bei diesem großen Unterschied in der Besteuerung zwischen Benzin und Diesel läuft es darauf hinaus, dass wir im Dieselpbereich deutlich geringere preisliche Anreize und langfristig deutliche Absenkungen bekommen. Darauf könnte man verzichten, bzw. könnte man peu à peu mit einem Abbaupfad im Hinblick auf diese Steuer-Subvention eine Gleichstellung von Benzin und Diesel herbeiführen, um damit dem Klimaziel zu dienen. Gleichzeitig könnte man die Wettbewerbsfähigkeit der besonders betroffenen Branchen durch eine Erstattungsregel ähnlich der belgischen oder der französischen erhalten und dies dann mit Augenmaß in einer Weise steuern, dass sich der Wettbewerbsvorteil nur auf die beschränkt, die dann tatsächlich davon betroffen sind. Das ist ein ganz wichtiger Bereich.

Ansonsten: Was den Abbau von Steuervergünstigungen im Klimabereich angeht, gibt es ja unter anderem diese lange Liste, die vom Umweltbundesamt das letzte Mal 2021 rausgebracht wurde, mit diesen ominösen 65 Milliarden Euro umweltschädlicher Subventionen. Das sind in der Tat insofern umweltschädliche Subventionen, als dass sie preislich zulasten der Umwelt verzerren. Das heißt aber nicht, dass man diese Subventionen immer abbauen kann, gerade in diesen Zeiten. In der Folge des Angriffskrieges gegen die Ukraine und der Energiepreiskrise, die wir alle miterlebt haben, haben wir gesehen, dass es notwendig war und weiterhin notwendig ist, bei uns sehr viele Industrien in diesem Bereich zu stützen. Gerade im energetischen Bereich müssen wir im Augenblick sehr vorsichtig sein, wenn es darum geht, im Raum stehende Subventionen zu benennen, durch die man begünstigen kann.

In ganz anderen Bereichen wurden bereits Subventionen als abbaufähig ausgemacht, nicht zuletzt vom Münchener ifo-Institut. Die Immobilienveräußerungsgewinne könnten fristunabhängig normal besteuert werden, nicht nur innerhalb

der ersten zehn Jahre. Man könnte schätzungsweise 6 Milliarden Steuermehreinnahmen generieren, wenn man im Immobilienbereich einfach das normale Steuerrecht anwenden würde; und das ist nach Ansicht von vielen Leuten aus der Immobilienwirtschaft sogar eine eher niedrig angesetzte Schätzung.

Eine andere Möglichkeit, die auch für die kommunale Ebene sehr angenehm wäre, betrifft die Gewerbesteuerbefreiung im Immobilienbereich: 5 Milliarden Euro. Solche Steuervergünstigungen sind in den letzten Jahren und Jahrzehnten auch von uns schon evaluiert worden.

Vorsitzender Alois Rainer: Herr Dr. Thöne.

Sachverständiger Dr. Michael Thöne (Universität zu Köln): Ach ja, Entschuldigung. - Da gibt es noch viel zu finden. Schauen Sie sich das an. Es wurden sehr lange Listen gemacht, nicht zuletzt auch von meinem Institut.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Für Die Linke Kollege Görke, bitte.

Christian Görke (fraktionslos): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Vielen Dank, meine Dame, meine Herren, dass Sie uns heute als Gesprächspartner zur Verfügung stehen. - Wir reden im Zusammenhang mit diesem Gesetzentwurf unter anderem über die Transformation der ländlichen Räume, in denen fast 60 Prozent der Bundesbürger leben, daher natürlich auch über bäuerliche Strukturen. Wir haben es mit verschiedenen Herausforderungen und Kürzungen zu tun. Wir haben eine europäische Entscheidung zur Agrarreform. Wir haben Kürzungen bei der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“, GAK, in diesem Haushaltsjahr gehabt, und auch für 2024 ist mit erheblichen Kürzungen zu rechnen. Wir haben die CO₂-Bepreisung, die viele Pendlerinnen und Pendler im ländlichen Raum betreffen wird und, und, und. Und dann sieht man diese eine Maßnahme der Kürzung des Agrardiesels.

Deshalb meine zwei Fragen an Herrn Conzen vom Deutschen Bauernverband: Sie sprechen in Ihrer Stellungnahme von spürbaren finanziellen



Belastungen mit erheblichen Einkommensverlusten. Gibt es aus Ihrer Sicht regionale Unterschiede hinsichtlich Ihrer Befürchtungen? Um genau zu sein: Wie wirkt sich das Gesetz Ihrer Ansicht nach auf Ostdeutschland mit seinen größeren Strukturen aus?

Eine zweite Frage betrifft die Wettbewerbsfähigkeit. Wie bewerten Sie die Lage der Bauern in Deutschland und die dazugehörigen Subventionen im europäischen Vergleich? Wenn Zeit dafür ist, erläutern Sie bitte nicht nur das Thema Agrardieselsubvention, wo wir uns ja im oberen Mittelfeld befinden. Vielleicht können Sie nähere Ausführungen dazu machen. - Vielen Dank.

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Conzen.

Sachverständiger Werner Conzen (Deutscher Bauernverband e. V.): Danke, Herr Vorsitzender. - Zu den Themen sei gesagt: Da sind die Ansprüche sehr unterschiedlich. Ich sagte ja eben schon, 80 bis 600 Liter Diesel werden pro Hektar in den einzelnen Betrieben verbraucht. Das heißt, in den größeren Strukturen in Ostdeutschland wird man in der Regel mit zwischen 60 und 80 Litern, je nachdem, zurechtkommen. Man muss aber sagen, dass die Flächendegression entscheidend dafür ist, wo nachher das Geld fehlt, weil die Bewirtschaftung für die Betriebe angesichts der Mindestlohnerhöhung und allem anderen, was da im Moment mit reinfließt, erheblich schwieriger geworden ist. Deshalb tut letztendlich jede Mark, die irgendwo gestrichen wird, weh.

Ich habe es eben schon gesagt: 900 Millionen Euro fehlen. Dieses Jahr hat man schon wieder Kürzungen von 100 Millionen Euro zusätzlich zur Streichung der Agrardieselbeihilfe geplant. Das hat Folgen für die kleineren Betriebe, vor allen Dingen für die Veredelungsbetriebe. Die landwirtschaftlichen Betriebe in kleineren Strukturen sind auf die Veredelung angewiesen. Die haben Verbräuche von bis zu 600 Litern. Dann sind Sie bei diesen 120 Euro pro Hektar. Wenn Sie das in der Veredelung nachher hochrechnen, dann tut das weh. Deshalb muss man ganz sensibel damit umgehen und kann nicht einfach sagen: Wir streichen das. - Ungeachtet dessen tragen wir die CO₂-Steuer von im Moment 11 Cent

netto pro Liter ebenso wie jeder Bürger. Das heißt, von den 21,4 Cent pro Liter bleiben jetzt gerade mal 10 Cent im landwirtschaftlichen Bereich übrig. - Das dazu.

Vor allen Dingen die Wettbewerbsfähigkeit von in Deutschland im Veredelungssektor tätigen Betrieben ist im europäischen Vergleich stark reduziert. Wir haben 7 Prozent der Veredelungsbetriebe vor allen Dingen im Schweinesektor - im Zuchtbereich - an Spanien und an Dänemark verloren. Wir haben eine drastische Reduktion der Betriebe durch die Aufgabe weiterer Familienbetriebe gerade im Veredelungssektor, weil sie keine Perspektive haben und die Margen im Wettbewerb einfach nicht mehr stimmen. Die Spanier - ich will es jetzt nicht europäisch sagen - können es einfach besser. Sie haben keine Auflagen. Denken Sie an Kastration, an den Sachkundenachweis zur Kastration, an Ferkel, Zähne knipsen - ich will die ganze Palette jetzt nicht aufzählen -; das haben die nicht. Das führt im Grunde genommen dazu, dass unsere kleineren landwirtschaftlichen Betriebe unter diesen Maßgaben erheblich mehr leiden als größere Betriebe. Die kleineren Betriebe können das nachher nicht mehr schultern. Die können das nur noch ausgleichen - wir nennen das „24/7“ - über den „Stundenlohn der Familienbetriebe“. Die müssen dann 60 oder 80 Stunden die Woche arbeiten, damit sie das überhaupt noch gelevelt kriegen.

Weiter zur Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich. Auf Agrardiesel zahlt man in Belgien - darüber ist eben gesprochen worden - gar keine Steuer, in Frankreich zahlt man 3 Prozent. Das sind unsere härtesten Nachbarn im Wettbewerb.

Man muss darüber diskutieren, wie man die Balance wahren kann. Der Agrardiesel allein ist sicherlich ein kleines Ding. Es ist die Gesamtkonzeption in Deutschland, die dazu führt, dass der Landwirt mit Blick auf die Wettbewerbsfähigkeit mit dem Rücken an der Wand steht. Es geht um jede Mark, die Sie ihm wegnehmen. Im Durchschnitt sind das 3 500 oder 4 000 Euro. Das ist am Ende aber der Grund, warum die Jugend später sagt: Papa, ich pack das nicht mehr an, ich steige aus; da gehe ich doch lieber - wie heißt



das? - Bürgergeld abholen, da lebt es sich besser bei. - Entschuldigung.

(Bernhard Daldrup (SPD):
Na, na, na! - Michael
Schrodi (SPD): Das war
jetzt nicht nötig! - Gegenruf
des Abg. Kay Gottschalk
(AfD): Da hat er doch recht!
Da arbeitet keiner
80 Stunden!)

Vorsitzender Alois Rainer: Danke. - Für die Fraktion der FDP Kollege Mansmann, bitte.

Till Mansmann (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Meine Frage geht an Herrn Professor Wigger vom Karlsruher Institut für Technologie. Ich möchte gerne anknüpfen an Ihre Antwort, Herr Professor Wigger, die Sie dem Kollegen Dr. Tebroke gegeben haben. Sie haben darüber gesprochen, für wie geeignet Sie die Maßnahmen im Luftfahrtbereich halten, um den Bundeshaushalt zu konsolidieren. Vielleicht können Sie mit Blick auf den Agrarbereich Ausführungen dazu machen und ein paar Worte dazu sagen, inwieweit Sie solche Maßnahmen für geeignet halten, um mittel- und langfristig eine nachhaltige Klimapolitik durchzusetzen.

Sie haben in Ihrer schriftlichen Stellungnahme auch etwas zur Verteilungswirkung geschrieben. Vielleicht können Sie auch das mit Blick auf den Agrarbereich ein bisschen näher ausführen. - Vielen Dank.

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Professor Wigger.

Sachverständiger Prof. Dr. Berthold U. Wigger (Karlsruher Institut für Technologie): Danke schön für die neuerliche Frage. - Ich beginne mal mit der Luftverkehrssteuer und dem Absenkungsmechanismus. Man muss vielleicht grundsätzlich sagen, dass die Kombination aus CO₂-Bepreisung durch Zertifikate und gleichzeitigem Absenken der Steuer, wenn Einnahmen aus dem Zertifikatehandel entstehen, für sich genommen eine gute Idee ist. In der Umweltökonomik wird dann von einer doppelten Dividende gesprochen: Man tut etwas für den Klimaschutz, und gleichzeitig

senkt man Steuern, mit denen Effizienzverluste verknüpft sind. Wenn man die senkt, vermeidet man diese Effizienzverluste. - Die Frage ist natürlich: Trifft das so bei der Luftverkehrssteuer zu? Und da kann man sagen: Nein, das ist nicht der Fall. Dafür müsste die Kompensation für die Luftverkehrsunternehmen anders aussehen. Bei der Luftverkehrssteuer haben wir durch den Absenkungsmechanismus die Situation, dass das Bepreisen das Fliegen teurer macht, aber gleichzeitig die Luftverkehrssteuer das Fliegen wieder billiger macht. Das heißt, dass die doppelte Dividende hier nicht entsteht. Insofern halte ich es durchaus für angemessen, dass man die Absenkung verschiebt. Weil die Nachfrage nach Luftverkehr unelastisch ist, wird man hier zusätzliche Einnahmen generieren können.

Gehen wir auf die Landwirtschaft, die Nachhaltigkeit der Maßnahme und kurz auf die Verteilungsaspekte ein. Die Landwirtschaft ist, glaube ich, was ihre Bedeutung für das Klima anbelangt, in einer sehr besonderen Situation. Sie ist, was die Bruttowertschöpfung anbelangt, nicht so bedeutsam: 1 Prozent in 2022. Das war sogar relativ viel. Da ist die Bruttowertschöpfung ordentlich gestiegen, weil die Agrarpreise in 2022 ordentlich gestiegen sind. Gleichzeitig ist - Daten des Umweltbundesamtes - die Landwirtschaft für 7,4 Prozent der Emission von Treibhausgasen in Deutschland verantwortlich. Darin noch nicht eingerechnet sind die Treibhausgasemissionen aus, wie es heißt, mobiler und stationärer Verbrennung. Das ist deshalb von Bedeutung, weil die Landwirtschaft weder im europäischen noch im nationalen CO₂-Bepreisungssystem ist. Deshalb denke ich, dass eine zusätzliche Steuerbegünstigung des Verbrauchs von Diesel - welche Wettbewerbseffekte das hat, darüber wurde schon sehr viel gesprochen - in der Landwirtschaft aus Klimaschutzgründen doch sehr problematisch ist.

Ich komme noch mal kurz auf die Verteilungseffekte zu sprechen. Ich hatte in meiner Stellungnahme geschrieben, dass die Steuerbegünstigung vermutlich degressive Verteilungseffekte auslöst. Das hängt mit zweierlei zusammen:



Erstens hängt die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von Landwirten natürlich nicht nur am jährlichen Einkommen, sondern die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit - wenn wir das etwas allgemeiner sehen wollen - hängt natürlich auch von der Vermögensposition ab. Die durchschnittliche Vermögensposition landwirtschaftlicher Haushalte ist deutlich größer als die durchschnittliche Vermögensposition der Haushalte insgesamt; das heißt, da haben wir schon mal einen degressiven Verteilungseffekt.

Zweitens haben wir aber auch innerhalb der Landwirtschaft einen degressiven Verteilungseffekt; denn die weniger vermögenden Landwirte sind diejenigen, die von der Dieselsubvention am wenigsten profitieren. Wir hatten bereits darüber gesprochen, dass solche Subventionen kapitalisiert werden, sprich: sich in höheren Pachten niederschlagen. Aber bei dem kleinen Bauern, der auf gepachteten Flächen sein Einkommen erwirbt, wird die erhaltene Subvention praktisch direkt in höhere Pachten weitergereicht. Also haben wir hier genau genommen auch aus Verteilungssicht ein merkwürdiges Instrument. - Danke schön.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Für die Fraktion der SPD Kollege Schrodi.

Michael Schrodi (SPD): Vielen Dank. - Zunächst eine Vorbemerkung: Den Strukturwandel in der Landwirtschaft gibt es seit Jahrzehnten. 1950 gab es 2 Millionen landwirtschaftliche Betriebe, jetzt gibt es noch 250 000. In den letzten zehn Jahren nahm die Zahl um 12 Prozent ab. Den Strukturwandel gab es auch unter anderen Landwirtschaftsministern, mit anderem Parteibuch, sogar über Jahrzehnte hinweg.

Wir haben gerade gehört, dass der Agrardiesel das Fass aus Ihrer Sicht, Herr Conzen, zum Überlaufen bringt, eigentlich aber ein ganz kleines Rädchen ist - wenn überhaupt -, was ja bezweifelt wird. Deswegen meine Frage an Professor Dr. Balmann: Welche Maßnahmen wären denn aus Ihrer Sicht viel besser geeignet, um die Landwirtschaft und insbesondere kleine Betriebe zu stärken?

Dann möchte ich noch zwei Fragen an Professor Dr. Friedrich Heinemann richten. Es gab das degressive Auslaufen der Agrardieselbeihilfe auch in Österreich, im Jahre 2012. Welche Rückschlüsse können wir denn aus den Erfahrungen dort auf uns hier ziehen? - Das ist die erste Frage.

Jetzt noch mal zu dem, was Herr Wigger gerade schon sagte: Auch in Ihrer Stellungnahme heißt es, dass die Subvention nicht vollständig beim Landwirt bleibt, sondern auch in einem höheren Preis für Böden und Pachten kapitalisiert wird. Ich überspitze jetzt mal ein bisschen - das ist die zweite Frage -: Heißt das übersetzt, dass der kleine Einkommensteuerzahler, der kleine Handwerker, der kleine Arbeitnehmer mit seinem Einkommen die hohen Preise für die Bodenverpachtung des Großgrundbesitzers - wie gesagt, sehr überspitzt formuliert - finanziert? Das hieße das ja übersetzt, würde ich jetzt mal sagen.

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Professor Balmann.

Sachverständiger Prof. Dr. Alfons Balmann (Leibniz-Institut für Agrarentwicklung in Transformationsökonomien, IAMO): Fangen wir mal mit den kleinen Betrieben an. Wir haben kleine Betriebe häufig an einem Standort; das heißt, der größte Teil der kleinen Betriebe findet sich in Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, teilweise auch in Nordrhein-Westfalen. Die liegen also alle zusammen. Die stehen miteinander in Konkurrenz, und die stehen vor allen Dingen auch mit mittleren Betrieben in Konkurrenz.

Die Frage ist jetzt: Was ist klein? Ein mittlerer Betrieb beispielsweise in Bayern ist ein sehr, sehr kleiner Betrieb in Ostdeutschland. Das eigentliche Problem, vor allen Dingen auch mit Blick auf die Pachten, haben nicht die ganz kleinen Betriebe; die wirtschaften überwiegend auf eigenen Flächen. Das eigentliche Problem haben diejenigen Betriebe, die sozusagen an der Wachstumsschwelle stehen, wo es potenziell noch Entwicklungsmöglichkeiten gibt. Und diese Betriebe sind im Wettbewerb momentan in einer besonders schwierigen Situation, weil sie mit vielen kleinen Betrieben, die gar nicht darauf angewiesen sind, Gewinne zu maximieren, konkurrieren. Die



stehen sich im Grunde alle gegenseitig auf den Füßen.

Von daher müssen wir ganz vorsichtig sein, wenn wir über die Förderung von kleinen Betrieben sprechen. Wir haben im Erbrecht, im Einkommensteuergesetz usw. zahlreiche Begünstigungen von sehr kleinen Betrieben, die mit mittelgroßen Betrieben konkurrieren, die aus meiner ostdeutschen Perspektive aber auch klein wären. Hier muss man also sehr, sehr vorsichtig sein mit Blick auf die Frage, was den kleinen Betrieben hilft.

Wenn man tatsächlich Kompensationsmöglichkeiten für die Landwirtschaft sucht, dann ist die Frage: Was ist mit einem Abbau der Bürokratie? Was ist mit einer Gewährleistung beispielsweise der Weiternutzung von Glyphosat, die in Deutschland für die nächsten zehn Jahre momentan nicht klar geregelt ist? Wie es ist mit den neuen Züchtungstechnologien? Das sind alles Dinge, von denen auch kleine Betriebe profitieren würden, die der Landwirtschaft insgesamt helfen würden und wo man aber auch Perspektiven gerade mit Blick auf andere Zielsetzungen wie den Klimaschutz nutzen könnte.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Bitte, Herr Professor Heinemann.

Sachverständiger Prof. Dr. Friedrich Heinemann (ZEW - Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH Mannheim): Zu Ihrer Frage nach Österreich und dem ersatzlosen Auslaufen der Dieselsubvention damals: Es gab seinerzeit Studien, die genauso statisch waren wie das, was wir jetzt lesen. Die haben berechnet, dass diese Maßnahme 2 bis 4 Prozent vom durchschnittlichen Ertrag eines landwirtschaftlichen Unternehmens betreffen würde. Seitdem hat keine weitere Evaluation ergeben, dass diese Streichungen in irgendeiner Weise einen nennenswerten Effekt auf die Entwicklung der österreichischen Landwirtschaft gehabt hätten. Dazu ist der Effekt auch viel zu klein im Vergleich zu den großen Dingen, die eine solche Entwicklung treiben, wie vor allem die Lebensmittelpreise, die EU-Regularien usw.

Noch einmal zur wirklich wichtigen Kapitalisierungsfrage, weil das zum Teil auch bestritten wurde. Die empirische Evidenz - wir zitieren da auch Studien - ist da; die kann man natürlich viel besser an den großen EU-Subventionen zeigen. Wenn diese Transfers pro Hektar kommen, etwa in Osteuropa mit dem EU-Beitritt, dann steigt der Preis der landwirtschaftlichen Fläche. Die Pachten gehen nach oben. Das ist ein Durchreichen der Subventionen an den Landbesitzer. Wer das bestreitet, der kennt die empirische Forschung nicht oder negiert sie. Das muss man ganz klar sagen. - Danke.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Für die Fraktion der CDU/CSU Kollege Güntzler, bitte.

Fritz Güntzler (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Meine Frage richtet sich an Herrn Professor Theuvsen. Sie hatten schon die Gelegenheit, auf die Frage meines Kollegen Herrn Steiniger zu der fehlenden Lenkungswirkung etwas auszuführen. Wir haben hier unterschiedliche Wahrnehmungen, was den Ausfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit hinsichtlich der Abschaffung des Agrardiesels angeht. Vielleicht können Sie dazu noch etwas sagen.

Zu meiner zweiten Frage. Hier wurden die Einkommenssituationen der landwirtschaftlichen Betriebe sehr unterschiedlich eingeschätzt. Auch in den Medien geistern da Summen von 115 000 Euro herum, womit wahrscheinlich Politik gemacht werden soll. Meine Frage zur Auswirkung auf das Preisniveau: Werden diese Dinge in Form höherer Preise weitergegeben? Sind es nur die Großgrundbesitzer, die davon profitieren, wie ich hier gelernt habe, bzw. wer profitiert nicht davon?

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Bitte, Herr Professor Theuvsen.

Sachverständiger Prof. Dr. Ludwig Theuvsen: Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Vielen Dank, Herr Güntzler. - Natürlich hängt die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Landwirtschaft nicht allein von der Frage der Agrardiesel-



regelung ab; ich glaube, da sind sich alle Anwesenden im Raum auch weitgehend einig. Aber es ist eben ein weiterer Beitrag zur Frage der Wettbewerbsfähigkeit oder auch der Nichtwettbewerbsfähigkeit.

Wir haben das schon an anderen Stellen gesehen, etwa bei den zwischenzeitlich starken Erhöhungen der Mindestlöhne, die in der Landwirtschaft deutliche Auswirkungen gehabt haben zugunsten der Arbeitskräfte, die aber auch dazu geführt haben, dass sich die Produktionsverfahren deutlich verändert haben, die in Teilen, wenn sie arbeitsintensiv waren, auch ins Ausland verlagert wurden. Das zeigt ja, dass unsere Landwirtschaft nicht per se wettbewerbsfähig ist und dass man in jedem einzelnen Produktionsverfahren sehr genau schauen muss, ob das am Standort Deutschland bleibt oder nicht bleibt. Herr Conzen, Sie haben gerade das Beispiel mit der Schweinehaltung genannt, die deutlich nach Spanien abgewandert ist in den letzten Jahren.

Zur Einkommenssituation - dieses Argument liest man jetzt häufig -: Das Durchschnittseinkommen wird jüngst mit 115 000 Euro pro Jahr für Haupterwerbsbetriebe benannt. Gemessen daran ist der Betrag, über den wir beim Agrardiesel reden, natürlich vergleichsweise überschaubar. Aber man darf die beiden Ausnahmejahre nicht als Durchschnittsjahre betrachten. Ich kenne die Zahlen für Niedersachsen - die habe ich im Kopf -, und da lag das durchschnittliche Unternehmensergebnis von Haupterwerbsbetrieben über die Jahre immer bei circa 89 000 Euro und nicht bei 115 000 Euro.

Hinzu kommt noch, dass es sich um ein Unternehmensergebnis handelt, während es immer wahrgenommen wird als das individuelle Einkommen eines Landwirtes. Das ist ja unzutreffend, weil in den Familienbetrieben nicht entgeltlich entlohnte Familienarbeitskräfte mit im Einsatz sind, sodass man bei Familienbetrieben häufig, wenn sie nicht allzu viel Tierhaltung haben, bei 1,3, 1,5 oder vielleicht zwei Familienarbeitskräften liegt, auf die man diesen Wert zunächst einmal aufteilen muss.

Ich muss einen dritten Aspekt bedenken, nämlich dass das nicht alles für private Konsumausgaben zur Verfügung steht, sondern dass es ja Unternehmereinkommen ist. Das bedeutet, sie müssen sich um ihre Altenteiler kümmern, die ja einen Anspruch haben, sie müssen Verbindlichkeiten tilgen, sie müssen positive Nettoinvestitionen tätigen, weil das Preisniveau, speziell bei Investitionen in die Ställe und in die Landtechnik für die Außenwirtschaft, enorm angestiegen ist. Das heißt: Am Ende des Tages haben auch diejenigen Landwirte, die Haupterwerbsbetriebe führen, häufig nur durchschnittliche Jahreseinkommen, die irgendwo zwischen 40 000 und 50 000 Euro liegen, und das bei Wochenarbeitszeiten, die regelmäßig über 50 und in vielen Fällen über 60 Stunden pro Woche liegen. Gemessen daran ist es dann eben nicht mehr ganz so leicht, zu sagen: Na ja, dann sind halt ein paar Tausend Euro weg auf dem Betrieb. - Das bedeutet am Ende des Tages, dass wir die ohnehin schon geringe Entlohnung von Familienarbeitskräften in den Betrieben weiter reduzieren. Damit treiben wir die Betriebe natürlich nicht morgen in die Insolvenz; landwirtschaftliche Betriebe werden nie insolvent, weil sie Land verkaufen können oder Ähnliches.

Der entscheidende Punkt ist immer die Übergabe an die nächste Generation. Und da erleben wir aktuell tatsächlich, dass viele gut ausgebildete junge Landwirte und Landwirtinnen sagen: Im Prinzip würde ich das gerne machen, ich bin aber einfach nicht mehr motiviert, das zu tun, weil ich das, was ich in der Landwirtschaft später einmal verdienen kann, außerhalb der Landwirtschaft sehr viel einfacher verdienen kann. - Und dann werden die Betriebe eben im Generationenwechsel aufgegeben. Das ist der entscheidende Punkt bei allen Verschärfungen der Istsituation, die man in der Landwirtschaft sehen kann: Keiner geht insolvent, aber die Betriebe gehen einfach still ein, und das Land wird dann an den nächsten Bewirtschafter verpachtet. - Vielen Dank.

(Bernhard Daldrup (SPD):
Eins von fünf Argumenten!
Es gibt noch viele andere!)



Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Für die Fraktion der AfD Kollege Gottschalk, bitte.

Kay Gottschalk (AfD): Tatsächlich: Man lernt eine ganze Menge. Ich stelle mir vor, wie die Schweine, die jetzt vermehrt in Spanien gezüchtet und aufgezogen werden, wahrscheinlich eine Klimaanlage brauchen. Irgendwie müssen sie vielleicht ja auch noch nach Deutschland, um verspeist zu werden. Das stelle ich mir unheimlich klimaneutral vor.

Aber Spaß beiseite. In Richtung von Herrn Kasper zum Thema Volkswirtschaft: Wenn Sie unser Programm gelesen hätten, wüssten Sie, dass wir immer sagen: Wir wollen keine CO₂-Bepreisung, wir wollen günstige Energiepreise, zurück zur Kernenergie etc. Wenn ich günstige Energiepreise habe, dann muss ich keine Subventionen zahlen. Denn das ist ja der Sinn von Subventionen: Ich bin irgendwo am Markt vorbei oder unterscheide mich von meinen Nachbarn, möchte aber nicht, dass eine bestimmte Klientel pleitegeht, oder möchte, dass sie wettbewerbsfähig bleibt. - Das einfach als kurze Nachhilfe.

Wir haben auch ein Programm: Verdopplung der Agrardieselmrückstattung und entsprechend keine Kfz-Besteuerung ohne Ausgleich für Landwirte, Das können Sie gerne in der Bundestagsdrucksache 20/3699 nachlesen. Also an dieser Stelle eine kleine Nachhilfe.

Kommen wir noch mal zu Fragen zum Luftverkehr, die mich an der Stelle interessieren würden. Die würde ich gerne Herrn von Randow stellen.

Sie haben ja eben schon ein bisschen zum Luftverkehr ausgeführt. Für uns stellt das einen Wettbewerbsnachteil dar. Die Drehkreuze werden sich vielleicht anders verteilen in ihrer entsprechenden Linienführung. Passagiere werden, glaube ich - vielleicht können Sie das gleich ausführen -, künftig wahrscheinlich mehr für Tickets bezahlen müssen. Insoweit die Frage: Wie sehen Sie die weitere Entwicklung des Luftverkehrsaufkommens in Deutschland und entsprechend die Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland?

Zunächst mal nur im Vergleich zu unseren europäischen Nachbarn.

Die zweite Frage: Wie beurteilen Sie es, angesichts einer Rezession die deutschen Luftverkehrsunternehmen, die Tourismuswirtschaft und die Passagiere derart zu belasten?

Und die dritte Frage: Stimmt es, dass die Luftverkehrsunternehmen bzw. die Reiseveranstalter die Erhöhung der Steuer für vor dem 01.05.2024 verkaufte Tickets in vollem Umfang selbst tragen müssen? Welche verträglichen Lösungsmöglichkeiten sehen Sie mit Blick auf die Anbieter, die ja auch noch durch Corona gebeutelt sind? Ich denke gerade an die Tourismusveranstalter und Reiseveranstalter. - Vielen Dank.

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr von Randow.

Sachverständiger Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.): Zunächst einmal zur Bepreisung. Natürlich wird die weitere Erhöhung der staatlichen Standortkosten durch die erhebliche Steigerung der Luftverkehrsteuer auch zu höheren Ticketpreisen führen - was das Fliegen für eine ganze Reihe von Menschen weniger erschwinglich machen wird.

Zweiter Punkt: Aufkommen des Luftverkehrs. Wir haben die Situation, dass wir in Deutschland mit Abstand die höchsten staatlichen Standortkosten im Luftverkehr haben, mit Abstand. Das sind keine Beträge, die ein wenig über dem Schnitt der Europäischen Union liegen, sondern sie liegen drastisch darüber; ich habe die Zahlen eben genannt. Diese hohen staatlichen Standortkosten führen inzwischen dazu, dass im inner-europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr Deutschland deutlich zurückbleibt. Um Ihnen eine Zahl zu nennen - wir messen das an der Wiederbelegung seit der Pandemie -: Im Vergleich zu 2019 ist der innereuropäische Punkt-zu-Punkt-Verkehr, der von Deutschland ausgeht, gerade mal bei 71 Prozent angelangt, während der Verkehr aller anderen europäischen Luftverkehrsstandorte nach Europa hinein im Schnitt bei 122 Prozent liegt. Das heißt, Deutschland liegt bereits



jetzt mit gut 50 Prozentpunkten hinter dem europäischen Durchschnitt, und das wird sich weiter verschärfen.

Die Frage nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens und des Überwälzens der Kosten: Wir haben schon jetzt einen großen Anteil von Tickets, die für den Reisezeitraum von 1. Mai bis Ende Oktober verkauft worden sind, und die Zahl nimmt täglich zu. Die Steuerpflicht aber tritt mit dem Reisezeitpunkt ein. Das heißt, wir haben die Situation, dass die Unternehmen eine erhebliche Anzahl von Tickets verkauft haben, ohne dass sie den Versuch unternahmen konnten, die Steuererhöhung einzupreisen. Das heißt, die Steuererhöhung führt zu einer Reduktion der Ertragskraft. Deswegen ist ein möglichst später Zeitpunkt des Inkrafttretens - ich habe dazu etwas ausgeführt, auch in der schriftlichen Stellungnahme - unbedingt erforderlich. -Danke schön.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Kollege Müller, bitte.

Sascha Müller (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Zunächst als Replik auf Herrn Gottschalk: Ich habe mich gerade gefragt, wie Sie ohne Subventionen günstige Strompreise durch Atomenergie erzielen wollen.

(Heiterkeit bei
Abgeordneten der SPD)

Aber zurück zum Thema.

Meine Frage geht an das Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft, an Frau Schenuit. Das Zweite Haushaltsfinanzierungsgesetz soll ja explizit auch dem Abbau umweltschädlicher, klimaschädlicher Subventionen dienen. Ich war in der letzten Woche bei mehreren Bauernprotesten und habe dort auch die Frage vernommen, warum nicht bei der Dienstwagenbesteuerung angesetzt wird; Sie haben vorhin selber darauf hingewiesen. Ich würde deshalb den Themenbereich etwas erweitern und fragen: Welche Bedeutung hätte Ihrer Meinung nach eine Reform der Dienst-

wagenbesteuerung für den Abbau klimaschädlicher Subventionen? Wie, in welchem Zeitraum könnte das umgesetzt werden? Allgemeiner gesprochen: Wo sehen Sie beim Abbau klimaschädlicher Subventionen allgemein Möglichkeiten einer behutsamen Vorgehensweise? Gäbe es Kompensationsmaßnahmen für Härtefälle, für einen sozialen Ausgleich, eine Beibehaltung der bisherigen Regelungen für bestimmte Gruppen oder ein schrittweises Vorgehen?

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Frau Schenuit.

Sachverständige Carolin Schenuit (Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e. V.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Vielen Dank, Herr Müller. - Genau, das Thema Dienstwagenbesteuerung ist ja auch schon ein bisschen länger in der Diskussion. Wir haben das analysiert und sehen tatsächlich Ad-hoc-Möglichkeiten, im Rahmen der bestehenden Systematisierung zu handeln; man muss das also nicht komplett auf den Kopf stellen. Wichtig wäre da vor allem, eine stärkere Spreizung zwischen den Steuersätzen für Verbrenner und für batteriebetriebene Autos zu schaffen. Das wäre im Zuge der Antriebswende hilfreich.

Es gibt eine sehr große Bedeutung des gewerblichen Sektors für den Gebrauchtwagenmarkt. Mehr als 60 Prozent der Zulassungen liegen im gewerblichen Bereich. Dazu gehören die Dienstwagen. Der Elektroautoanteil in diesem Segment ist unterdurchschnittlich. Das heißt, das ist ein Bremsen der Entwicklung, kein Treiber. Und das heißt auch: Es ist schwierig, wenn entsprechende erschwingliche Gebrauchtwagen, die sich ein breiteres Bevölkerungsspektrum leisten können soll, dort nicht ankommen. Von daher: Eine Spreizung zum Beispiel wäre sehr leicht und schnell umsetzbar. So könnte die Besteuerung für Verbrenner von 1 Prozent auf 2 Prozent des Bruttolistenpreises pro Monat angehoben werden. Auch wenn man ins europäische Ausland schaut, kann man sich sehr gut inspirieren lassen. Die Kollegen in Großbritannien haben zum Beispiel einen gestaffelten Steuersatz je nach CO₂-Intensität der Modelle. Da ist also viel möglich, um noch ein bisschen weiterführende Gerechtigkeit reinzubringen, sage ich mal, und



auch, um einen gewissen Anreiz bei den Modellen zu setzen, weil es oft sehr hochpreisige und verbrauchsintensive Wagen sind, die vorzugsweise genutzt werden.

Wenn wir über die fiskalische Wirkung reden, vielleicht noch der Hinweis aus unserer Perspektive: Wir müssen bei den Elektroautos im Weiteren natürlich sehen, wie sie weiter besteuert werden, und überlegen, ob man den Satz sukzessive weiter erhöht, um letztlich keine zu großen fiskalischen Ausfälle zu haben. Aber das ist mehr so der Zeitraum in Richtung 2030.

Was die weiteren möglichen Subventionstatabbestände betrifft, hatte ich vorhin schon angefangen, ein bisschen auszuführen. Danke für die Gelegenheit zur Fortsetzung, Herr Müller.

Ich würde hier, weil wir heute viel in dem Kontext gehört haben, auch noch mal auf den Lebensmittelbereich eingehen wollen, Stichwort „Mehrwertsteuersätze für tierische Produkte“. Wir haben jetzt gerade ganz aktuell erste Empfehlungen des Bürgerrats „Ernährung“ vorliegen, nach denen man hier sehr viel Gelegenheit hätte, auch mit Blick auf die soziale Wirkung steuernd einzugreifen. Wir sehen ein Einnahmepotenzial von über 5 Milliarden Euro, wenn wir einen regulären Steuersatz auf tierische Produkte erheben. Unter klimapolitischen Gesichtspunkten würden wir die Steuersätze für pflanzliche Produkte gegebenenfalls noch breiter und vielleicht auch noch weiter absenken wollen. Man kann natürlich auch nach der Art der Erzeugung differenzieren. Das heißt, ökologisch erzeugte Lebensmittel bekommen dann sozusagen den reduzierten Steuersatz in der Mitte. Da ist also sehr viel Gestaltungsspielraum, um auf der Konsumseite eine gewisse Lenkungswirkung zu erreichen.

Was wir jetzt noch nicht hatten und wo oftmals sozial argumentiert wird - das interessiert ja schon auch: wer ist von der Reform wie stark betroffen? -, sind so Themen wie das Dieselpatent und die Entfernungspauschale. Auch da gibt es Möglichkeiten, einen sozial zielgerichteten Ansatz zu wählen und trotzdem mehr klimafreundliche Lenkungswirkung zu erreichen. Auch hier wieder der Blick ins europäische Ausland: Die

österreichischen Kollegen zum Beispiel haben einen gestaffelten Ansatz. Das heißt, man bekommt eine höhere Erstattung, wenn man a) in der Lage ist, seine Wege vorzugsweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen, und es b) dann auch umsetzt. Das kann nicht jeder; also gibt es eine Regelung dort, wo die Anbindung schlecht ist. Aber dort, wo eine gute Anbindung vorhanden ist, gibt es dann eben auch eine lenkende Wirkung.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Dann für die Fraktion der SPD Kollege Kasper, bitte.

Carlos Kasper (SPD): Vielen Dank. - Der Absenkungsmechanismus im Luftverkehrsteuergesetz war ja bereits Thema. Ich würde gern Herrn Dr. Jansen fragen, wie er die geplante Abschaffung des bestehenden Absenkungsmechanismus in § 11 Absatz 2 Luftverkehrsteuergesetz bewertet, und anschließend Herrn Professor Heinemann, ob er es für sachgerecht hält, die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer bei einer Höhe von 2,33 Milliarden Euro zu deckeln, wie es der neu gefasste Absenkungsmechanismus in § 11 Absatz 2 Luftverkehrsteuergesetz vorsieht. Herrn Professor Heinemann würde ich gerne bitten, bei der Beantwortung der Frage auf die Wettbewerbssituation der deutschen Luftfahrtindustrie einzugehen.

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Dr. Jansen.

Sachverständiger RD Dr. Dirk Jansen (Hochschule des Bundes für öffentliche Verwaltung): Vielen Dank für die Frage. - Man muss sagen, dass § 11 Absatz 2 - ob nun in der alten Fassung oder in der neuen Fassung - steuerwissenschaftlich sehr interessant ist, weil er Komponenten enthält, die meines Erachtens in Steuergesetzen relativ einzigartig sind. Die eine Besonderheit ist - darüber haben wir noch gar nicht gesprochen -, dass die neue Regelung einen generellen Deckel von 2,33 Milliarden Euro für die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer legt. Die andere Besonderheit ist, dass wir in der alten Regelung eine Gegenrechnung mit den Einnahmen aus dem Zertifikatehandel haben. Das wurde schon entsprechend ausgeführt.



Wenn man sich einmal fragt, wo seltsame steuerrechtliche Regelungen herkommen, dann findet man meistens einen historischen Grund - auch der ist schon angesprochen worden -, nämlich dass 2011 der Ertrag aus der Luftverkehrsteuer 1 Milliarde Euro abzüglich der Einnahmen aus dem Zertifikatehandel sein sollte. 2019/2020 sind wir dann auf 1,75 Milliarden Euro unter Beibehaltung der Gegenrechnungsmöglichkeiten hochgegangen. Jetzt sollen es wegen der Steuerbegünstigungen im Umfang von 588 Millionen Euro für Luftfahrtbetriebsstoffe 2,33 Milliarden Euro sein. Der Deckel bleibt also bestehen. Allerdings werden die Steuereinnahmen nach dem aktuellen Vorschlag eben nicht mehr um die Einnahmen aus dem Zertifikatehandel abgesenkt. Dieser Absenkungsmechanismus ist entsprechend nicht mehr vorhanden.

Wir haben es ja schon gehört: Fiskalisch ist das absolut nachzuvollziehen, weil die Einnahmen aus dem Zertifikatehandel steigen werden. Deswegen ist das für die Haushaltsseite des Bundes sicherlich im Sinne der Planungssicherheit zu erwägen. Man muss natürlich sagen, dass insofern auch eine Gleichstellung erfolgt: Wenn Sie an einer normalen Zapfsäule Benzin oder Diesel kaufen, dann ist einmal die Energiesteuer drauf, und der CO₂-Preis aus dem nationalen Zertifikatehandel gemäß BEHG ist ebenfalls drauf. Da haben wir dann also eine vergleichbare Situation. - Das ist der steuerwissenschaftliche Aspekt.

Wie sich das auf die Luftverkehrsunternehmen betriebswirtschaftlich oder volkswirtschaftlich auswirkt, können andere Leute mit entsprechender Expertise beantworten. - Danke.

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr Professor Heinemann.

Sachverständiger Prof. Dr. Friedrich Heinemann (ZEW - Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH Mannheim): Ohne Zweifel hat die Luftverkehrsabgabe das Potenzial, den Wettbewerb zu verzerren. Herr von Randow hat ja auch die zahlenmäßigen Beispiele ausgeführt. In der Stellungnahme von Berthold Wigger wird die wenige Empirie zitiert, die es zu dem Thema gibt.

Der Absenkungsmechanismus ist allerdings eigentlich nicht sinnvoll konstruiert. Er führt ja dazu: Wenn die Wettbewerbsaspekte greifen und die deutschen Hubs benachteiligt werden, dann ist das Steueraufkommen niedrig, und dann wird eben nicht eingegriffen. Eigentlich ist das sogar genau das falsche Vorzeichen. Wenn die Steuereinnahmen gerade hoch sind und sich toll entwickeln, dann ist das ja eher ein Indiz dafür, dass die deutschen Hubs gut durch diese Belastungen kommen.

Hier wäre es also viel sinnvoller, etwa über Marktanteilsindikatoren nachzudenken, die eben zeigen, wie Luftverkehre in Europa verschoben werden. Klassisch wären das Difference-in-Differences-Analysen, wo man eben fragt: Wie entwickelt sich der Flugverkehr nach Erhöhung einer solchen Steuer an den deutschen Hubs etwa im Vergleich zu den Konkurrenz hubs? Das kann man gut messen. Derartige Indikatoren wären eigentlich viel sinnvoller, um sozusagen das Schadenspotenzial abzuschätzen und in Zukunft reagieren zu können, wenn es tatsächlich zu der von der Branche argumentierten Wettbewerbsverzerrung kommt, die in der Tat klimapolitisch kontraproduktiv ist, weil sie mit Carbon Leakage einhergeht, gerade was die Destinationen der mittleren Strecke und der Langstrecke angeht, die dem europäischen Emissionshandel nicht unterliegen. Bei allem, was dem europäischen Emissionshandel unterliegt, haben wir den berühmten Wasserbetteffekt: Das, was in Deutschland weniger verbraucht wird, wird anderswo zusätzlich verbraucht.

Gerade die Mittel- und die Langstrecke sind hier relevant und haben klimapolitisches Steuerpotenzial. Aber die Wettbewerbseffekte müssen berücksichtigt werden. Sonst kommt es dadurch zu Carbon Leakage, dass die Flugzeuge in Paris und nicht in Frankfurt abheben, um über den Atlantik zu fliegen. Da sollte man besser Wettbewerbsanalysen betreiben, als sich am Steueraufkommen zu orientieren, das eigentlich ein Kontraindikator für die Wettbewerbsschäden ist, die die Regelung anrichtet.



Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Für die Fraktion der CDU/CSU Kollege Dr. Meister, bitte.

Dr. Michael Meister (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. - Herr von Randow, ich würde gern noch mal auf die Luftverkehrsteuer zu sprechen kommen. Im Gesetzentwurf ist ja auf Seite 19 dargelegt, dass das Ziel ist, den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen zu reduzieren und zu klimafreundlichem Handeln zu ermuntern. Wenn der Gesetzentwurf so beschlossen wird, wie er jetzt vorliegt, wird dann die Lenkungswirkung hinsichtlich der Zahl der Passagiere, die der Gesetzentwurf vorsieht, bei den Fluggesellschaften in der beabsichtigten Weise eintreten? Haben Sie eine Einschätzung, in welcher Größenordnung diese Lenkungswirkung dort eintreten würde?

Im Koalitionsvertrag steht auf Seite 42, dass die „Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer ... für die Förderung von Produktion und Einsatz von CO₂-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen sowie für Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung“ verwendet werden sollen. Haben Sie eine Einschätzung dazu, in welchem Verhältnis die dadurch entstehende Einnahmesituation zu der Förderhöhe steht, die die Bundesregierung vorsieht, zumal die Bundesregierung in der Antwort vom 2. Januar dieses Jahres auf eine Kleine Anfrage meiner Fraktion ausführt, dazu könne sie noch keine Aussagen treffen?

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte, Herr von Randow.

Sachverständiger Matthias von Randow (Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.): Schönen Dank. - Zu Ihrer ersten Frage, Herr Dr. Meister, zur Lenkungswirkung. Im Luftverkehr ist der Anstieg von Preisen, wenn er wettbewerbsneutral erfolgt, tatsächlich erst einmal wenig schädlich. Deswegen unterstreicht die Luftverkehrswirtschaft seit vielen Jahren, dass Steuern und Abgaben wettbewerbsneutral ausgestaltet werden müssen.

Worauf ich hier hinweisen möchte, ist, dass durch das einseitige Hochfahren der staatlichen Standortkosten in Deutschland massive Wettbewerbsverzerrungen entstehen, deren Lenkungswirkung faktisch ist: Andere fliegen dann. - Es ist damit kein, wenn Sie so wollen, klimapolitisch wünschbarer Lenkungseffekt verbunden, jedenfalls nicht im internationalen Verkehr, im europäischen und im internationalen Langstreckenverkehr.

Zu der zweiten Frage. Es gibt die ganz klare Aussage der Koalition im Koalitionsvertrag, dass die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer für die wettbewerbsneutrale Finanzierung des Markthochlaufs von nachhaltigen Flugkraftstoffen eingesetzt werden sollen. Nun erhöht die Koalition die Luftverkehrsteuer, und inzwischen sind wir informationsmäßig weiter: Mit dem jetzt vorliegenden Zweiten Haushaltsfinanzierungsgesetz hat die Koalition dargelegt, dass die Verpflichtungsermächtigungen für den ganz wesentlichen Titel, der für die Förderung des Markthochlaufs der nachhaltigen Kraftstoffe vorgesehen war, nun von über 2 Milliarden Euro auf 17 Millionen Euro zurückgeführt werden. Diese 17 Millionen Euro sind so gut wie gar nichts mehr. Das heißt, es ist so zu werten, dass die Koalition jetzt an dieser Stelle genau das Gegenteil von dem sagt, was im Koalitionsvertrag steht. - Danke.

Vorsitzender Alois Rainer: Danke. - Herr Dr. Meister, eine Nachfrage? Wir hätten noch eine Minute.

Dr. Michael Meister (CDU/CSU): Wenn wir die Zeit haben, dann hätte ich von Ihnen, Herr von Randow, gern noch mal eine Einschätzung. Wir haben ja gehört, dass die Einnahmen aus der Ticketsteuer seither mit den Einnahmen aus der CO₂-Abgabe gegengerechnet werden. Wir haben von anderen Sachverständigen eine Bewertung dazu gehört, welche Auswirkungen es hat, wenn das jetzt wegfällt. Können Sie dazu noch mal eine Einschätzung geben?

Vorsitzender Alois Rainer: Bitte.

**Sachverständiger Matthias von Randow**

(Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e. V.): Das ist sehr interessant. Der Bundesrechnungshof hat das zum Thema gemacht, und er hat zwei Argumente eingebracht. Er sagt erstens, das sei im Hinblick auf die klimapolitische Wirkung kontraproduktiv. Er sagt zweitens, die Einnahmen des Bundes reduzierten sich durch den Absenkungsmechanismus. - Das Zweite ist natürlich richtig.

Aber jetzt muss man sich noch mal daran erinnern: Warum ist der Absenkungsmechanismus eigentlich eingeführt worden? Er ist - erstens - eingeführt worden, damit es gerade keine Doppelbelastung durch Luftverkehrsteuer und Emissionshandel gibt, und - zweitens - deswegen, weil der EU-Emissionshandel die Zubringerverkehre aus Deutschland zu den deutschen Luftverkehrsdrehkreuzen im Vergleich zu Zubringerverkehren zum Beispiel von Hamburg nach Istanbul, von Hamburg nach Katar, von Hamburg nach Dubai verteuert. Das heißt, das Abschaffen des Absenkungsmechanismus befördert die Verlagerung von Langstreckenverkehren an den Bosphorus und den Persischen Golf.

Vorsitzender Alois Rainer: Vielen Dank. - Damit wären wir am Ende dieser Anhörung. Es war eine hochspannende Anhörung. Vielen herzlichen Dank an die Damen und Herren Sachverständigen! Wenn Sie mir noch einen Einwand erlauben: Bitte vergessen Sie in Zukunft bei Ihren Vorschlägen, die alle durchaus sehr gut waren, nicht den bürokratischen Erfüllungsaufwand.

Ich bedanke mich abschließend auch noch beim Stenografischen Dienst, den wir in dieser Legislatur das erste Mal in einer Anhörung hatten, weil wir wissen: Die Anhörung ist politisch sehr wichtig, und wir stehen auch unter Zeitdruck.

Danke schön den Kolleginnen und Kollegen, die teilgenommen haben, dem BMF und allen, die mit dabei waren!

Die Anhörung ist somit geschlossen. Ich wünsche eine angenehme Sitzungswoche. - Danke.

(Schluss: 15.13 Uhr)

Alois Rainer, MdB
Vorsitzender