

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/21952 –

Zielkonflikte im Luftverkehr und Maßnahmen der Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit der Corona-Pandemie wurde der Luftverkehr dramatisch heruntergefahren. Dabei beginnt der Luftverkehr, sich nur langsam zu erholen. So konnten sich die Flugbewegungen im Juli gegenüber dem Vormonat knapp verdoppeln. Die Kapazität ab deutschen Flughäfen belief sich auf nur 27 Prozent des Vorjahresmonats (<https://www.bdl.aero/de/presse/pressemitteilungen/luftverkehrsangebot-im-juli-verdoppelt-sich-gegenueber-juni/>).

Der anhaltend geringe Passagierstand im Luftverkehr beschäftigte auch die EU-Verkehrsminister auf dem EU Aviation Summit am 23. Juli 2020. Die Minister waren sich allerdings einig, dass die corona-bedingte Krise im Luftverkehr nicht dazu führen dürfe, dass wichtige Innovationen zurückgehalten werden (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LF/aviation-summit-2020.html>).

Gleichzeitig steht das System Luftfahrt unter hohem finanziellen Druck. Der europäische Luftverkehr ist Teil des EU-Emissionshandels (EU-ETS) und ab 2021 Teil von CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation). Darüber hinaus wurde die Luftverkehrsteuer im Frühjahr 2020 angehoben und auf europäischer Ebene über die Einfuhr einer Kerosinsteuer spekuliert. Hinzukommt, dass laut Wasserstoffstrategie der Bundesregierung die Fluggesellschaften ab 2030 eine Quote für synthetisches Kerosin bekommen sollen. Alles in allem handelt es sich um Abgaben in Milliardenhöhe, die auf die Branche zukommen (vgl. die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/20994; <http://www.spiegel.de/politik/d/utschland/europawahl-weber-und-zimmermanns-wollen-kerosin-steuer-a-1266283.html>).

Mit der Kleinen Anfrage soll erörtert werden, inwieweit die Bundesregierung Zielkonflikte sieht, wenn der Luftverkehr auf der einen Seite mit zahlreichen Abgaben belegt wird und auf der anderen Seite mit Steuergeldern Fluggesellschaften gerettet und Investitionen in klimafreundliche Antriebe getätigt werden müssen.

1. Wie viel hat die Bundesregierung die letzten fünf Jahre an Luftverkehrssteuern insgesamt eingenommen (bitte nach Jahren und Fluggesellschaften aufschlüsseln)?

Die Einnahmen aus der Luftverkehrsteuer betragen im Jahr 2015: 1.022,9 Mio. Euro, 2016: 1.073,7 Mio. Euro, 2017: 1.120,5 Mio. Euro, 2018: 1.186,8 Mio. Euro und 2019: 1.182,2 Mio. Euro. Im laufenden Jahr liegen sie bis einschließlich Juli (coronabedingt) bei 170,8 Mio Euro.

Einer Aufschlüsselung nach dem Anteil der einzelnen Steuerpflichtigen steht das Steuergeheimnis entgegen.

2. Wie viel haben Fluggesellschaften die letzten fünf Jahre für Emissionszertifikate an die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) gezahlt (bitte nach Jahren und Fluggesellschaften aufschlüsseln)?

Bei den regelmäßigen Versteigerungen von deutschen Emissionsberechtigungen (EUA – European Union Allowances und EUAA – European Aviation Allowances) an der EEX (European Energy Exchange, Marktplatz für Energie und energienahe Produkte) können alle hierfür zugelassenen Bieter teilnehmen. Die Identität der erfolgreichen Bieter wird der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) von der EEX nicht mitgeteilt. Damit liegen der DEHSt keine Informationen vor, ob und in welchem Umfang Fluggesellschaften an den deutschen Auktionen teilnehmen bzw. welche Fluggesellschaften erfolgreich mitgeboten haben.

Im aktuellen Bericht der DEHSt über die emissionshandelspflichtigen Treibhausgasemissionen von stationären Anlagen und im Luftverkehr in Deutschland (Verified Emissions Table VET-Bericht) sind im Kapitel 3.4 die im angefragten Zeitraum erzielten Auktionserlöse ausgewiesen. Die Tabelle 27 fasst die Versteigerungsergebnisse für Deutschland und die anderen EU-Mitgliedstaaten auf Jahresbasis zusammen. Neben den Versteigerungen von Emissionsberechtigungen für stationäre Anlagen (EUA) sind auch die für Luftverkehrsberechtigungen (EUAA) dargestellt. Die Erlöse aus deutschen EUAA-Auktionen beliefen sich demnach auf: 17,9 Mio. Euro (2019), 16,3 Mio. Euro (2018), 5,1 Mio. Euro (2017), 4,6 Mio. Euro (2016) und 16,9 Mio. Euro (2015). VET-Bericht: https://www.dehst.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/VET-Bericht-2019.pdf?__blob=publicationFile&v=3

3. Hat die Bundesregierung eine Einschätzung bezüglich der Kosten für CORSIA in den nächsten fünf Jahren für die Fluggesellschaften (bitte nach Jahren aufschlüsseln), und wenn ja, wie lautet diese?

Welche Wirkung erwartet die Bundesregierung durch CORSIA kurz- wie langfristig?

Aufgrund der Corona-Pandemie wäre zum jetzigen Zeitpunkt eine Kostenschätzung mit erheblichen Unsicherheiten behaftet und nicht belastbar. Der ICAO Rat hat zum Ende seiner 220. Sitzungsperiode Ende Juni 2020 eine Entscheidung bezüglich der Änderung der Berechnungsgrundlage der CORSIA Baseline getroffen (unter dem globalen Klimaschutzinstrument CORSIA für den internationalen Luftverkehr werden ab 2021 CO₂-Emissionen über der Baseline kompensiert). Die Entscheidung beinhaltet:

- a) die Verwendung von Emissionswerten nur des Jahres 2019 (anstatt 2019/2020) für Elemente von CORSIA, inklusive der CORSIA Baseline, für die CORSIA Pilotphase 2021 bis 2023, um auf die Auswirkungen von COVID-19 auf den Luftverkehr zu reagieren;

- b) weitere Analysen, u. a. zu Auswirkungen von COVID-19, als Grundlage für zukünftige Diskussionen zur Notwendigkeit weiterer Anpassungen;
- c) Initiierung des in 2022 anstehenden Review-Prozesses von CORSIA.
4. Hat die Bundesregierung eine Position zur Einführung einer Kerosinsteuer auf europäischer Ebene, und wenn ja, wie lautet diese?
 5. Setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine Kerosinsteuer ein?
 6. Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Derzeit ist die kommerzielle Luftfahrt aufgrund von unionsrechtlichen und internationalen Vorgaben, insbesondere der Energiesteuerrichtlinie (Richtlinie 2003/96/EG) sowie einer Vielzahl von internationalen Luftverkehrsabkommen grundsätzlich obligatorisch von der Energiesteuer befreit. Im Rahmen des europäischen Grünen Deals hat die Europäische Kommission angekündigt, die obligatorische Steuerbefreiung von Kerosin in der gewerblichen Luftfahrt zu überarbeiten und für Juni 2021 einen Richtlinienvorschlag vorzulegen.

7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die möglichen Steuereinnahmen aus einer Kerosinsteuer ein?

Nach den Angaben im 27. Subventionsbericht der Bundesregierung war für das Kassenjahr 2020 von Mindereinnahmen durch die Steuerbefreiung von gewerblich genutzten Luftfahrtbetriebsstoffen in Höhe von 584 Mio. Euro ausgegangen worden. Eine Anpassung dieses Schätzwertes aufgrund der kurz- und mittelfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Luftverkehr kann die Bundesregierung derzeit noch nicht vornehmen.

8. Hat die Bundesregierung die Möglichkeit der Einführung einer Kerosinsteuer auf europäischer Ebene geprüft?
9. Wenn ja, wie wäre dies möglich, und mit welchen Folgen rechnet die Bundesregierung insbesondere für den Luftverkehrsstandort Deutschland?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Energiesteuerrichtlinie stellt den Mitgliedstaaten der Europäischen Union frei, bei reinen Inlandsflügen den Verbrauch der Luftfahrtbetriebsstoffe für Flüge in der gewerblichen Luftfahrt der Besteuerung zu unterwerfen. Dasselbe gilt für innergemeinschaftliche Flüge, wenn die betroffenen Mitgliedstaaten der EU entsprechende bilaterale Verträge miteinander geschlossen haben. Bisher hat jedoch kein Mitgliedstaat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Die Bundesregierung wird den für Juni 2021 angekündigten Vorschlag der Europäischen Kommission zur Überarbeitung der obligatorischen Steuerbefreiung von Kerosin in der gewerblichen Luftfahrt prüfen, sobald er vorliegt.

10. Wer soll nach Ansicht der Bundesregierung für die Innovationen im Klimaschutz im Luftverkehr aufkommen, und mit welchem Anteil, wie es die Bundesregierung im Anschluss an den Aviation Summit (23. Juli 2020) postuliert hat?

Die Bundesregierung will innovative, klimafreundliche Ansätze verstärkt verfolgen. Die krisenbedingte Aussetzung und Verschiebung von Flugzeugauslieferungen und -abnahmen gefährdet die geplante Flottenerneuerung. Die Bundesregierung wird sich daher dafür einsetzen, Programme auf europäischer Ebene auch für den Verkehrssektor und konkret für die Flottenerneuerung einzusetzen. Es gibt enormes Innovationspotential, zum Beispiel im Bereich der nachhaltigen alternativen Kraftstoffe und modernen, effizienteren Flugzeuge. Die Ergebnisse des Aviation Summit werden zusammen mit den noch folgenden Debatten zu Zukunftsfragen der Mobilität im Rahmen der deutschen Ratspräsidentschaft als New Mobility Approach zusammengeführt werden. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

11. Benachteiligt die Erhöhung der Luftverkehrsteuer zum 1. April 2020 nach Ansicht der Bundesregierung die Fluggesellschaften und indirekt den Luftverkehrsstandort Deutschland gegenüber ausländischen Wettbewerbern?
12. Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Luftverkehrsteuer entsteht mit dem tatsächlichen Abflug des Fluggastes von einem inländischen Startort. Steuerschuldner sind die in- und ausländischen Luftverkehrsunternehmen, die den jeweiligen Abflug durchführen.

Auch in anderen europäischen Ländern wie z. B. Frankreich, Großbritannien und voraussichtlich ab 2021 in den Niederlanden wird eine nationale Luftverkehrssteuer erhoben.

Die Bundesregierung hat mit dem Klimaschutzprogramm 2030 zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 beschlossen, Anreize zu schaffen, um den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen zu verringern und die Bürgerinnen und Bürger zu klimafreundlichem Verhalten zu bewegen u. a. mit dem Gesetz zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes und der dort geregelten Anhebung der Steuer zum 1. April 2020 wurde dies umgesetzt.

13. Wie hoch sind die Investitionen des Bundes für Innovationen im Bereich klimaneutrales Fliegen (bitte insgesamt sowie nach einzelnen Maßnahmen und Projekten aufschlüsseln)?

Im Rahmen des 6. nationalen zivilen Luftfahrtforschungsprogramm (LuFo) werden vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) verschiedene Vorhaben gefördert. Zur Stärkung einer klimaneutralen Luftfahrt wurde insbesondere die Programmlinie „(hybrid-) elektrisches bemanntes Fliegen“ im Bereich F&E aufgebaut, um die technologischen Voraussetzungen für eine zukünftig klimaneutrale Luftfahrt zu entwickeln. Aufgrund der hohen Komplexität und besonderen Herausforderungen im Luftverkehr sind diese Technologien mit sehr langen Forschungs-, Entwicklungs- und Produktzyklen verbunden. Die hier geförderten und beantragten Vorhaben haben im ersten Aufruf ein Volumen von insgesamt rund 73 Mio. Euro. Die bereits laufenden Vorhaben sind tabellarisch aufgeführt.

Projektbezeichnung	Fördergegenstand	Laufzeit	Fördergrundlage	Förderhöhe, gesamt
328eHY-LAB	Aufbau eines hybrid-elektrischen Versuchslabors auf Basis der Do328	01.03.2020- 31.10.2023	LuFo VI-1	13.473.800 Euro
328eHY-TECH	Auslegung und Modellierung eines fliegenden Versuchslabor mit hybrid-elektrischen Antrieben	01.03.2020-31.08.2023	LuFo VI-1	9.038.500 Euro
AdHybau	Technologien zur Nutzung von tiefkaltem Wasserstoff als Primärenergieträger in Antrieben	01.05.2020- 30.04.2023	LuFo VI-1	3.831.650 Euro
EPROREF	Entwicklung eines elektrischen Antriebsmotors und Propulsors für den vollelektrischen Antriebsstrang eines Regionalflugzeuges	01.07.2020-30.09.2023	LuFo VI-1	1.642.000 Euro
EPS	Erforschung von Energieerzeugungseinheiten für elektrische Antriebssysteme	01.03.2020-30.11.2023	LuFo VI-1	6.464.600 Euro
ESBEF	Entwicklung von Systemen und Bausteinen für das Elektrische Fliegen	01.01.2020-31.03.2023	LuFo VI-1	10.870.500 Euro
eTail	Auslegung und Optimierung eines Hubschrauber-Heckauslegers durch Integration von elektrischen Antrieben.	01.06.2020-31.08.2023	LuFo VI-1	3.747.150 Euro
HEPS	Erforschung von Energieerzeugungseinheiten für hybrid-elektrische Antriebssysteme	01.01.2020-31.12.2023	LuFo VI-1	5.949.100 Euro
HeRKOlus	Hybridelektrisches Antriebssystem für Luftschiffe der Commuter-Klasse	01.10.2020-31.03.2023	LuFo VI-1	528.650 Euro

iTherNet	Neue Kühltechnologien und energieoptimierte Betriebskonzepte	01.08.2020-31.10.2023	LuFo VI-1	1.145.400 Euro
TELEV	Hybrid-elektrische Antriebssysteme mit luftfahrtgerechter Leistungselektronik, Leistungsverteilung und Steuerung	01.09.2020-30.11.2023	LuFo VI-1	7.484.500 Euro

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat das folgende Projekt gefördert, das aus Mitteln der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung finanziert wurde:

Projektbezeichnung	Fördergegenstand	Laufzeit	Fördergrundlage	Förderhöhe, gesamt
Demo-SPK	Einsatz von erneuerbarem Kerosin am Flughafen Leipzig/Halle	04.11.2016 – 31.05.2019	Mobilität- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung	4.198.650 Euro

14. Hat die Bundesregierung geprüft, um wie viel die Investition in klimaneutrales Fliegen idealerweise jeweils von Seiten des Bundes sowie durch betroffene Unternehmen erhöht werden sollten (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
15. Hat die Bundesregierung geprüft, um wie viel die Investition in klimaneutrales Fliegen auf europäischer Ebene erhöht werden sollten (bitte in absoluten und relativen Zahlen angeben)?
16. Ist die Bundesregierung in Gesprächen mit anderen EU-Mitgliedstaaten bezüglich vermehrter Investitionen für klimafreundliches Fliegen?
17. Mit welchen EU-Mitgliedstaaten führt die Bundesregierung derlei Gespräche, und was haben diese ergeben?

Die Fragen 14 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung ist mit den anderen Mitgliedstaaten zu verschiedenen Themen zu klimafreundlichem Fliegen im Gespräch, darunter auch bzgl. des Markthochlaufs von nachhaltigen erneuerbaren Kraftstoffen. Zusammen mit den Niederlanden, Spanien, Frankreich, Finnland, Lettland und Luxemburg hat Deutschland im Juni dieses Jahres im Rahmen eines virtuellen Treffens der europäischen Verkehrsminister eine gemeinsame Erklärung für einen nachhaltigen Luftverkehr eingebracht.

Gleichzeitig befindet sich die Bundesregierung im Gespräch mit den Mitgliedstaaten und der Europäischen Kommission zu dem von der Kommission angekündigten Rechtsetzungsvorhaben „ReFuel Aviation“ zur Einführung eines Rechtsrahmens für alternative Kraftstoffe im Luftverkehr.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

18. Sieht die Bundesregierung einen Zielkonflikt, wenn auf der einen Seite die Abgaben im Luftverkehr steigen und auf der anderen Seite Steuergelder für die Unterstützung der Luftverkehrsbranche verwendet werden?
19. Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der Steueranhebung sind die Anreize für ein umweltgerechtes Verhalten im Passagierflugverkehr verstärkt worden. An dieser Zielsetzung hält die Bundesregierung fest. Sie ist im Kontext der Sondersituation durch COVID-19 nicht weniger dringlich geworden.

Derzeit entstehen den Luftverkehrsunternehmen aufgrund des beträchtlich eingeschränkten Luftverkehrs kaum Belastungen aus der Luftverkehrsteuer. Die Steuer entsteht erst mit dem Abflug eines Fluggastes.

20. Welche Initiativen sind geplant, um den Markthochlauf von nachhaltigen alternativen Kraftstoffen für den Luftverkehr zu starten, wie es sich die Bundesregierung im Anschluss an den Aviation Summit vorgenommen hat?

Zur Umsetzung des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung, (Maßnahme im Handlungsfeld „Alternative Kraftstoffe“, „Entwicklung strombasierter Kraftstoffe“) werden vom BMVI Fördermaßnahmen umgesetzt, die aus Mitteln des Energie- und Klimafonds (EKF) finanziert werden. Die Förderung soll sich schwerpunktmäßig auf strombasierte Kraftstoffe aus erneuerbaren Energiequellen für den Luftverkehr konzentrieren. Zwei Titel aus dem EKF kommen insbesondere für eine Förderung des Markthochlaufs in Betracht (Titel 686 24 und 683 06). Die Mittel belaufen sich im Zeitraum von 2020 bis 2023 auf insgesamt 883,3 Mio. Euro.

Die Beratungen innerhalb der Bundesregierung zur Verwendung der Mittel aus der Wasserstoffstrategie sind noch nicht abgeschlossen.

Aus dem Klimapakete stehen dem BMVI zusätzliche Mittel für den Markthochlauf von Anlagen zur Erzeugung erneuerbaren strombasierten Kerosins zur Verfügung. Diese Maßnahme ist nicht originärer Bestandteil des Klimaschutzprogramms 2030 und war Ergebnis des parlamentarischen Verfahrens zum Haushalt 2020.

21. Hat die Bundesregierung eine Einschätzung dahingehend, wann mit Programmen für die Flottenerneuerung auf europäischer Ebene nach Kenntnis der Bundesregierung zu rechnen ist und wie diese ausgestaltet werden sollten?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

22. Bis wann werden die Ergebnisse des EU Aviation Summit des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und die nachfolgenden Debatten zu Zukunftsfragen des Luftverkehrs im sog. New Mobility Approach zusammengeführt?

Die Bundesregierung als amtierende EU-Ratspräsidentschaft plant, mit einem New Mobility Approach im vierten Quartal 2020 einen Beitrag zur geplanten EU-Mobilitätsstrategie der Europäischen Kommission zu leisten. In den New

Mobility Approach sollen Erkenntnisse aus dem Aviation Summit und aus weiteren Veranstaltungen unter deutscher EU-Ratspräsidentschaft zu Zukunftsfragen der Mobilität einfließen. Nach Durchführung dieser weiteren Veranstaltungen werden die Planungen zum New Mobility Approach konkretisiert.

23. Wie soll CORSIA in der EU bzw. bestehende Systeme wie der ETS integriert werden, wie es sich die Bundesregierung im Anschluss an den Aviation Summit vorgenommen hat?

Die Bundesregierung unterstützt eine mit dem ETS kohärente Implementierung von CORSIA. Die Europäische Kommission hat für Ende 2020 eine Folgenabschätzung (Impact Assessment) zur Überarbeitung ETS-Richtlinie im Hinblick auf den Luftverkehr angekündigt, worin unter anderem die Frage der Implementierung von CORSIA behandelt wird. Die Bundesregierung wird dieses Impact Assessment prüfen, sobald es vorliegt.