

## Antrag

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Lötzsch, Thomas Lutze, Richard Pitterle, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

### Mehrwertsteuerreduktion im Schienenpersonenfernverkehr

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Es gibt bislang eine erhebliche Wettbewerbsungleichheit zwischen dem Bahn- und dem Flugverkehr. Dabei wird der Bahnverkehr erheblich benachteiligt, unter anderem durch

- a) die Belegung aller nationalen und internationalen Bahntickets (ausgenommen Nahverkehrszüge) und Nebenleistungen mit dem vollen Mehrwertsteuersatz von 19 Prozent, während internationale Flugtickets von der Mehrwertsteuer komplett befreit sind, und
- b) die Verpflichtung der Bahn zur Zahlung von Energiesteuer (Mineralölsteuer), Stromsteuer und EEG-Umlage, während gleichzeitig der gewerbliche Flugverkehr komplett von der Zahlung der Energiesteuer für den Kerosinverbrauch befreit ist.

Eine solche Ungleichbehandlung der Verkehrsträger ist nicht nachzuvollziehen und sollte daher abgebaut werden. Stattdessen muss die Bahn als sehr viel umwelt- und klimafreundlicheres Verkehrsmittel gegenüber dem Flugverkehr bessergestellt werden. Nur so kann eine Lenkungswirkung im Sinne der deutschen Klimaziele erreicht werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. spätestens zum 1. Juli 2015 den Mehrwertsteuersatz für Tickets auch im Bahnfernverkehr analog zum Nahverkehr von 19 auf 7 Prozent zu reduzieren, so dass im gesamten Schienenpersonenverkehr nur noch 7 Prozent Mehrwertsteuer zu zahlen sind;
2. spätestens zum 1. Juli 2015 auf alle von Deutschland ausgehenden oder nach Deutschland eingehenden grenzüberschreitenden Flüge den vollen Mehrwertsteuersatz von 19 Prozent auf die Flugtickets zu erheben;
3. unabhängig davon zur Gegenfinanzierung der Mehrwertsteuersenkung im Bahnfernverkehr die Luftverkehrsteuer dahingehend zu novellieren, dass ab

dem 1. Juli 2015 die Verrechnung mit den Einnahmen des Emissionshandels gestrichen, die Deckelung beider Einnahmen auf 1 Milliarde Euro im Jahr gestrichen werden und stattdessen die Steuersätze zur Deckung der Einnahmeverluste entsprechend angehoben werden.

Berlin, den 13. Januar 2015

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

## **Begründung**

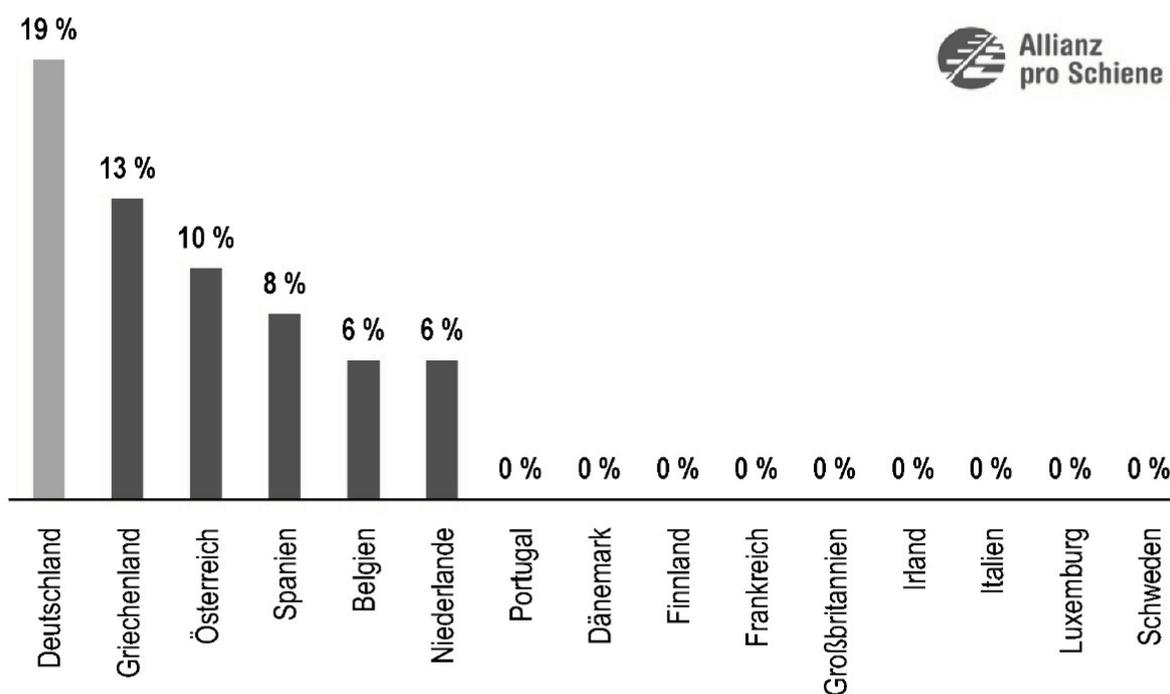
Die ungleiche steuerliche Behandlung und dadurch bedingte Wettbewerbsungleichheit zwischen den Verkehrsträgern begünstigt momentan gerade diejenigen Verkehrsträger, die am umwelt- und klimaschädlichsten sind. Am eklatantesten zeigt sich dies im Vergleich des Flugverkehrs mit dem Bahnverkehr:

- Laut Angaben der Deutschen Bahn AG sind internationale Bahnverbindungen mit 90 Millionen Euro Mehrwertsteuer belastet ([www.deutschebahn.com/file/2267532/data/schiene\\_staerken.pdf](http://www.deutschebahn.com/file/2267532/data/schiene_staerken.pdf)). Alleine wegen der Mehrwertsteuerbefreiung sind grenzüberschreitende Flugtickets gegenüber dem Bahnticket um fast ein Sechstel günstiger. Diese Mehrwertsteuerbefreiung entspricht, unter Betrachtung der Gesamtstrecke, aufsummiert einer jährlichen Subventionierung des Flugverkehrs von 3,5 Milliarden Euro (Daten des Umweltbundesamtes zu umweltschädlichen Subventionen in Deutschland, Stand 2010) und belastet durch entgangene Einnahmen letztlich auch den Bundeshaushalt. Besteuert werden dürfen allerdings nur die Anteile des Luftverkehrs über dem deutschen Hoheitsgebiet. Deswegen und mit Einberechnung des abziehenden Vorsteuerabzugs von Geschäftsreisenden geht die Bundesregierung in einer groben Schätzung von lediglich 80 Millionen Euro Mehreinnahmen durch die Anlastung der Mehrwertsteuer auf internationale Flüge aus (siehe Antwort zu Frage 20 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/10724). Vor dem Hintergrund, dass ebendort (Antwort zu Frage 19) für das Jahr 2010 Einnahmen durch die Mehrwertsteuer in Höhe von 759 Millionen Euro für inländische Flüge ausgewiesen wurden und der Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft den Anteil des internationalen Luftverkehrs auf 80 Prozent beziffert ([www.bdl.aero/download/879/positionspapier-fakten-und-argumente-zur-finanzierung-des-luftverkehrs.pdf](http://www.bdl.aero/download/879/positionspapier-fakten-und-argumente-zur-finanzierung-des-luftverkehrs.pdf)) scheinen diese Mehreinnahmen eher niedrig geschätzt.
- Zusätzlich ist das im gewerblichen Flugverkehr verwendete Kerosin komplett steuerbefreit. Die Bahnunternehmen müssen hingegen Energiesteuer (Mineralölsteuer), Stromsteuer, für den Emissionshandel und EEG-Umlage zahlen. Letztere ist durch die 2014 beschlossene Novellierung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes sogar noch deutlich angestiegen; nach Angaben der Deutschen Bahn AG muss diese durch die EEG-Reform statt bisher 100 nun ca. 160 Millionen Euro im Jahr für die EEG-Umlage aufbringen. Der Emissionshandel schlug 2013 mit 60 Millionen und die Stromsteuer mit 120 Millionen Euro zu Buche ([www.deutschebahn.com/file/2267532/data/schiene\\_staerken.pdf](http://www.deutschebahn.com/file/2267532/data/schiene_staerken.pdf)), insgesamt also zukünftig ca. 340 Millionen Euro im Jahr. Diese Steuerprivilegien für den Flugverkehr sind insbesondere in Hinblick auf den deutlich saubereren Energiemix und den bezogen auf die Transportleistung geringeren Energieverbrauch des Bahnverkehrs nicht nachvollziehbar. Schließlich emittiert die Bahn für die gleiche Transportleistung im Personenverkehr im Vergleich zum Flugzeug nur 19,6 Prozent der Treibhausgase bzw. im Güterverkehr sogar nur 1,5 Prozent. Auch die Belastungen durch Stickstoffoxide (Personenverkehr: 13,3 Prozent, Güterverkehr: 2,0 Prozent) und Feinstaub (Personenverkehr: 3,3 Prozent, Güterverkehr: 2,9 Prozent) betragen beim Bahnverkehr bezogen auf die gleiche Transportleistung jeweils nur einen Bruchteil des Flugverkehrs (alle Daten nach Umweltbundesamt, Stand 2012). Diese klimaschädliche Subventionierung durch Nichtbesteuerung hat nicht nur eine falsche Lenkungswirkung, sondern schlägt für den Bund pro Jahr mit insgesamt 7 Milliarden Euro zu Buche (Daten des Umweltbundesamtes zu umweltschädlichen Subventionen in Deutschland, Stand 2010).

Im europäischen Vergleich erhebt kein anderes Land einen solch hohen Mehrwertsteuersatz auf grenzüberschreitende Bahnfahrten wie Deutschland. In den meisten Ländern, u. a. Frankreich, Italien und Großbritannien, sind diese Fahrten sogar komplett steuerbefreit, in anderen ist der Steuersatz deutlich geringer als in Deutschland.

## EU-Vergleich: Grenzüberschreitende Bahnfahrten nirgends so hoch besteuert wie in Deutschland

Mehrwertsteuersatz für grenzüberschreitende Fahrten im Eisenbahn Fernverkehr



Quelle: Allianz pro Schiene auf Basis von Europäische Kommission 2011.  
Darstellung der EU-15-Länder, alle weiteren EU Mitglieder 0 %.

*Vergleich der Mehrwertsteuersätze europäischer Länder auf grenzüberschreitenden Fahrten im Bahn-Fernverkehr. Grafik: Allianz pro Schiene (2011).*

Die dargelegte Benachteiligung des Bahnverkehrs und die Subventionierung des Flugverkehrs konterkarieren die Klimaziele der Bundesregierung. Der kürzlich veröffentlichte zweite Monitoring-Bericht „Energie der Zukunft“ (Bundestagsdrucksache 18/1109) hat erneut verdeutlicht, dass im Verkehrssektor seit 2005 keine Minderung des Energieverbrauchs mehr zu verzeichnen ist und dass dieser Sektor von dem ohnehin nicht sonderlich ambitionierten Ziel einer Verminderung des Endenergiebedarfs um 10 Prozent bis 2020 damit noch weit entfernt ist. Daher bedarf es im Verkehrssektor erheblicher zusätzlicher Anstrengungen, die sich nicht auf rein infrastrukturelle Maßnahmen beschränken dürfen. Der Bericht nennt sowohl die Verkehrsvermeidung als auch die Veränderung des Modal Split als anzustrebende Ziele. Tatsächlich nimmt aber die Verkehrsleistung nach wie vor von Jahr zu Jahr zu, und auch eine angestrebte Verlagerung sowohl von Personenverkehr als auch von Gütertransporten auf die Bahn findet nicht statt.

Bei den hohen Fahr- und Transportpreisen, die unter anderem aus den beschriebenen steuerlichen Nachteilen für den Bahnverkehr resultieren, ist eine Verlagerungswirkung auf die Bahn jedoch nicht in erheblichem Umfang zu erwarten, sondern eher noch in umgekehrter Richtung. Dies bestätigen auch die empirischen Daten: Seit den 1990er Jahren hat der Bahnverkehr sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr keine signifikanten Marktanteile hinzugewonnen, während der Luftverkehr seinen Marktanteil im Personenverkehr verdoppeln konnte. Im Güterverkehr liegt der Marktanteil des Luftverkehrs zwar noch im niedrigen Bereich; in absoluten

Zahlen gibt es jedoch in diesem Sektor sogar ein nochmals schnelleres Wachstum als im Personenverkehr (Daten des BMVI, veröffentlicht in „Verkehr in Zahlen“).

Insgesamt hat der Bahnverkehr eine sehr ungünstige Kostenstruktur, die zu einem erheblichen Teil durch eine falsche politische Lenkungswirkung verursacht wird. Die Mehrwertsteuer ist im Fernverkehr für fast ein Fünftel des Fahrpreises für die Endkunden verantwortlich; dazu kommen die hohen Trassenpreise, die etwa ein Drittel des Fahrpreises ausmachen. Gemeinsam mit überzogenen Gewinnerwartungen der Deutschen Bahn AG führt dies zu den momentan hohen Fahrpreisen im Bahnfernverkehr. Die Konsequenz der resultierenden mangelnden Nachfrage bei der Bahn ist nicht nur eine erheblich Ausdünnung des nationalen, sondern ganz besonders auch des internationalen Fernverkehrs. In den letzten Jahren sind zahlreiche Eurocity-, Nachtreise- und Autozugverbindungen aufgegeben worden. So stellt die Deutsche Bahn AG beispielsweise die Nachtzugverbindung Berlin–Paris als einzige Direktverbindung zwischen den beiden Hauptstädten zum 12. Dezember 2014 aufgrund angeblich fehlender Wirtschaftlichkeit ein, obwohl der Zug regelmäßig ausgebucht ist. Auch andere Nachtreiseverbindungen werden parallel dazu eingestellt, unter anderem Basel–Kopenhagen, Amsterdam–Kopenhagen, Prag–Kopenhagen, München–Paris, Hamburg–Paris und der Abschnitt Amsterdam–Duisburg. Zahlreiche weitere Nachtreiseverbindungen (u. a. Berlin–Stuttgart, Dresden–Stuttgart, Garmisch-Partenkirchen/München–Norddeich, Hagen – Binz, Hagen – Flensburg, Dortmund – Mailand) sind in den letzten Jahren bereits entfallen, und das Geschäftsfeld Autozug soll sogar komplett eingestellt werden. Mit dem Eurocity „Wawel“ (Hamburg–Berlin–Wrocław) entfällt parallel auch eine wichtige Tagesverbindung zwischen Deutschland und Polen. Und innerhalb Deutschlands sind durch den Wegfall insbesondere von Interregio- und Intercitylinien seit Ende der 1990er Jahre 110 Personenbahnhöfe ganz vom Fernverkehr abgekoppelt worden und zahlreiche weitere haben große Anteile ihrer Fernverkehrshalte verloren, wodurch sie ebenfalls erheblich schlechter angebunden sind (Recherchen von Felix Berschin aus dem Jahr 2012, s. Wettbewerber-Report Eisenbahn 2010/2011).

Die beschriebenen Einstellungen von Verbindungen begründet die Deutsche Bahn AG in der Regel mit zu hohen Kosten, denen zu geringe Einnahmen gegenüberstünden. Durch die Reduktion des Mehrwertsteuersatzes auf 7 Prozent im Fernverkehr könnte die Deutsche Bahn AG jedoch bei gleichen Einnahmen pro Ticket solche Verbindungen um 10 Prozent günstiger anbieten. Sie müsste vom Bund als alleinigem Eigentümer parallel dazu verpflichtet werden, die Preissenkungen aufgrund dieser Mehrwertsteuerreduktion ohne Einschränkungen an die Kundschaft weiterzugeben. Dies würde die Attraktivität und damit auch die Auslastung dieser Verbindungen für potenzielle Kundinnen und Kunden deutlich erhöhen. Damit könnte die Deutsche Bahn AG einerseits weggefallene Verbindungen wieder herstellen und andererseits weitere Verbindungen vor der Stilllegung bewahren. Dies hätte nicht nur durch die bessere Verkehrsanbindung positive Effekte auf die betroffenen Regionen, sondern auch durch die Schaffung bzw. Wiederherstellung von zusätzlichen Arbeitsplätzen.

Statt der hier geforderten Erhöhung der Luftverkehrsteuer wäre die Erhebung einer angemessenen Kerosinsteuer mindestens in Höhe der Mineralölsteuer eigentlich der sinnvollere Weg. Da eine solche Steuer aber nur im innerdeutschen Verkehr erhoben werden könnte und dies auf europäischer Ebene nur bei Zustimmung aller Mitgliedstaaten der EU erfolgen könnte, steht als Gegenfinanzierung nur eine Erhöhung der Luftverkehrsteuer als Alternative mit ähnlicher Lenkungswirkung zur Verfügung. Die Verfassungsmäßigkeit dieser Steuer und deren Zulässigkeit explizit wegen der damit verbundenen Absicht einer klimapolitisch motivierten Steuerung hat das Bundesverfassungsgericht mit Urteil vom 5. November 2014 erst kürzlich bestätigt. Diese Steuererhöhung würde nicht nur die durch die Reduktion des Mehrwertsteuersatzes für den Bahnverkehr entstehenden Einnahmeausfälle zumindest teilweise wieder ausgleichen, sondern würde die beschriebene Lenkungswirkung sogar noch verstärken: Wenn parallel zur Preissenkung im Bahnverkehr der Flugverkehr dadurch verteuert wird, so wäre die Lenkungswirkung durch die Kombination einer „Push“- und einer „Pull“-Maßnahme noch verstärkt. Somit wäre zum ersten Mal eine aus Klimaschutzgründen wünschenswerte Verkehrsverlagerung vom Flugverkehr auf den Bahnverkehr möglich.

Da die unterschiedlichen Mehrwert- und Energiesteuersätze nur zwei Aspekte einer Verkehrsmarktordnung sind, die umwelt- und klimaschädliche Verkehrsträger gegenüber schonenderen Verkehrsträgern bevorzugt, sollten diese Maßnahmen nur der Anfang eines größeren Maßnahmenpakets für eine umfassende ökologische Verkehrsmarktreform sein.