

**STREIT UM EIGENWIRTSCHAFTLICHKEIT IM VERKEHRSAUSSCHUSS DES DEUTSCHEN BUNDESTAGES**

# Angriff auf ein Grundprinzip der Marktwirtschaft

**E**s fielen zwar ausschließlich wohlge- wählte Worte. In der Sache war der Schlagabtausch aber dennoch heftig. Am 17. Mai kam es im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages zum offenen Disput. Das Reizthema auf der Tagesordnung: das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit. Im Kern ging es im Expertengespräch um die Frage, wie faire Wettbewerbsbedingungen erhalten beziehungsweise zusätzliche Einschränkungen für private Verkehrsunternehmen verhindert werden können. Es zeigten sich verhärtete Positionen.

**Etwa 85 bis 90 Prozent der Verkehre** gehen heute, so bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard in der Aussprache im Ausschuss, per Direktvergabe an kommunale Unternehmen. Der Markt sei so größtenteils „faktisch ge-

schlossen“. Eines der wenigen Instrumente für private Anbieter, in diesem Umfeld noch tätig werden zu können, sind die sogenannten eigenwirtschaftlichen Anträge.

**Für eine Einschränkung** dieses „freien Marktzugangs“ traten am 17. Mai insbesondere die Gewerkschaft Verdi und der Deutsche Städtetag ein. Sie zeichneten das Schreckensszenario einer heiß laufenden Privatisierungswelle, die es dringend aufzuhalten gelte. Das Problem aus Sicht des bdo: Es fehlen Belege für die Beschreibungen.

**100 Direktvergaben an kommunale Unternehmen** habe es im Zeitraum von 2013 bis 2016 gegeben, führte Christiane Leonard dazu aus. Dem stehen zwei beabsichtigte Direktvergaben an kommunale Unternehmen gegenüber, die

durch konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge nicht realisiert worden sind. Nur in einem dieser beiden Fälle – Pforzheim – kam es tatsächlich zur Übernahme des Verkehrs durch ein privates Unternehmen. Es stellte sich die Frage, vor welcher Fehlentwicklung wirklich gewarnt werden muss.

**Bereits 27 private Unternehmen** verzeichnet der bdo, die von kommunalen Direktvergaben unmittelbar betroffen sind und entweder Verkehrsleistungen nun als Subunternehmer erbringen oder ganz vom Markt verschwunden sind. Beim Blick auf die Zahlen scheint das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit – auch als ein Instrument, das zum gesunden Wettbewerb und sparsamen Haushalten im Verkehrsbereich beiträgt – auf dem Spiel zu stehen.



Schauplatz für das Rededuell zum Thema Eigenwirtschaftlichkeit war das Paul-Löbe-Haus

**DIE PRIVATE WIRTSCHAFT SIEHT SICH ANGRIFFEN DURCH KOMMUNALE UNTERNEHMEN AUSGESETZT**

## Unternehmensverbände verteidigen fairen Wettbewerb

**M**it einer erstaunlich klaren Botschaft beschreibt der Autor die zunehmend schiefe Lage im Wettbewerb zwischen privaten und kommunalen Unternehmen. Schon in der Unterzeile des Artikels in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 29. Mai heißt es zugespitzt: „Steuervorteile, Gebührentricks, Quersubventionen: Kommunale Unternehmen fehlen Anreize, kostengünstig zu arbeiten. Der Bürger zahlt.“ Über die Wortwahl lässt sich streiten. Der beschriebene Sachverhalt verdient aber tatsächlich Aufmerksamkeit.

**Kommunale Unternehmen übernehmen** immer öfter in immer mehr Bereichen immer mehr Aufgaben. Gemeinsam tritt aus diesem Grund

seit diesem Sommer eine Vielzahl an privatwirtschaftlichen Branchenverbänden dafür ein, dem freien und fairen Wettbewerb weiterhin eine Chance einzuräumen. Im Schlußschluss wollen sie im „Bündnis fairer Wettbewerb“ beispielsweise darauf aufmerksam machen, dass ihre Mitgliedsunternehmen gegen steuerliche Vergünstigungen für kommunale Konkurrenten nur schwer bestehen können. Neben dem bdo sind hierin aktiv unter anderem auch der Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft (BDE), die Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen (BDSV), der Zentralverband Deutsches Baugewerbe (ZDB), der Bundesverband Garten-, Landschafts- und

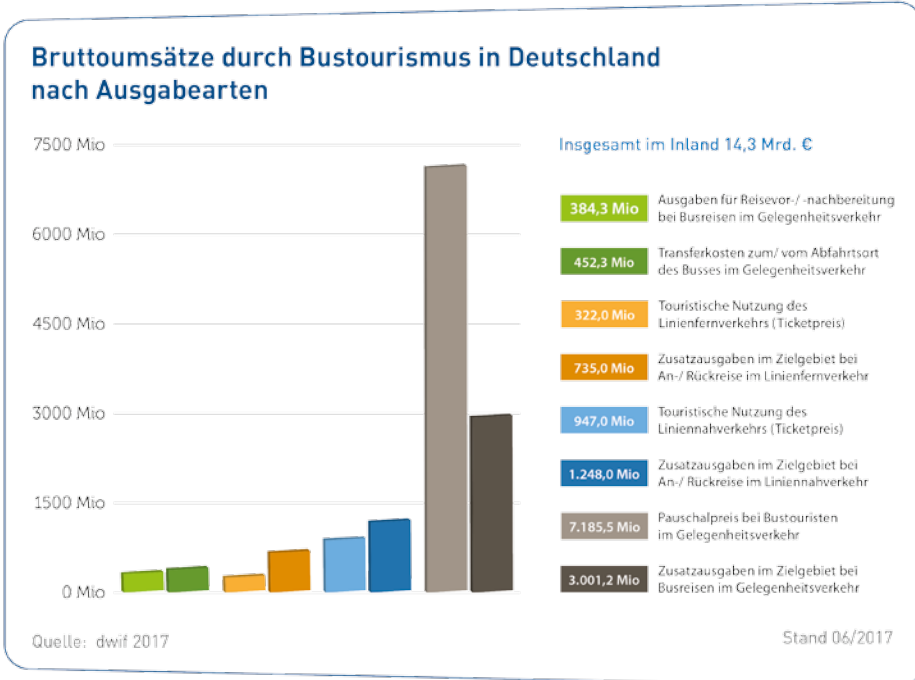
Sportplatzbau (BGL) und der Bundesverband IT-Mittelstand e.V. (BITMi).

**Auf dem Spiel stehen hohe Summen.** So hat laut BDE der Umsatz der kommunalen Unternehmen in Deutschland mit mehr als 300 Milliarden Euro im Jahr 2014 einen neuen Rekord erreicht. Die Leidtragenden dieser Entwicklung sind nur auf den ersten Blick private Unternehmen, die ihrerseits die gleichen Leistungen zumeist effizienter erbringen könnten, aber etwa aufgrund von Direktvergaben seltener zum Zuge kommen. Beim genaueren Hinschauen fällt der FAZ im beschriebenen Artikel auf: Die Bürgerinnen und Bürger müssen mit ihren Steuern den Preis für Subventionen bezahlen.

© Deutscher Bundestag/Axel Hartmann

WIRTSCHAFTSFAKTOR BUSTOURISMUS

# Umsätze in Milliardenhöhe



Eine aktuelle Studie zeigt den Bustourismus als Wirtschaftskraft und Jobmotor

Sie ist ein wichtiger Faktor für Deutschlands Wirtschaftskraft. Die Rede ist von der Bustourismusbranche. Eine aktuelle Studie des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer zeigt im Detail, wie wertvoll Busreisen nicht nur für Touristen sind, sondern auch für den Standort Deutschland. Ebenfalls sichtbar werden unter dem Titel „Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland“ die positiven Entwicklungen seit der letzten Erfassung der Branchenergebnisse.

**Die Zahlen sind beeindruckend.** Durch die gesamte bustouristische Nachfrage werden in Deutschland Umsätze in einer Größenordnung von 14,3 Milliarden Euro generiert. Nach Abzug der Mehrwertsteuer ergibt sich ein Nettoumsatz von knapp 12,6 Milliarden Euro. Aus diesem Ergebnis lassen sich – getrennt nach

direkten und indirekten Effekten – auch beachtliche Einkommenswirkungen ableiten. Die Summe der durch den Bustourismus bewirkten Einkommen in Form von Löhnen, Gehältern und Gewinnen beläuft sich auf fast 6,6 Milliarden Euro. Es lässt sich daraus ein Beschäftigungsäquivalent von insgesamt 238.000 Bezieher eines durchschnittlichen Volkseinkommens – in Höhe von 27.540 Euro – je Einwohner in Deutschland errechnen.

**Die Studie „Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland“** erscheint 2017 in der 2. Ausgabe. Die Premierenversion geht auf das Jahr 2011 zurück. In der aktuellen Fassung wurde der Fernbusverkehr mit aufgenommen. Mit der Publikation zeigt der bdo die wachsende Bedeutung der Branche für den Standort Deutschland.

BDO-UMFRAGE DES MONATS MAI

## Im Bus im Netz

Im Bus-Fernlinienverkehr ist der Internetzugang quasi Standard – und ein Qualitätsmerkmal. Anders sieht es noch im öffentlichen Personennahverkehr und im Bustourismus aus. Eine aktuelle Umfrage des bdo unter Mitgliedsunternehmen zeigt, dass bisher ein geringer Teil der Anbieter WLAN-Zugang in allen Fahrzeugen zur Verfügung stellt. Deutlich wird mit den vorliegenden Zahlen aber auch: Ein Wandel wird eingeleitet. Denn 37 Prozent der Unternehmer im Bereich Bustourismus geben an, die Fahrzeuge in Zukunft mit Internet

ausstatten zu wollen. Im ÖPNV sind es ebenfalls 36 Prozent, die diese Absicht bekunden. Bei den Unternehmen ohne klaren Schwerpunkt sind es 27 Prozent. Eine deutlich weitere Verbreitung von WLAN in Bussen zeichnet sich also für die kommenden Jahre ab. An der Mai-Befragung des bdo nahmen insgesamt 435 Unternehmer teil. 153 von ihnen kommen aus dem Bereich „Linienverkehr/ÖPNV“. Weitere 192 sind im Feld „Tourismus/Gelegenheitsverkehr“ tätig. 90 Busunternehmen gaben an, im Reise- und Linienverkehr tätig zu sein.

NEUE KAMPAGNE DER TOURISMUSWIRTSCHAFT

# Wertschöpfung und Arbeitsplätze

Ein wenig überraschend ging es am 29. Juni in Berlin zu. Schließlich zeigte sich ein ungewohntes Bild: Zum Sitzen – und vor allem auch zum Nachdenken – lud hier eine Reihe von Strandkörben ein. Diese erinnerten symbolisch an die circa drei Millionen Arbeitsplätze, die in der Tourismuswirtschaft in Deutschland zu finden sind.

In direkter Nähe zum Reichstagsgebäude wurde auf diesen Umstand im Rahmen einer öffentlichkeitswirksamen Aktion hingewiesen. Eingeladen hatten der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer sowie eine Reihe von weiteren Verbänden und Unternehmen aus der Tourismuswirtschaft. Die gemeinsame Botschaft: Wir sind ein Wachstumsmotor, der oftmals zu wenig Beachtung findet. Und das, obwohl der Beitrag der Tourismuswirtschaft zur Bruttowertschöpfung in Deutschland immerhin bei vier Prozent liegt. Unter der Überschrift „Auf Zukunft gebucht“ soll und wird dies mit einer Branchenkampagne deutlich gemacht.

Zu den Beteiligten der Initiative gehören unter anderem auch der ADAC, der Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft und der Deutsche Reiseverband ebenso wie die Deutsche Bahn, die Lufthansa Group und der Reiseanbieter Thomas Cook.



**Ausnahmsweise mal zum Hinschauen statt zum Hinsetzen: Strandkörbe im Herzen Berlins**

EU-KOMMISSION PRÄSENTIERT „EUROPE ON THE MOVE“

## Vorbei an Fahrgast-Bedürfnissen

**D**er Umfang ist auf den ersten Blick beeindruckend. Gleich mit einem ganzen Maßnahmenbündel ging die EU-Kommission am 31. Mai an die Öffentlichkeit, darunter Gesetzesinitiativen und weiterführende Schritte etwa im Bereich der Förderpolitik. Mit dem Paket unter dem Titel „Europe on the Move“ will die EU-Kommission die Voraussetzungen für eine saubere, vernetzte und wettbewerbsfähige Mobilität der Zukunft schaffen. So wichtig das ausgegebene Ziel ist, bleiben in der jetzigen Form doch viele Fragen offen.



EU-Kommissarin für Verkehr Violeta Bulc hat das Maßnahmenpaket „Europe on the Move“ vorgestellt

**Aus Sicht des bdo** werden die Vorschläge zur Flexibilisierung der Lenk- und Ruhezeiten dem Bussektor nicht gerecht. Im Detail geht es um die Entwürfe der EU-Kommissarin für Verkehr, Violeta Bulc, bezüglich der Änderungen der EU-Verordnung 561/2006, die auch die Lenk- und Ruhezeiten für Busfahrer regelt. Eine Neuerung hierbei und die damit verbundene Verbesserung der EU-Sozialvorschriften ist eine langjährige Forderung des bdo. Denn: Die aktuelle Verordnung 561/2006 hat sich als zu starr und für die Gegebenheiten im Reisebusverkehr nicht passend erwiesen – zum Nachteil von Fahrgästen, Fahrern und Busunternehmen. Mit ihren Vorschlägen zeigt die EU-Kommission nun zwar, dass sie die Probleme des Verkehrssektors ernst nimmt und nach Lösungen sucht. Allerdings sind die vorgeschlagenen Schritte nicht geeignet, den Reisebusverkehr zu erleichtern.

„Wir freuen uns, dass endlich Bewegung in diese Angelegenheit kommt und begrüßen die Initiativen der EU-Kommission als ersten Schritt in die richtige Richtung“, sagte dazu Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des bdo. „Leider bleiben die Vorschläge aber

deutlich hinter unseren Erwartungen zurück. Sie werden den Besonderheiten des Bussektors, bedingt durch die Bedürfnisse der Fahrgäste und Fahrer, nicht gerecht“, so Leonard weiter.

**Zu den Hauptforderungen der Busbranche** hinsichtlich der Flexibilisierung der Lenk- und Ruhezeiten für Reisebusfahrer zählt die Flexibilisierung der Pausen sowie der Schichtzeit. Auch Erleichterungen bei der Anwendung der 12-Tage-Regelung – also der Möglichkeit, zwischen zwei vollen Wochenruhezeiten zwölf aufeinander folgende Tageslenkzeiten zu fahren – sind dringend notwendig.

„Nun gilt es, die Vorschläge gründlich zu analysieren und mit allen Beteiligten, insbesondere dem Europäischen Parlament sowie dem Europäischen Rat, zu diskutieren und auf die Besonderheiten des Gelegenheitsverkehrs mit Bussen hinzuweisen“, beschreibt Christiane Leonard ihre Perspektive auf die nächsten anstehenden Schritte. Der bdo wird sich in enger Abstimmung mit der Bussparte der IRU in die Debatte der kommenden Monate einbringen.

BUNDESTAG BESCHLIESST ÄNDERUNG

## Das richtige Zeichen für den Klimaschutz

**E**ine wichtige Verbesserung ist da. Weitere Schritte bleiben aber noch wünschenswert. Mit dieser Sichtweise nahm der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer am 1. Juni die Änderung des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes zur Kenntnis. Mit der vom Bundestag beschlossenen Neuerung sind Entlastungsmöglichkeiten für all jene Elektro- und Plug-in-Hybridbusse verbunden, die im Öffentlichen Personennahverkehr zum Einsatz kommen.

**Im Detail sieht das Zweite Gesetz** zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes vor, dass für E-Busse künftig die ermäßigte Stromsteuer von 11,42 Euro pro Megawattstunde gilt. Dies bedeutet eine Entlastung von 9,08 Euro pro Megawattstunde im Vergleich zum bisherigen Stand. Diese Umstellung entspricht inhaltlich den bisherigen Vorschlägen des bdo und bringt eine Gleichstellung von Elektro- und Hybridbussen mit dem Schienenverkehr sowie mit Oberleitungs-bussen.

„**Mit dieser Gesetzesänderung** wird ein guter und auch notwendiger Schritt für die Förderung der Elektromobilität im Öffentlichen Personennahverkehr vollzogen“, sagte Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des bdo, zum Thema. „Die bislang höhere Steuerbelastung für Busse mit Elektro- und Hybridantrieb im Vergleich zum Schienenverkehr war unfair und unzeitgemäß. Gleiches lässt sich übrigens weiterhin über den Fernbus sagen, der bei dieser Veränderung weiter außen vor bleibt. Wir appellieren zudem, die ebenfalls notwendige EEG-Umlageermäßigung für E-Busse folgen zu lassen.“

Die Änderungen des Energiesteuer- und Stromsteuergesetzes treten nach der Bewilligung durch die EU-Kommission in Kraft, frühestens jedoch am 1. Januar 2018.



Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des bdo

STATEMENT ZUR GESETZESÄNDERUNG

### Wir freuen uns

„Wir freuen uns, dass unsere gleichlautenden Vorschläge zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes Gehör fanden. Wir appellieren nun, die ebenfalls notwendige EEG-Umlageermäßigung für E-Busse folgen zu lassen.“

IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesverband Deutscher  
 Omnibusunternehmer (bdo)  
 Reinhardtstraße 25

10117 Berlin

Telefon 00 49 / (0) 30 / 2 40 89 -3 00

Telefax 00 49 / (0) 30 / 2 40 89 -4 00

Internet: www.bdo.org

E-Mail: info@bdo.org

**V.i.S.d.P.** Christian Wahl

**Redaktion** Christian Wahl

WBO: VERANSTALTUNG „EINBLICKE“ IN STUTTART

## Busse sind die Lösung, nicht das Problem

Gemeinsam hatten WBO und VDV für den 11. Mai nach Stuttgart eingeladen, um über die Luftreinhaltung in der Landeshauptstadt zu sprechen. Die Veranstaltung mit dem Titel „Einblicke“ brachte ein einheitliches Ergebnis. Nach einem aktuellen Gutachten sind „Busse nicht das Problem“, wie Christoph Erdmenger, Abteilungsleiter Nachhaltige Mobilität im Verkehrsministerium Baden-Württemberg, in seinen Ausführungen über den Stand der Untersuchungen konstatierte. Man möchte ergänzen: „Sie tragen einen Großteil zur Lösung bei.“ So zumindest konnte der Inhalt der folgenden Fachbeiträge zusammengefasst werden.

**Dr. Ulrich Reuter** vom Amt für Umweltschutz der Landeshauptstadt Stuttgart betonte unter anderem die stetige Verbesserung der Luftqualität in Stuttgart im Laufe der letzten Jahre. Professor Hermann Koch-Gröber von der Hochschule Heilbronn setzte in seinem Beitrag weiter auf den Diesel, jedenfalls für absehbare Zeit. Die heutigen Dieselaggregate seien hochmoderne, über viele Jahre optimierte und mit modernsten Abgasreinigungssystemen ausgestattete chemische Kraftwerke. Im Gegensatz zu anderen Antriebsarten habe der Diesel momentan die höchste Energiedichte und könne daher auf Jahre hinaus nicht kostengünstig ersetzt werden.

**In diese Richtung tendierte** auch Dr. Michael Faltenbacher von der Firma Thinkstep, die über einen längeren Zeitraum die Schadstoffemissionen der im Linienverkehr der SSB in Stuttgart eingesetzten Busse im Realbetrieb untersuchte. Ergebnis: Im Gegensatz zum Pkw halten die Busse die jeweiligen Schadstoffgrenzwerte ihrer



Über den Dächern Stuttgarts referierten hochkarätige Fachleute über die Schadstoffbelastung im Talkessel

Schadstoffklasse nicht nur auf dem Prüfstand, sondern im täglichen Realbetrieb ein. Im Kaltwie im Warmbetrieb und unter den in Stuttgart gegebenen topografischen Besonderheiten liegen die geprüften Euro 5- und Euro 6-Busse unter den geforderten Höchstwerten. Professor Eric Sax vom Karlsruher Institut für Technologie wagte die Prognose: Der E-Antrieb bei Bussen wird und muss kommen. In naher Zukunft seien batteriegespeiste, dezentrale elektrische Antriebssysteme, kombiniert mit einem Reichweitenverstärker – wie etwa eine Brennstoffzelle – die Lösung in Richtung Null-NO<sub>x</sub>-Emissionen.

**Berücksichtigt man den realen Anteil** der Busse am gesamten Verkehrsaufkommen der Lan-

deshauptstadt mit rund einem Prozent, so kann die Forderung nur lauten: noch stärkere Förderung des ÖPNV mit dem Bus, allerdings nicht nur in der Stadt, sondern auch auf dem flachen Land.

Zum Hintergrund: Ab 1. Januar 2018 wird für den Innenstadtbereich Stuttgarts mit Teilen von Feuerbach und Zuffenhausen der sog. Feinstaubalarm „scharfgestellt“: Dieseldieselfahrzeuge, die nicht die aktuell strengste Abgasnorm Euro 6/VI einhalten, sollen an solchen Tagen draußen bleiben. Nach einer Verlautbarung des baden-württembergischen Verkehrsministeriums sind Busse bis Ende 2021 vom geplanten Fahrverbot ausgenommen. WBO und der VDV begrüßen dies ausdrücklich.

LBO TRIFFT FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

## Gespräche im Bayerischen Landtag

Am 17. Mai hatte der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen (LBO) Gelegenheit zu einem Meinungsaustausch mit Abgeordneten der Fraktion von



Vertreter der Fraktion der Grünen/Bündnis 90 im Gespräch mit dem LBO

Bündnis 90/Die Grünen im Bayerischen Landtag. Als Gesprächspartner standen dem LBO der verkehrspolitische Sprecher Markus Ganserer, Rosi Steinberger, Sprecherin für Verbraucherschutz, Jutta Wilking, Referentin für Wirtschafts-, Arbeitsmarkt- und Europapolitik, Thomas Mütze, Sprecher für Wirtschaft und Finanzen, und Uwe Scheuhing, Referent für Mobilität, zur Verfügung. Vom LBO nahmen Hans Amberger, Isabelle Brodschelm, Stefanie Schütz, Monika Steffen, Nico Schoenecker und Horst Schilling teil. Es wurden die Themen ÖPNV-Förderung in Bayern, die Einhaltung von Sozialstandards (AVE-Lohn/Mindestlöhne), Digitalisierung, PBefG und Eigenwirtschaftlichkeit, Busmaut und Fahrverbote für Dieselfahrzeuge

sowie Elektromobilität besprochen.

**Ganserer betonte, dass** seine Partei für eine Mobilitätsgarantie im Freistaat eintrete, für die Bayern die erforderlichen Finanzmittel bereitstellen müsse. Die Abgeordneten informierten über die parlamentarischen Initiativen der Grünen zur Einhaltung und Kontrolle des Mindestlohns. Der LBO hat seinerseits eine Initiative zur Einhaltung von Sozialstandards bei der Vergabe von Verkehrsleistungen für Bayern angeregt sowie an die Grünen appelliert, nicht weiter für eine Busmaut und für Fahrverbote für Dieselfahrzeuge einzutreten. Das nächste parlamentarische Gespräch ist im Herbst mit der CSU geplant.

© WBO (o.), LBO (u.)