

Deutscher Bundestag
Verkehrspolitische Sprecherin
der SPD-Bundestagsfraktion
Frau Kirsten Lühmann, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

2017-06-26

Fragen an die Bundespolitik zu zentralen Themen des deutschen Omnibusgewerbes

Sehr geehrte Frau Lühmann,

im Hinblick auf die kommenden Wahlen zum Deutschen Bundestag möchten wir unsere rund 3.000 mittelständischen privaten Busunternehmen gerne darüber informieren, welche Positionen Sie und Ihre Partei zu zentralen Fragen einnehmen, die für die mittelständischen Unternehmerinnen und Unternehmer von herausragender Bedeutung sind.

Wir möchten aber mehr als lediglich Fragen stellen. Um den konstruktiven Dialog mit Ihnen und Ihrer Partei fortzusetzen, haben wir eine Reihe von Vorschlägen für einen nachhaltigen, wirtschaftlichen und zukunftsorientierten öffentlichen Verkehr entwickelt.

Zu diesen Impulsen würden wir gerne erfahren, wie sich Ihre Partei positioniert und wären Ihnen sehr dankbar für eine Rückantwort.

Mit freundlichen Grüßen

Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer e. V. (bdo)



Christiane Leonard
Hauptgeschäftsführerin

Anlage

Wegweiser – Impulse für einen nachhaltigen, wirtschaftlichen und zukunftsorientierten öffentlichen Verkehr



Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm, Staus, begrenzte finanzielle Ressourcen und das Bedürfnis nach verlässlicher und bezahlbarer Mobilität sowohl in den Städten als auch im ländlichen Raum sind entscheidende Einflussfaktoren für die Gestaltung einer modernen, zukunftsorientierten Verkehrspolitik.

Ein Verzicht auf Mobilität ist dabei keine Option. Denn mobil sein bedeutet mehr als lediglich von A nach B zu kommen und ist entscheidend für Lebensqualität, Unabhängigkeit und gesellschaftliche Teilhabe. Es gilt, den Verkehr nachhaltig und wirtschaftlich zu organisieren und dabei den Menschen im Fokus zu haben.

Die private Busbranche kann hier einen entscheidenden Beitrag leisten. Eigenverantwortliches Unternehmertum, das den Kunden im Fokus hat, sorgt sowohl im Nah- als auch im Fern- sowie Gelegenheitsverkehr für umweltfreundliche, effiziente und eigenwirtschaftliche Mobilität.

Der Bus – zentraler Baustein für nachhaltige und wirtschaftliche Verkehrspolitik

Der Bus befördert in Deutschland jedes Jahr mehr als fünf Milliarden Fahrgäste, ist flexibel einsetzbar, benötigt keine zusätzliche Infrastruktur, ermöglicht kostengünstige Mobilität und ist nach Zahlen des Ökoinstituts das klimafreundlichste Verkehrsmittel – sogar, wenn die erforderliche Infrastruktur mitberücksichtigt wird. Ein Bus ersetzt rund 30 Pkw und trägt so entscheidend dazu bei, den Verkehr auf unseren Straßen zu reduzieren. Er ist ein nicht wegzudenkender Teil multimodaler, intelligenter Verkehrssysteme. Der Bus ist eines der effektivsten Instrumente für das Gelingen der Verkehrswende und für das Erreichen der Klimaziele für den Verkehrsbereich. Wenn der Elektromobilität im Individualverkehr zum Erfolg verholfen wird, löst dieses noch lange nicht die anderen dringlichen Probleme des Verkehrs, wie Staus, Parkraumbedarf und Endlichkeit der Ressourcen. Die Verkehrswende ist mehr als eine Antriebswende. Das Ziel nachhaltiger Politik muss es daher sein, den öffentlichen Verkehr zu stärken.

- **Entsprechend plädiert der bdo dafür, den „Klimaschutzplan 2050“ schnellstmöglich zu konkretisieren. Dort heißt es, dass ein Konzept zu erarbeiten ist, „wie der Anteil des öffentlichen Verkehrs (...) erhöht werden kann. (...) Dabei soll die Vernetzung aller Verkehrsträger in einem effizienten Gesamtsystem berücksichtigt werden, in dem die Verkehrsträger ihre jeweiligen Stärken einbringen.“ Der bdo möchte hier seine Mitarbeit und Expertise anbieten, um zusammen mit allen Stakeholdern an der Mobilität der Zukunft zu arbeiten.**

Eine entscheidende Rolle kommt dabei auch mittelfristig weiterhin dem Diesel-Bus zu, der sowohl im ÖPNV als auch auf der Fernlinie noch ohne echte Alternative ist. Ein zu 60 Prozent ausgelasteter Reisebus verbraucht pro 100 Personenkilometer lediglich 1,4 Liter Benzinäquivalent – der beste Wert aller Verkehrsmittel. Im Realbetrieb stößt ein Euro VI Diesel-Bus im Durchschnitt nur 50 Prozent der NOx-Emissionen eines modernen Euro 6 Diesel-Pkws aus – absolut und nicht auf den Fahrgast runtergerechnet. Insgesamt stößt der Bus lediglich 5 Prozent aller NO₂-Emissionen des Straßenverkehrs aus. Beim Thema Feinstaub ist der Bus ebenfalls vorbildlich. Forderungen, Busse schnell auf Elektroantriebe umzustellen, um die Luft in abgasgeplagten Städten zu verbessern, sind daher falsche Rezepte für die Lösung eines drängenden Problems. Laut Umweltbundesamt hätte eine Umstellung aller Diesel-Busse auf elektrische Antriebe keine signifikante Auswirkung auf die Luftqualität.

Klar ist jedoch auch: Die Zukunft gehört alternativen Antrieben und die privaten Busunternehmen sind auf dem Weg dahin ganz vorne mit dabei. Mit zahlreichen Pilotprojekten treiben sie Innovationen voran und erproben neue Antriebskonzepte im Realbetrieb. Allerdings sind diese in den meisten Fällen noch nicht wirtschaftlich tragfähig.



- **Der bdo befürwortet unkomplizierte, praxistaugliche Förderprogramme, die auch auf mittelständische Unternehmen zugeschnitten sind. Um die Marktdurchdringung von Bussen mit alternativen Antrieben zu beschleunigen, gilt es, technologieoffen die Beschaffung von Bussen mit sauberen Antrieben zu unterstützen – egal, ob im ÖPNV, im Gelegenheitsverkehr oder auf der Fernlinie. Zur Stärkung der E-Mobilität schlägt der bdo vor, dass E-Busse künftig ebenfalls von EEG-Ermäßigungen profitieren.**

Ein E-Bus kostet in der Anschaffung rund doppelt so viel wie ein Euro VI Diesel-Bus. Besser ist die Bilanz von Erdgas- und Hybridbussen. Aber auch hier hat der moderne Diesel wirtschaftlich noch die Nase vorn. Nichtsdestotrotz wird Elektromobilität ein wichtiger Baustein für den öffentlichen Verkehr der Zukunft sein. Eine kluge politische Förderung wird helfen, die Flotten schneller zu erneuern. Die kürzlich erfolgte Ausweitung der Stromsteuerermäßigung auf ÖPNV-E-Busse war ein Schritt in die richtige Richtung.

Zum Rolle des Busses im Verkehr der Zukunft hat der bdo folgende Fragen:

- Wie gedenkt die SPD den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split zu steigern?
- Welche Rolle sieht die SPD für den Bus im Verkehrssystem der Zukunft?
- Welche Pläne hat die SPD für eine Optimierung der Programme zur Busförderung auf Bundesebene?
- Wie steht die SPD dazu, auch für E-Busse EEG-Ermäßigungen einzuführen?

ÖPNV – Mehr Chancengleichheit beim Marktzugang für unternehmerische Daseinsvorsorge

Kein anderer Verkehrsträger im ÖPNV befördert mehr Fahrgäste als der Bus. Während 2015 etwa 2,6 Milliarden Menschen den Schienenpersonennahverkehr nutzten und knapp 3,9 Milliarden Fahrgäste mit Straßenbahnen fuhren, beförderten Omnibusse über 5,4 Milliarden Kundinnen und Kunden. Knapp ein Viertel der Beförderungsleistung der Busse wird durch private Unternehmen erbracht – nämlich über 8,6 Milliarden Personenkilometer. Rund 2.400 überwiegend kleinere und mittlere Unternehmen sind im Liniennahverkehr aktiv.

Das Rückgrat dieses privatwirtschaftlichen Engagements bildet der deutsche Busmittelstand mit seinen eigenwirtschaftlich durchgeführten Verkehren, bei denen der Fahrgast im Mittelpunkt steht. Denn eigenwirtschaftliche Verkehre werden nicht durch die öffentliche Hand bezuschusst. In den letzten Jahren wird diese Erfolgsgeschichte des Mittelstands jedoch durch eine Kommunalisierungswelle bedroht. Fast 30 private Unternehmen, die oft seit Jahrzehnten auf eigene Verantwortung den lokalen ÖPNV organisiert haben, sind bislang betroffen. Das bedeutet für die Firmen und ihre Angestellten: Entweder sie müssen abgewickelt werden oder sie werden in die Subunternehmerschaft gedrängt.

Die Sicherstellung von Mobilität ist grundgesetzlich festgelegter Teil der Daseinsvorsorge und damit eine der Kernaufgaben der öffentlichen Hand. Der bdo ist jedoch der festen Überzeugung, dass dies nicht meint, dass Mobilitätsdienstleistungen direkt von Kommunen über ihre Unternehmen erbracht werden. Vielmehr muss der Grundsatz gelten: Erst wenn unternehmerische Daseinsvorsorge nicht in der Lage ist, ein angemessenes Angebot für die Bürger zu schaffen, ist ein Engagement der öffentlichen Hand gerechtfertigt.

Der Wesensinhalt von Eigenwirtschaftlichkeit ist, dass das Busunternehmen seine Verkehre und das Mobilitätsangebot so planen muss, dass sein Produkt, in diesem Fall die Beförderungsdienstleistung, von den Kundinnen und Kunden angenommen wird. Nur so kann sich das Unternehmen am Markt behaupten. Entsprechend ist unternehmerische Daseinsvorsorge oft das beste Instrument, das Bedürfnis der Menschen nach bezahlbarer Mobilität zu bedienen. Wenn sich kommunale Unternehmen im ÖPNV betätigen ist entscheidend, dass Chancengleichheit beim Marktzugang besteht.



- **Der bdo ruft die Politik dazu auf, eigenverantwortliches Unternehmertum im ÖPNV auch in Zukunft noch zu ermöglichen. Der Busmittelstand ist der Garant für zuschussfreie, wirtschaftliche und kundenorientierte Mobilität – gerade auch im ländlichen Raum. Es gilt, den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit zu bewahren.**

Nach Inkrafttreten der letzten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) stellt der bdo fest, dass die in der EU-Verordnung (EG) 1370/2007 über die Vergabe und Finanzierung von Personenverkehrsleistungen vorgesehenen Ausnahmen vom Wettbewerb in Deutschland zur Regel geworden sind. Anstatt sich dem Ausschreibungs- oder Genehmigungswettbewerb zu stellen, schotten sich die kommunalen Verkehrsunternehmen vom Markt ab. Von 2012 bis 2016 ist der Anteil von Direktvergaben an der Verkehrsleistung von nicht einmal 13 Prozent auf über 55 Prozent angestiegen. Dies hat für die kleinen und mittleren privaten Verkehrsunternehmen dramatische Auswirkungen. Ehemals eigenwirtschaftlich betriebene Verkehre werden vermehrt direkt an kommunale Verkehrsunternehmen vergeben. Und die Zahl der Fälle, in denen Direktvergaben den Busmittelstand vom Markt verdrängen, wird weiter zunehmen. 2019 gilt es, eine Vielzahl von Verkehren neu zu organisieren – mit gravierenden Folgen für den Busmittelstand, sollte sich die derzeitige Praxis der Marktabschottung fortsetzen.

Gleichzeitig eröffnet die Digitalisierung neue Optionen, Mobilität effizienter zu organisieren. Uber, die VW-Konzernmarke Moia oder die Carsharing-Anbieter DriveNow und car2go sind nur ein paar Beispiele für Unternehmen, die Chancen sehen, mit Mobilitätsdienstleistungen neue Geschäftsfelder zu erschließen. Allen gemein ist, dass sie darauf zielen, die Menschen zum Umstieg vom eigenen Auto hin zum jeweiligen Angebot zu bewegen. Dadurch bietet sich die Möglichkeit, die Zahl der Pkw in den Städten erheblich zu reduzieren. Gleichzeitig besteht jedoch auch die Gefahr, dass diese neuen Mobilitätsdienstleistungen den klassischen ÖPNV karnalisieren und so letztendlich zu mehr verkehrsbedingten Emissionen führen.

- **Der bdo spricht sich für einen runden Tisch aus, der mit Vertretern der kommunalen Verkehrsunternehmen und dem privaten Busmittelstand sowie den Anbietern neuer Mobilitätsdienstleistungen und dem Taxigewerbe einen tragfähigen Kompromiss für eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes erarbeitet. Denn nur gemeinsam lassen sich die bestehenden Herausforderungen meistern. Es gilt, die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, um Mobilität möglichst ressourcenschonend und nachhaltig zu organisieren. Dabei sind faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Anbietern von Mobilität von entscheidender Bedeutung.**

Klar ist jedoch, dass der Bus auch im Verkehr der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen wird. Denn er ist und bleibt aufgrund seiner hohen Kapazität und des geringen Flächenverbrauchs der effizienteste und nachhaltigste Verkehrsträger für kollektive Mobilität. Damit der Busmittelstand auch weiterhin ein starker Spieler im ÖPNV bleibt, befasst sich der bdo intensiv mit den Fragen der Digitalisierung und erarbeitet mit seinen Mitgliedern Ideen, um die Branche fit für die kommenden Entwicklungen zu machen.

Zum Thema ÖPNV hat der bdo folgende Fragen:

- Wie steht die SPD zum Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit als gewerberechtlichem Grundsatz im ÖPNV?
- Welche Position vertritt die SPD bezüglich eines Wahlrechts des Aufgabenträgers, eine allgemeine Vorschrift zu erlassen?
- Der bdo bekennt sich eindeutig zu fairen Arbeitsbedingungen und angemessener Entlohnung. Wie wird sich die SPD dafür einsetzen, dass branchenspezifische und regionale Besonderheiten in Tarifverträgen künftig erhalten bleiben können?



Bustouristik – Wirtschaftsfaktor in den Regionen

238.000 Vollzeitäquivalente – das ist die Zahl der 2015 direkt und indirekt von der Bustouristik abhängigen Beschäftigten in Deutschland. Alleine durch die Zusatzausgaben von über 81 Millionen Reisenden im Gelegenheits- und über 18 Millionen Bustouristen im Fernverkehr verdienen hierzulande knapp 63.000 Menschen ihren Lebensunterhalt. Knapp 40 Millionen Übernachtungen in privaten und gewerblichen Beherbergungsbetrieben kamen durch Busreisende zusammen – gut 5 Millionen Übernachtungen mehr als in allen Schweizer Hotels im gleichen Zeitraum. Die Ticketerlöse bei Fernreisen und die Reisepauschalen im Gelegenheitsverkehr sichern direkt und indirekt über 85.000 Arbeitsplätze. Der gesamte Bruttoumsatz der Branche beläuft sich auf rund 14,3 Milliarden Euro. Beeindruckende Zahlen, die die Bedeutung des Wirtschaftsfaktor Bustourismus unterstreichen.

Etwa 6 Prozent aller Urlaubsreisen werden mit dem Bus unternommen. Für den Reisebus spricht insbesondere, dass er vielseitig einsetzbar ist – sowohl für Nah- und Fernreisen als auch für Kurz- oder Urlaubsreisen. Die unterschiedlichsten Ferenziele von Skandinavien bis zum Mittelmeer können per Bus bequem erreicht werden. Steigende Beliebtheit genießen themenbezogene Reisen wie Kultur- oder Musicalfahrten sowie Gourmet-Reisen. Die Klassiker sind jedoch Studien- beziehungsweise Rundreisen und Städtetouren. Doch mögliche Dieselfahrverbote in Innenstädten könnten diesen Tourismusweig mit all seinen positiven Effekten für die Reiseziele erheblich belasten. Laut einer bdo-Umfrage würden Einfahrverbote für Dieselfahrzeuge 91 Prozent der privaten Busunternehmen negativ treffen. Ein Drittel der Befragten erwartet sogar existenzbedrohende Folgen.

- **Der bdo ruft daher dazu auf, Busse auch künftig in die Innenstädte zu lassen. Einfahrverbote für Busse setzen ein falsches Zeichen und laufen der eigentlichen Intention entgegen, die Emissionen durch Fahrzeuge in Innenstädten einzugrenzen. Der Omnibus leistet einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes im Verkehr. Weniger Busse bedeuten mehr Autos und mehr Abgase.**

Durch den stark angestiegenen administrativen Aufwand im grenzüberschreitenden Personenverkehr steht die stark klein- und mittelständisch geprägte Bustouristik vor immer größer werdenden Hürden. Zu den sehr unterschiedlichen Mehrwertsteuersystemen der einzelnen EU-Mitgliedstaaten sind seit letztem Jahr zusätzlich verschiedene Mindestlohn- und Entsenderegelungen hinzugekommen, die eine grenzüberschreitende Tätigkeit beträchtlich erschweren. Weitere Sorgen bereiten der Branche auch der seit Jahren anhaltende Fahrermangel sowie zu starre Regelungen bei den Lenk- und Ruhezeiten, die den Besonderheiten des Reisebusverkehrs nicht gerecht werden.

- **Der bdo setzt sich für EU-einheitliche Lösungen bei Mindestlohn- und Entsenderegelungen ein, für Vereinfachungen bei der Mehrwertsteuer sowie für flexiblere Lenk- und Ruhezeiten, die bei gleicher Sicherheit die spezifischen Gegebenheiten der Bustouristik berücksichtigen. Diese Maßnahmen sind im Interesse der Fahrgäste, der Fahrer, der Unternehmer und der Umwelt. Denn der Bustourismus gehört zu den klimafreundlichsten Arten des Reisens. Ein regulatorischer Flickenteppich in der EU und zu unflexible Sozialvorschriften verhindern jedoch, dass der Bus sein volles Tourismuspotential entfalten kann. Die EU-Straßeninitiativen „Europe on the Move“ können hier Abhilfe schaffen.**

Die Bustouristik ist im Unterschied zu anderen Industrien ein dezentraler Wirtschaftsfaktor. Mehr als 4.000 mittelständische Busunternehmen insbesondere auch im ländlichen Raum sowie attraktive Reiseziele in ganz Deutschland sorgen dafür, dass alle Regionen hierzulande von der Bustouristik profitieren – sei es durch Arbeitsplätze und Gewerbesteuern am Sitz des Busunternehmens oder durch Ausgaben in Hotels, Gaststätten oder Kultureinrichtungen während des Ausflugs.

Zum Thema Bustouristik hat der bdo die folgenden Fragen:

- Wie ist die Position der SPD zu eigenen Lenk- und Ruhezeitregelungen für den Omnibus, die losgelöst vom Güterverkehr die spezifischen Anforderungen an Busfahrer berücksichtigen?
- Wie positioniert sich die SPD zu EU-einheitlichen Lösungen bei Mindestlohn- und Entsenderegelungen, um die derzeitige Fragmentierung des Binnenmarktes zu beheben?



- Wie steht die SPD zur möglichen Einführung einer sogenannten „Blauen Plakette“ zur Einhaltung NOx-Grenzwerten und Ausnahmeregelungen für Busse?
- Ist von der SPD angedacht, die steuerliche Ungleichbehandlung von Bus und Bahn bei Auslandsreisen im Vergleich zum Flugzeug anzugehen? Und wenn ja: auf welche Weise?

Der Fernbus – beispiellose Stärkung des öffentlichen Verkehrs ohne Einsatz von Steuergeldern

Der Fernbus ist eine Erfolgsgeschichte. Seit der Liberalisierung des Marktes 2013 haben bereits über 71 Millionen Fahrgäste diese neue Reisemöglichkeit genutzt. Dabei erreicht der Fernbus Berufstätige, Auszubildende und Studierende sowie Rentner gleichermaßen. Studien gehen jedoch davon aus, dass ein Viertel der Fahrgäste ein monatliches Einkommen von weniger als 500 Euro hat. Ein weiteres Viertel verfügt über ein monatliches Einkommen von lediglich 500 bis 1000 Euro. Insgesamt 10 Prozent der Fernbusreisenden sind Menschen, die vorher gar nicht gereist sind. Dies zeigt eindrucksvoll, dass der Fernbus insbesondere einkommensschwächeren Menschen Mobilität und damit gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht.

Keine andere verkehrspolitische Maßnahme hat den öffentlichen Verkehr so gestärkt, wie die Liberalisierung des Fernbusmarktes – und das, ohne den Einsatz von Steuergeldern. 2015 haben Busse und Bahnen auf der Fernlinie knapp 155 Millionen Fahrgäste umweltfreundlich befördert. Damit reisten mit beiden Verkehrsträgern im Fernverkehr zusammen erstmals wieder mehr Fahrgäste als mit der Eisenbahn im Rekordjahr 1997 unterwegs waren. Damals nutzten fast 152 Millionen Kunden den SPfV. Und auch 2016 konnte der Umweltverbund aus Bus und Bahn im Fernverkehr ein sattes Plus von rund 8 Millionen Fahrgästen verzeichnen. Eine Untersuchung aus 2016 zeigt außerdem, dass Fernbusreisende besonders oft mit dem ÖPNV unterwegs sind. 50 Prozent der Fernbusfahrgäste nutzen an mindestens zwei Tagen pro Woche den ÖPNV, während 56 Prozent derjenigen ohne Fernbuserfahrung angaben, nie mit den Öffentlichen zu fahren.

Alle Reisenden im Fernverkehr profitieren vom neuen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, beispielsweise durch ein besseres Angebot an Verbindungen, sinkende Preise und freies WLAN auch in Zügen. Dabei hat der Fernbus eine hervorragende Klima- und Umweltbilanz, die durch den Einsatz neuester Fahrzeuge stetig verbessert wird.

- **Der bdo empfiehlt daher, den eigenwirtschaftlich operierenden Fernbus als eine der tragenden Säulen des öffentlichen Fernverkehrs anzuerkennen und ihn bei allen Planungen gleichberechtigt mit zu berücksichtigen. Verkehrspolitische Maßnahmen müssen auch auf ihre Konsequenzen für den Fernbusbereich untersucht werden.**

Trotzdem werden mehr Regulierung und eine Busmaut gefordert. Anders als oft behauptet, genießt der Fernbus jedoch keine unfairen Wettbewerbsvorteile. An vielen Fernbushalten werden Stationsentgelte entrichtet. Am ZOB Berlin sind es beispielsweise 13 Euro pro Bus. Zum Vergleich: Am ICE-Bahnhof in Berlin Spandau, werden für Züge lediglich 10,46 Euro fällig. Die Straßeninfrastrukturnutzung des Personenverkehrs ist in Deutschland bis heute steuerfinanziert. In dieses System zahlt der Bus voll ein und trägt seine Wegekosten komplett selbst. Auf Autobahnen verursachen alle Bussen Wegekosten von knapp 100 Millionen Euro. Dem stehen busspezifische Einnahmen aus der Energiesteuer von rund 130 Millionen Euro gegenüber. Eine Busmaut wäre außerdem unsozial und würde insbesondere einkommensschwächere treffen. Darüber hinaus wäre sie auch verkehrs- und umweltpolitisch kontraproduktiv. Eine tragende Säule des öffentlichen Verkehrs würde einseitig belastet. Die Folge: Der motorisierte Individualverkehr gewinnt an Attraktivität und sein Anteil am Modal Split wird weiter steigen. Das Umweltbundesamt fordert daher zu Recht, dass „der Diskussion über Verkehrsfinanzierung die Entwicklung einer konkreten Vorstellung, wie ein zukunftsfähiges Verkehrssystem aussehen kann, vorangehen soll.“

- **Eine Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung muss sich an den Meilensteinen des „Klimaschutzplans 2050“ und der angestrebten Verkehrswende orientieren. Nur so lassen sich die Klimaschutzziele für den Verkehrssektor erreichen. Eine Busmaut stünde dem diametral entgegen. Der bdo lehnt neue Abgaben ohne jede ökologische Lenkungswirkung ab.**



Gleichzeitig wird bei anderen Verkehrsträgern überlegt, wie ihr Beitrag an der Infrastrukturfinanzierung gesenkt werden kann, um sie konkurrenzfähiger zu machen. Ein solcher Schritt – auch ohne Flankierung durch eine Busmaut – würde den Fernbus im Wettbewerb erheblich benachteiligen und hätte massive Konsequenzen für die Anbindung von kleineren und mittleren Städten an das Fernverkehrsnetz. Wachsender wirtschaftlicher Druck hätte zur Folge, dass sich das Fernbusnetz auf die profitablen Hauptrelationen konzentrieren würde.

Eine der größten Stärken des Fernbusses ist jedoch seine Verfügbarkeit auch in der Fläche. Während weniger als 300 Destinationen einen Fernbahnanschluss haben, sind beim Fernbus über 440 Halte an das Streckennetz angebunden. In vielen Fällen ist der Fernbus damit der einzige Anschluss an den öffentlichen Fernverkehr. Städte und Gemeinden mit einem Fernbushalt profitieren von einem gestärkten Mobilitätsangebot für ihre Einwohner. Ein weiteres Argument für die Fernbusnutzung ist das große Angebot an umsteigefreien Verbindungen. Damit ist er besonders attraktiv für ältere Menschen und Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität. Für barrierefreies Reisen und um allen Fahrgästen die An- und Abreise mit ÖPNV und Schienenverkehr zu ermöglichen, ist es wichtig, Fernbushalte mit den lokalen Mobilitätsdrehscheiben zu verknüpfen. Eine zentrale Lage stärkt den Umweltverbund aus Bus und Bahn.

Zum Thema Fernbus hat der bdo folgende Fragen:

- Mit dem Fernbus wurde der nachhaltige Linienverkehr signifikant gestärkt. Was für Ideen hat die SPD, um den Fernbus weiter zu unterstützen, um ihn für noch mehr Menschen attraktiv zu machen?
- Welche Ideen hat die SPD, um den ÖPNV und den Schienenverkehr bestmöglich mit dem Fernbus zu verknüpfen?
- Wie ist die Position der SPD zum Thema Busmaut? Und sollte die SPD für die Einführung einer Busmaut sein, wie will die SPD sicherstellen, dass durch die Bemautung von umwelt- und klimafreundlichen Bussen keine Verlagerung auf den motorisierten Individualverkehr stattfindet?
- Wie will die SPD den Einsatz neuer Technologien auch im Fernlinienverkehr fördern, um die Marktdurchdringung etwa von alternativen Antrieben zu beschleunigen?

Deutscher Bundestag
Verkehrspolitische Sprecherin
der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
Frau Sabine Leidig, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

2017-06-26

Fragen an die Bundespolitik zu zentralen Themen des deutschen Omnibusgewerbes

Sehr geehrte Frau Leidig,

im Hinblick auf die kommenden Wahlen zum Deutschen Bundestag möchten wir unsere rund 3.000 mittelständischen privaten Busunternehmen gerne darüber informieren, welche Positionen Sie und Ihre Partei zu zentralen Fragen einnehmen, die für die mittelständischen Unternehmerinnen und Unternehmer von herausragender Bedeutung sind.

Wir möchten aber mehr als lediglich Fragen stellen. Um den konstruktiven Dialog mit Ihnen und Ihrer Partei fortzusetzen, haben wir eine Reihe von Vorschlägen für einen nachhaltigen, wirtschaftlichen und zukunftsorientierten öffentlichen Verkehr entwickelt.

Zu diesen Impulsen würden wir gerne erfahren, wie sich Ihre Partei positioniert und wären Ihnen sehr dankbar für eine Rückantwort.

Mit freundlichen Grüßen

Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer e. V. (bdo)



Christiane Leonard
Hauptgeschäftsführerin

Anlage

Wegweiser – Impulse für einen nachhaltigen, wirtschaftlichen und zukunftsorientierten öffentlichen Verkehr



Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm, Staus, begrenzte finanzielle Ressourcen und das Bedürfnis nach verlässlicher und bezahlbarer Mobilität sowohl in den Städten als auch im ländlichen Raum sind entscheidende Einflussfaktoren für die Gestaltung einer modernen, zukunftsorientierten Verkehrspolitik.

Ein Verzicht auf Mobilität ist dabei keine Option. Denn mobil sein bedeutet mehr als lediglich von A nach B zu kommen und ist entscheidend für Lebensqualität, Unabhängigkeit und gesellschaftliche Teilhabe. Es gilt, den Verkehr nachhaltig und wirtschaftlich zu organisieren und dabei den Menschen im Fokus zu haben.

Die private Busbranche kann hier einen entscheidenden Beitrag leisten. Eigenverantwortliches Unternehmertum, das den Kunden im Fokus hat, sorgt sowohl im Nah- als auch im Fern- sowie Gelegenheitsverkehr für umweltfreundliche, effiziente und eigenwirtschaftliche Mobilität.

Der Bus – zentraler Baustein für nachhaltige und wirtschaftliche Verkehrspolitik

Der Bus befördert in Deutschland jedes Jahr mehr als fünf Milliarden Fahrgäste, ist flexibel einsetzbar, benötigt keine zusätzliche Infrastruktur, ermöglicht kostengünstige Mobilität und ist nach Zahlen des Ökoinstituts das klimafreundlichste Verkehrsmittel – sogar, wenn die erforderliche Infrastruktur mitberücksichtigt wird. Ein Bus ersetzt rund 30 Pkw und trägt so entscheidend dazu bei, den Verkehr auf unseren Straßen zu reduzieren. Er ist ein nicht wegzudenkender Teil multimodaler, intelligenter Verkehrssysteme. Der Bus ist eines der effektivsten Instrumente für das Gelingen der Verkehrswende und für das Erreichen der Klimaziele für den Verkehrsbereich. Wenn der Elektromobilität im Individualverkehr zum Erfolg verholfen wird, löst dieses noch lange nicht die anderen dringlichen Probleme des Verkehrs, wie Staus, Parkraumbedarf und Endlichkeit der Ressourcen. Die Verkehrswende ist mehr als eine Antriebswende. Das Ziel nachhaltiger Politik muss es daher sein, den öffentlichen Verkehr zu stärken.

- **Entsprechend plädiert der bdo dafür, den „Klimaschutzplan 2050“ schnellstmöglich zu konkretisieren. Dort heißt es, dass ein Konzept zu erarbeiten ist, „wie der Anteil des öffentlichen Verkehrs (...) erhöht werden kann. (...) Dabei soll die Vernetzung aller Verkehrsträger in einem effizienten Gesamtsystem berücksichtigt werden, in dem die Verkehrsträger ihre jeweiligen Stärken einbringen.“ Der bdo möchte hier seine Mitarbeit und Expertise anbieten, um zusammen mit allen Stakeholdern an der Mobilität der Zukunft zu arbeiten.**

Eine entscheidende Rolle kommt dabei auch mittelfristig weiterhin dem Diesel-Bus zu, der sowohl im ÖPNV als auch auf der Fernlinie noch ohne echte Alternative ist. Ein zu 60 Prozent ausgelasteter Reisebus verbraucht pro 100 Personenkilometer lediglich 1,4 Liter Benzinäquivalent – der beste Wert aller Verkehrsmittel. Im Realbetrieb stößt ein Euro VI Diesel-Bus im Durchschnitt nur 50 Prozent der NOx-Emissionen eines modernen Euro 6 Diesel-Pkws aus – absolut und nicht auf den Fahrgast runtergerechnet. Insgesamt stößt der Bus lediglich 5 Prozent aller NO₂-Emissionen des Straßenverkehrs aus. Beim Thema Feinstaub ist der Bus ebenfalls vorbildlich. Forderungen, Busse schnell auf Elektroantriebe umzustellen, um die Luft in abgasgeplagten Städten zu verbessern, sind daher falsche Rezepte für die Lösung eines drängenden Problems. Laut Umweltbundesamt hätte eine Umstellung aller Diesel-Busse auf elektrische Antriebe keine signifikante Auswirkung auf die Luftqualität.

Klar ist jedoch auch: Die Zukunft gehört alternativen Antrieben und die privaten Busunternehmen sind auf dem Weg dahin ganz vorne mit dabei. Mit zahlreichen Pilotprojekten treiben sie Innovationen voran und erproben neue Antriebskonzepte im Realbetrieb. Allerdings sind diese in den meisten Fällen noch nicht wirtschaftlich tragfähig.



- **Der bdo befürwortet unkomplizierte, praxistaugliche Förderprogramme, die auch auf mittelständische Unternehmen zugeschnitten sind. Um die Marktdurchdringung von Bussen mit alternativen Antrieben zu beschleunigen, gilt es, technologieoffen die Beschaffung von Bussen mit sauberen Antrieben zu unterstützen – egal, ob im ÖPNV, im Gelegenheitsverkehr oder auf der Fernlinie. Zur Stärkung der E-Mobilität schlägt der bdo vor, dass E-Busse künftig ebenfalls von EEG-Ermäßigungen profitieren.**

Ein E-Bus kostet in der Anschaffung rund doppelt so viel wie ein Euro VI Diesel-Bus. Besser ist die Bilanz von Erdgas- und Hybridbussen. Aber auch hier hat der moderne Diesel wirtschaftlich noch die Nase vorn. Nichtsdestotrotz wird Elektromobilität ein wichtiger Baustein für den öffentlichen Verkehr der Zukunft sein. Eine kluge politische Förderung wird helfen, die Flotten schneller zu erneuern. Die kürzlich erfolgte Ausweitung der Stromsteuerermäßigung auf ÖPNV-E-Busse war ein Schritt in die richtige Richtung.

Zum Rolle des Busses im Verkehr der Zukunft hat der bdo folgende Fragen:

- Wie gedenkt DIE LINKE den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split zu steigern?
- Welche Rolle sieht DIE LINKE für den Bus im Verkehrssystem der Zukunft?
- Welche Pläne hat DIE LINKE für eine Optimierung der Programme zur Busförderung auf Bundesebene?
- Wie steht DIE LINKE dazu, auch für E-Busse EEG-Ermäßigungen einzuführen?

ÖPNV – Mehr Chancengleichheit beim Marktzugang für unternehmerische Daseinsvorsorge

Kein anderer Verkehrsträger im ÖPNV befördert mehr Fahrgäste als der Bus. Während 2015 etwa 2,6 Milliarden Menschen den Schienenpersonennahverkehr nutzten und knapp 3,9 Milliarden Fahrgäste mit Straßenbahnen fuhren, beförderten Omnibusse über 5,4 Milliarden Kundinnen und Kunden. Knapp ein Viertel der Beförderungsleistung der Busse wird durch private Unternehmen erbracht – nämlich über 8,6 Milliarden Personenkilometer. Rund 2.400 überwiegend kleinere und mittlere Unternehmen sind im Liniennahverkehr aktiv.

Das Rückgrat dieses privatwirtschaftlichen Engagements bildet der deutsche Busmittelstand mit seinen eigenwirtschaftlich durchgeführten Verkehren, bei denen der Fahrgast im Mittelpunkt steht. Denn eigenwirtschaftliche Verkehre werden nicht durch die öffentliche Hand bezuschusst. In den letzten Jahren wird diese Erfolgsgeschichte des Mittelstands jedoch durch eine Kommunalisierungswelle bedroht. Fast 30 private Unternehmen, die oft seit Jahrzehnten auf eigene Verantwortung den lokalen ÖPNV organisiert haben, sind bislang betroffen. Das bedeutet für die Firmen und ihre Angestellten: Entweder sie müssen abgewickelt werden oder sie werden in die Subunternehmerschaft gedrängt.

Die Sicherstellung von Mobilität ist grundgesetzlich festgelegter Teil der Daseinsvorsorge und damit eine der Kernaufgaben der öffentlichen Hand. Der bdo ist jedoch der festen Überzeugung, dass dies nicht meint, dass Mobilitätsdienstleistungen direkt von Kommunen über ihre Unternehmen erbracht werden. Vielmehr muss der Grundsatz gelten: Erst wenn unternehmerische Daseinsvorsorge nicht in der Lage ist, ein angemessenes Angebot für die Bürger zu schaffen, ist ein Engagement der öffentlichen Hand gerechtfertigt.

Der Wesensinhalt von Eigenwirtschaftlichkeit ist, dass das Busunternehmen seine Verkehre und das Mobilitätsangebot so planen muss, dass sein Produkt, in diesem Fall die Beförderungsdienstleistung, von den Kundinnen und Kunden angenommen wird. Nur so kann sich das Unternehmen am Markt behaupten. Entsprechend ist unternehmerische Daseinsvorsorge oft das beste Instrument, das Bedürfnis der Menschen nach bezahlbarer Mobilität zu bedienen. Wenn sich kommunale Unternehmen im ÖPNV betätigen ist entscheidend, dass Chancengleichheit beim Marktzugang besteht.



- **Der bdo ruft die Politik dazu auf, eigenverantwortliches Unternehmertum im ÖPNV auch in Zukunft noch zu ermöglichen. Der Busmittelstand ist der Garant für zuschussfreie, wirtschaftliche und kundenorientierte Mobilität – gerade auch im ländlichen Raum. Es gilt, den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit zu bewahren.**

Nach Inkrafttreten der letzten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) stellt der bdo fest, dass die in der EU-Verordnung (EG) 1370/2007 über die Vergabe und Finanzierung von Personenverkehrsleistungen vorgesehenen Ausnahmen vom Wettbewerb in Deutschland zur Regel geworden sind. Anstatt sich dem Ausschreibungs- oder Genehmigungswettbewerb zu stellen, schotten sich die kommunalen Verkehrsunternehmen vom Markt ab. Von 2012 bis 2016 ist der Anteil von Direktvergaben an der Verkehrsleistung von nicht einmal 13 Prozent auf über 55 Prozent angestiegen. Dies hat für die kleinen und mittleren privaten Verkehrsunternehmen dramatische Auswirkungen. Ehemals eigenwirtschaftlich betriebene Verkehre werden vermehrt direkt an kommunale Verkehrsunternehmen vergeben. Und die Zahl der Fälle, in denen Direktvergaben den Busmittelstand vom Markt verdrängen, wird weiter zunehmen. 2019 gilt es, eine Vielzahl von Verkehren neu zu organisieren – mit gravierenden Folgen für den Busmittelstand, sollte sich die derzeitige Praxis der Marktabschottung fortsetzen.

Gleichzeitig eröffnet die Digitalisierung neue Optionen, Mobilität effizienter zu organisieren. Uber, die VW-Konzernmarke Moia oder die Carsharing-Anbieter DriveNow und car2go sind nur ein paar Beispiele für Unternehmen, die Chancen sehen, mit Mobilitätsdienstleistungen neue Geschäftsfelder zu erschließen. Allen gemein ist, dass sie darauf zielen, die Menschen zum Umstieg vom eigenen Auto hin zum jeweiligen Angebot zu bewegen. Dadurch bietet sich die Möglichkeit, die Zahl der Pkw in den Städten erheblich zu reduzieren. Gleichzeitig besteht jedoch auch die Gefahr, dass diese neuen Mobilitätsdienstleistungen den klassischen ÖPNV karnalisieren und so letztendlich zu mehr verkehrsbedingten Emissionen führen.

- **Der bdo spricht sich für einen runden Tisch aus, der mit Vertretern der kommunalen Verkehrsunternehmen und dem privaten Busmittelstand sowie den Anbietern neuer Mobilitätsdienstleistungen und dem Taxigewerbe einen tragfähigen Kompromiss für eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes erarbeitet. Denn nur gemeinsam lassen sich die bestehenden Herausforderungen meistern. Es gilt, die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, um Mobilität möglichst ressourcenschonend und nachhaltig zu organisieren. Dabei sind faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Anbietern von Mobilität von entscheidender Bedeutung.**

Klar ist jedoch, dass der Bus auch im Verkehr der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen wird. Denn er ist und bleibt aufgrund seiner hohen Kapazität und des geringen Flächenverbrauchs der effizienteste und nachhaltigste Verkehrsträger für kollektive Mobilität. Damit der Busmittelstand auch weiterhin ein starker Spieler im ÖPNV bleibt, befasst sich der bdo intensiv mit den Fragen der Digitalisierung und erarbeitet mit seinen Mitgliedern Ideen, um die Branche fit für die kommenden Entwicklungen zu machen.

Zum Thema ÖPNV hat der bdo folgende Fragen:

- Wie steht DIE LINKE zum Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit als gewerberechtlichem Grundsatz im ÖPNV?
- Welche Position vertritt DIE LINKE bezüglich eines Wahlrechts des Aufgabenträgers, eine allgemeine Vorschrift zu erlassen?
- Der bdo bekennt sich eindeutig zu fairen Arbeitsbedingungen und angemessener Entlohnung. Wie wird sich DIE LINKE dafür einsetzen, dass branchenspezifische und regionale Besonderheiten in Tarifverträgen künftig erhalten bleiben können?

Bustouristik – Wirtschaftsfaktor in den Regionen



238.000 Vollzeitäquivalente – das ist die Zahl der 2015 direkt und indirekt von der Bustouristik abhängigen Beschäftigten in Deutschland. Alleine durch die Zusatzausgaben von über 81 Millionen Reisenden im Gelegenheits- und über 18 Millionen Bustouristen im Fernverkehr verdienen hierzulande knapp 63.000 Menschen ihren Lebensunterhalt. Knapp 40 Millionen Übernachtungen in privaten und gewerblichen Beherbergungsbetrieben kamen durch Busreisende zusammen – gut 5 Millionen Übernachtungen mehr als in allen Schweizer Hotels im gleichen Zeitraum. Die Ticketerlöse bei Fernreisen und die Reisepauschalen im Gelegenheitsverkehr sichern direkt und indirekt über 85.000 Arbeitsplätze. Der gesamte Bruttoumsatz der Branche beläuft sich auf rund 14,3 Milliarden Euro. Beeindruckende Zahlen, die die Bedeutung des Wirtschaftsfaktor Bustourismus unterstreichen.

Etwa 6 Prozent aller Urlaubsreisen werden mit dem Bus unternommen. Für den Reisebus spricht insbesondere, dass er vielseitig einsetzbar ist – sowohl für Nah- und Fernreisen als auch für Kurz- oder Urlaubsreisen. Die unterschiedlichsten Ferenziele von Skandinavien bis zum Mittelmeer können per Bus bequem erreicht werden. Steigende Beliebtheit genießen themenbezogene Reisen wie Kultur- oder Musicalfahrten sowie Gourmet-Reisen. Die Klassiker sind jedoch Studien- beziehungsweise Rundreisen und Städtetouren. Doch mögliche Dieselfahrverbote in Innenstädten könnten diesen Tourismusweig mit all seinen positiven Effekten für die Reiseziele erheblich belasten. Laut einer bdo-Umfrage würden Einfahrverbote für Dieselfahrzeuge 91 Prozent der privaten Busunternehmen negativ treffen. Ein Drittel der Befragten erwartet sogar existenzbedrohende Folgen.

- **Der bdo ruft daher dazu auf, Busse auch künftig in die Innenstädte zu lassen. Einfahrverbote für Busse setzen ein falsches Zeichen und laufen der eigentlichen Intention entgegen, die Emissionen durch Fahrzeuge in Innenstädten einzugrenzen. Der Omnibus leistet einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes im Verkehr. Weniger Busse bedeuten mehr Autos und mehr Abgase.**

Durch den stark angestiegenen administrativen Aufwand im grenzüberschreitenden Personenverkehr steht die stark klein- und mittelständisch geprägte Bustouristik vor immer größer werdenden Hürden. Zu den sehr unterschiedlichen Mehrwertsteuersystemen der einzelnen EU-Mitgliedstaaten sind seit letztem Jahr zusätzlich verschiedene Mindestlohn- und Entsenderegelungen hinzugekommen, die eine grenzüberschreitende Tätigkeit beträchtlich erschweren. Weitere Sorgen bereiten der Branche auch der seit Jahren anhaltende Fahrermangel sowie zu starre Regelungen bei den Lenk- und Ruhezeiten, die den Besonderheiten des Reisebusverkehrs nicht gerecht werden.

- **Der bdo setzt sich für EU-einheitliche Lösungen bei Mindestlohn- und Entsenderegelungen ein, für Vereinfachungen bei der Mehrwertsteuer sowie für flexiblere Lenk- und Ruhezeiten, die bei gleicher Sicherheit die spezifischen Gegebenheiten der Bustouristik berücksichtigen. Diese Maßnahmen sind im Interesse der Fahrgäste, der Fahrer, der Unternehmer und der Umwelt. Denn der Bustourismus gehört zu den klimafreundlichsten Arten des Reisens. Ein regulatorischer Flickenteppich in der EU und zu unflexible Sozialvorschriften verhindern jedoch, dass der Bus sein volles Tourismuspotential entfalten kann. Die EU-Straßeninitiativen „Europe on the Move“ können hier Abhilfe schaffen.**

Die Bustouristik ist im Unterschied zu anderen Industrien ein dezentraler Wirtschaftsfaktor. Mehr als 4.000 mittelständische Busunternehmen insbesondere auch im ländlichen Raum sowie attraktive Reiseziele in ganz Deutschland sorgen dafür, dass alle Regionen hierzulande von der Bustouristik profitieren – sei es durch Arbeitsplätze und Gewerbesteuern am Sitz des Busunternehmens oder durch Ausgaben in Hotels, Gaststätten oder Kultureinrichtungen während des Ausflugs.

Zum Thema Bustouristik hat der bdo die folgenden Fragen:

- Wie ist die Position der Partei DIE LINKE zu eigenen Lenk- und Ruhezeitregelungen für den Omnibus, die losgelöst vom Güterverkehr die spezifischen Anforderungen an Busfahrer berücksichtigen?
- Wie positioniert sich DIE LINKE zu EU-einheitlichen Lösungen bei Mindestlohn- und Entsenderegelungen, um die derzeitige Fragmentierung des Binnenmarktes zu beheben?



- Wie steht DIE LINKE zur möglichen Einführung einer sogenannten „Blauen Plakette“ zur Einhaltung NOx-Grenzwerten und Ausnahmeregelungen für Busse?
- Ist von der Partei DIE LINKE angedacht, die steuerliche Ungleichbehandlung von Bus und Bahn bei Auslandsreisen im Vergleich zum Flugzeug anzugehen? Und wenn ja: auf welche Weise?

Der Fernbus – beispiellose Stärkung des öffentlichen Verkehrs ohne Einsatz von Steuergeldern

Der Fernbus ist eine Erfolgsgeschichte. Seit der Liberalisierung des Marktes 2013 haben bereits über 71 Millionen Fahrgäste diese neue Reisemöglichkeit genutzt. Dabei erreicht der Fernbus Berufstätige, Auszubildende und Studierende sowie Rentner gleichermaßen. Studien gehen jedoch davon aus, dass ein Viertel der Fahrgäste ein monatliches Einkommen von weniger als 500 Euro hat. Ein weiteres Viertel verfügt über ein monatliches Einkommen von lediglich 500 bis 1000 Euro. Insgesamt 10 Prozent der Fernbusreisenden sind Menschen, die vorher gar nicht gereist sind. Dies zeigt eindrucksvoll, dass der Fernbus insbesondere einkommensschwächeren Menschen Mobilität und damit gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht.

Keine andere verkehrspolitische Maßnahme hat den öffentlichen Verkehr so gestärkt, wie die Liberalisierung des Fernbusmarktes – und das, ohne den Einsatz von Steuergeldern. 2015 haben Busse und Bahnen auf der Fernlinie knapp 155 Millionen Fahrgäste umweltfreundlich befördert. Damit reisten mit beiden Verkehrsträgern im Fernverkehr zusammen erstmals wieder mehr Fahrgäste als mit der Eisenbahn im Rekordjahr 1997 unterwegs waren. Damals nutzten fast 152 Millionen Kunden den SPfV. Und auch 2016 konnte der Umweltverbund aus Bus und Bahn im Fernverkehr ein sattes Plus von rund 8 Millionen Fahrgästen verzeichnen. Eine Untersuchung aus 2016 zeigt außerdem, dass Fernbusreisende besonders oft mit dem ÖPNV unterwegs sind. 50 Prozent der Fernbusfahrgäste nutzen an mindestens zwei Tagen pro Woche den ÖPNV, während 56 Prozent derjenigen ohne Fernbuserfahrung angaben, nie mit den Öffentlichen zu fahren.

Alle Reisenden im Fernverkehr profitieren vom neuen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, beispielsweise durch ein besseres Angebot an Verbindungen, sinkende Preise und freies WLAN auch in Zügen. Dabei hat der Fernbus eine hervorragende Klima- und Umweltbilanz, die durch den Einsatz neuester Fahrzeuge stetig verbessert wird.

- **Der bdo empfiehlt daher, den eigenwirtschaftlich operierenden Fernbus als eine der tragenden Säulen des öffentlichen Fernverkehrs anzuerkennen und ihn bei allen Planungen gleichberechtigt mit zu berücksichtigen. Verkehrspolitische Maßnahmen müssen auch auf ihre Konsequenzen für den Fernbusbereich untersucht werden.**

Trotzdem werden mehr Regulierung und eine Busmaut gefordert. Anders als oft behauptet, genießt der Fernbus jedoch keine unfairen Wettbewerbsvorteile. An vielen Fernbushalten werden Stationsentgelte entrichtet. Am ZOB Berlin sind es beispielsweise 13 Euro pro Bus. Zum Vergleich: Am ICE-Bahnhof in Berlin Spandau, werden für Züge lediglich 10,46 Euro fällig. Die Straßeninfrastrukturnutzung des Personenverkehrs ist in Deutschland bis heute steuerfinanziert. In dieses System zahlt der Bus voll ein und trägt seine Wegekosten komplett selbst. Auf Autobahnen verursachen alle Bussen Wegekosten von knapp 100 Millionen Euro. Dem stehen busspezifische Einnahmen aus der Energiesteuer von rund 130 Millionen Euro gegenüber. Eine Busmaut wäre außerdem unsozial und würde insbesondere einkommensschwächere treffen. Darüber hinaus wäre sie auch verkehrs- und umweltpolitisch kontraproduktiv. Eine tragende Säule des öffentlichen Verkehrs würde einseitig belastet. Die Folge: Der motorisierte Individualverkehr gewinnt an Attraktivität und sein Anteil am Modal Split wird weiter steigen. Das Umweltbundesamt fordert daher zu Recht, dass „der Diskussion über Verkehrsfinanzierung die Entwicklung einer konkreten Vorstellung, wie ein zukunftsfähiges Verkehrssystem aussehen kann, vorangehen soll.“



- **Eine Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung muss sich an den Meilensteinen des „Klimaschutzplans 2050“ und der angestrebten Verkehrswende orientieren. Nur so lassen sich die Klimaschutzziele für den Verkehrssektor erreichen. Eine Busmaut stünde dem diametral entgegen. Der bdo lehnt neue Abgaben ohne jede ökologische Lenkungswirkung ab.**

Gleichzeitig wird bei anderen Verkehrsträgern überlegt, wie ihr Beitrag an der Infrastrukturfinanzierung gesenkt werden kann, um sie konkurrenzfähiger zu machen. Ein solcher Schritt – auch ohne Flankierung durch eine Busmaut – würde den Fernbus im Wettbewerb erheblich benachteiligen und hätte massive Konsequenzen für die Anbindung von kleineren und mittleren Städten an das Fernverkehrsnetz. Wachsender wirtschaftlicher Druck hätte zur Folge, dass sich das Fernbusnetz auf die profitablen Hauptrelationen konzentrieren würde.

Eine der größten Stärken des Fernbusses ist jedoch seine Verfügbarkeit auch in der Fläche. Während weniger als 300 Destinationen einen Fernbahnanschluss haben, sind beim Fernbus über 440 Halte an das Streckennetz angebunden. In vielen Fällen ist der Fernbus damit der einzige Anschluss an den öffentlichen Fernverkehr. Städte und Gemeinden mit einem Fernbushalt profitieren von einem gestärkten Mobilitätsangebot für ihre Einwohner. Ein weiteres Argument für die Fernbusnutzung ist das große Angebot an umsteigefreien Verbindungen. Damit ist er besonders attraktiv für ältere Menschen und Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität. Für barrierefreies Reisen und um allen Fahrgästen die An- und Abreise mit ÖPNV und Schienenverkehr zu ermöglichen, ist es wichtig, Fernbushalte mit den lokalen Mobilitätsdrehscheiben zu verknüpfen. Eine zentrale Lage stärkt den Umweltverbund aus Bus und Bahn.

Zum Thema Fernbus hat der bdo folgende Fragen:

- Mit dem Fernbus wurde der nachhaltige Linienverkehr signifikant gestärkt. Was für Ideen hat DIE LINKE, um den Fernbus weiter zu unterstützen, um ihn für noch mehr Menschen attraktiv zu machen?
- Welche Ideen hat DIE LINKE, um den ÖPNV und den Schienenverkehr bestmöglich mit dem Fernbus zu verknüpfen?
- Wie ist die Position der Partei DIE LINKE zum Thema Busmaut? Und sollte die DIE LINKE für die Einführung einer Busmaut sein, wie will DIE LINKE sicherstellen, dass durch die Bemautung von umwelt- und klimafreundlichen Bussen keine Verlagerung auf den motorisierten Individualverkehr stattfindet?
- Wie will DIE LINKE den Einsatz neuer Technologien auch im Fernlinienverkehr fördern, um die Marktdurchdringung etwa von alternativen Antrieben zu beschleunigen?

Deutscher Bundestag
Verkehrspolitischer Sprecher
der CDU/CSU-Bundestagsfraktion
Herrn Ulrich Lange, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

2017-06-26

Fragen an die Bundespolitik zu zentralen Themen des deutschen Omnibusgewerbes

Sehr geehrter Herr Lange,

im Hinblick auf die kommenden Wahlen zum Deutschen Bundestag möchten wir unsere rund 3.000 mittelständischen privaten Busunternehmen gerne darüber informieren, welche Positionen Sie und die Unionsparteien zu zentralen Fragen einnehmen, die für die mittelständischen Unternehmerinnen und Unternehmer von herausragender Bedeutung sind.

Wir möchten aber mehr als lediglich Fragen stellen. Um den konstruktiven Dialog mit Ihnen und den Unionsparteien fortzusetzen, haben wir eine Reihe von Vorschlägen für einen nachhaltigen, wirtschaftlichen und zukunftsorientierten öffentlichen Verkehr entwickelt.

Zu diesen Impulsen würden wir gerne erfahren, wie sich die Union positioniert und wären Ihnen sehr dankbar für eine Rückantwort.

Mit freundlichen Grüßen

Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer e. V. (bdo)



Christiane Leonard
Hauptgeschäftsführerin

Anlage

Wegweiser – Impulse für einen nachhaltigen, wirtschaftlichen und zukunftsorientierten öffentlichen Verkehr



Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm, Staus, begrenzte finanzielle Ressourcen und das Bedürfnis nach verlässlicher und bezahlbarer Mobilität sowohl in den Städten als auch im ländlichen Raum sind entscheidende Einflussfaktoren für die Gestaltung einer modernen, zukunftsorientierten Verkehrspolitik.

Ein Verzicht auf Mobilität ist dabei keine Option. Denn mobil sein bedeutet mehr als lediglich von A nach B zu kommen und ist entscheidend für Lebensqualität, Unabhängigkeit und gesellschaftliche Teilhabe. Es gilt, den Verkehr nachhaltig und wirtschaftlich zu organisieren und dabei den Menschen im Fokus zu haben.

Die private Busbranche kann hier einen entscheidenden Beitrag leisten. Eigenverantwortliches Unternehmertum, das den Kunden im Fokus hat, sorgt sowohl im Nah- als auch im Fern- sowie Gelegenheitsverkehr für umweltfreundliche, effiziente und eigenwirtschaftliche Mobilität.

Der Bus – zentraler Baustein für nachhaltige und wirtschaftliche Verkehrspolitik

Der Bus befördert in Deutschland jedes Jahr mehr als fünf Milliarden Fahrgäste, ist flexibel einsetzbar, benötigt keine zusätzliche Infrastruktur, ermöglicht kostengünstige Mobilität und ist nach Zahlen des Ökoinstituts das klimafreundlichste Verkehrsmittel – sogar, wenn die erforderliche Infrastruktur mitberücksichtigt wird. Ein Bus ersetzt rund 30 Pkw und trägt so entscheidend dazu bei, den Verkehr auf unseren Straßen zu reduzieren. Er ist ein nicht wegzudenkender Teil multimodaler, intelligenter Verkehrssysteme. Der Bus ist eines der effektivsten Instrumente für das Gelingen der Verkehrswende und für das Erreichen der Klimaziele für den Verkehrsbereich. Wenn der Elektromobilität im Individualverkehr zum Erfolg verholfen wird, löst dieses noch lange nicht die anderen dringlichen Probleme des Verkehrs, wie Staus, Parkraumbedarf und Endlichkeit der Ressourcen. Die Verkehrswende ist mehr als eine Antriebswende. Das Ziel nachhaltiger Politik muss es daher sein, den öffentlichen Verkehr zu stärken.

- **Entsprechend plädiert der bdo dafür, den „Klimaschutzplan 2050“ schnellstmöglich zu konkretisieren. Dort heißt es, dass ein Konzept zu erarbeiten ist, „wie der Anteil des öffentlichen Verkehrs (...) erhöht werden kann. (...) Dabei soll die Vernetzung aller Verkehrsträger in einem effizienten Gesamtsystem berücksichtigt werden, in dem die Verkehrsträger ihre jeweiligen Stärken einbringen.“ Der bdo möchte hier seine Mitarbeit und Expertise anbieten, um zusammen mit allen Stakeholdern an der Mobilität der Zukunft zu arbeiten.**

Eine entscheidende Rolle kommt dabei auch mittelfristig weiterhin dem Diesel-Bus zu, der sowohl im ÖPNV als auch auf der Fernlinie noch ohne echte Alternative ist. Ein zu 60 Prozent ausgelasteter Reisebus verbraucht pro 100 Personenkilometer lediglich 1,4 Liter Benzinäquivalent – der beste Wert aller Verkehrsmittel. Im Realbetrieb stößt ein Euro VI Diesel-Bus im Durchschnitt nur 50 Prozent der NOx-Emissionen eines modernen Euro 6 Diesel-Pkws aus – absolut und nicht auf den Fahrgast runtergerechnet. Insgesamt stößt der Bus lediglich 5 Prozent aller NO₂-Emissionen des Straßenverkehrs aus. Beim Thema Feinstaub ist der Bus ebenfalls vorbildlich. Forderungen, Busse schnell auf Elektroantriebe umzustellen, um die Luft in abgasgeplagten Städten zu verbessern, sind daher falsche Rezepte für die Lösung eines drängenden Problems. Laut Umweltbundesamt hätte eine Umstellung aller Diesel-Busse auf elektrische Antriebe keine signifikante Auswirkung auf die Luftqualität.

Klar ist jedoch auch: Die Zukunft gehört alternativen Antrieben und die privaten Busunternehmen sind auf dem Weg dahin ganz vorne mit dabei. Mit zahlreichen Pilotprojekten treiben sie Innovationen voran und erproben neue Antriebskonzepte im Realbetrieb. Allerdings sind diese in den meisten Fällen noch nicht wirtschaftlich tragfähig.



- **Der bdo befürwortet unkomplizierte, praxistaugliche Förderprogramme, die auch auf mittelständische Unternehmen zugeschnitten sind. Um die Marktdurchdringung von Bussen mit alternativen Antrieben zu beschleunigen, gilt es, technologieoffen die Beschaffung von Bussen mit sauberen Antrieben zu unterstützen – egal, ob im ÖPNV, im Gelegenheitsverkehr oder auf der Fernlinie. Zur Stärkung der E-Mobilität schlägt der bdo vor, dass E-Busse künftig ebenfalls von EEG-Ermäßigungen profitieren.**

Ein E-Bus kostet in der Anschaffung rund doppelt so viel wie ein Euro VI Diesel-Bus. Besser ist die Bilanz von Erdgas- und Hybridbussen. Aber auch hier hat der moderne Diesel wirtschaftlich noch die Nase vorn. Nichtsdestotrotz wird Elektromobilität ein wichtiger Baustein für den öffentlichen Verkehr der Zukunft sein. Eine kluge politische Förderung wird helfen, die Flotten schneller zu erneuern. Die kürzlich erfolgte Ausweitung der Stromsteuerermäßigung auf ÖPNV-E-Busse war ein Schritt in die richtige Richtung.

Zum Rolle des Busses im Verkehr der Zukunft hat der bdo folgende Fragen:

- Wie gedenken die Union den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split zu steigern?
- Welche Rolle sieht die Union für den Bus im Verkehrssystem der Zukunft?
- Welche Pläne hat die Union für eine Optimierung der Programme zur Busförderung auf Bundesebene?
- Wie steht die Union dazu, auch für E-Busse EEG-Ermäßigungen einzuführen?

ÖPNV – Mehr Chancengleichheit beim Marktzugang für unternehmerische Daseinsvorsorge

Kein anderer Verkehrsträger im ÖPNV befördert mehr Fahrgäste als der Bus. Während 2015 etwa 2,6 Milliarden Menschen den Schienenpersonennahverkehr nutzten und knapp 3,9 Milliarden Fahrgäste mit Straßenbahnen fuhren, beförderten Omnibusse über 5,4 Milliarden Kundinnen und Kunden. Knapp ein Viertel der Beförderungsleistung der Busse wird durch private Unternehmen erbracht – nämlich über 8,6 Milliarden Personenkilometer. Rund 2.400 überwiegend kleinere und mittlere Unternehmen sind im Liniennahverkehr aktiv.

Das Rückgrat dieses privatwirtschaftlichen Engagements bildet der deutsche Busmittelstand mit seinen eigenwirtschaftlich durchgeführten Verkehren, bei denen der Fahrgast im Mittelpunkt steht. Denn eigenwirtschaftliche Verkehre werden nicht durch die öffentliche Hand bezuschusst. In den letzten Jahren wird diese Erfolgsgeschichte des Mittelstands jedoch durch eine Kommunalisierungswelle bedroht. Fast 30 private Unternehmen, die oft seit Jahrzehnten auf eigene Verantwortung den lokalen ÖPNV organisiert haben, sind bislang betroffen. Das bedeutet für die Firmen und ihre Angestellten: Entweder sie müssen abgewickelt werden oder sie werden in die Subunternehmerschaft gedrängt.

Die Sicherstellung von Mobilität ist grundgesetzlich festgelegter Teil der Daseinsvorsorge und damit eine der Kernaufgaben der öffentlichen Hand. Der bdo ist jedoch der festen Überzeugung, dass dies nicht meint, dass Mobilitätsdienstleistungen direkt von Kommunen über ihre Unternehmen erbracht werden. Vielmehr muss der Grundsatz gelten: Erst wenn unternehmerische Daseinsvorsorge nicht in der Lage ist, ein angemessenes Angebot für die Bürger zu schaffen, ist ein Engagement der öffentlichen Hand gerechtfertigt.

Der Wesensinhalt von Eigenwirtschaftlichkeit ist, dass das Busunternehmen seine Verkehre und das Mobilitätsangebot so planen muss, dass sein Produkt, in diesem Fall die Beförderungsdienstleistung, von den Kundinnen und Kunden angenommen wird. Nur so kann sich das Unternehmen am Markt behaupten. Entsprechend ist unternehmerische Daseinsvorsorge oft das beste Instrument, das Bedürfnis der Menschen nach bezahlbarer Mobilität zu bedienen. Wenn sich kommunale Unternehmen im ÖPNV betätigen ist entscheidend, dass Chancengleichheit beim Marktzugang besteht.



- **Der bdo ruft die Politik dazu auf, eigenverantwortliches Unternehmertum im ÖPNV auch in Zukunft noch zu ermöglichen. Der Busmittelstand ist der Garant für zuschussfreie, wirtschaftliche und kundenorientierte Mobilität – gerade auch im ländlichen Raum. Es gilt, den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit zu bewahren.**

Nach Inkrafttreten der letzten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) stellt der bdo fest, dass die in der EU-Verordnung (EG) 1370/2007 über die Vergabe und Finanzierung von Personenverkehrsleistungen vorgesehenen Ausnahmen vom Wettbewerb in Deutschland zur Regel geworden sind. Anstatt sich dem Ausschreibungs- oder Genehmigungswettbewerb zu stellen, schotten sich die kommunalen Verkehrsunternehmen vom Markt ab. Von 2012 bis 2016 ist der Anteil von Direktvergaben an der Verkehrsleistung von nicht einmal 13 Prozent auf über 55 Prozent angestiegen. Dies hat für die kleinen und mittleren privaten Verkehrsunternehmen dramatische Auswirkungen. Ehemals eigenwirtschaftlich betriebene Verkehre werden vermehrt direkt an kommunale Verkehrsunternehmen vergeben. Und die Zahl der Fälle, in denen Direktvergaben den Busmittelstand vom Markt verdrängen, wird weiter zunehmen. 2019 gilt es, eine Vielzahl von Verkehren neu zu organisieren – mit gravierenden Folgen für den Busmittelstand, sollte sich die derzeitige Praxis der Marktabschottung fortsetzen.

Gleichzeitig eröffnet die Digitalisierung neue Optionen, Mobilität effizienter zu organisieren. Uber, die VW-Konzernmarke Moia oder die Carsharing-Anbieter DriveNow und car2go sind nur ein paar Beispiele für Unternehmen, die Chancen sehen, mit Mobilitätsdienstleistungen neue Geschäftsfelder zu erschließen. Allen gemein ist, dass sie darauf zielen, die Menschen zum Umstieg vom eigenen Auto hin zum jeweiligen Angebot zu bewegen. Dadurch bietet sich die Möglichkeit, die Zahl der Pkw in den Städten erheblich zu reduzieren. Gleichzeitig besteht jedoch auch die Gefahr, dass diese neuen Mobilitätsdienstleistungen den klassischen ÖPNV kannibalisieren und so letztendlich zu mehr verkehrsbedingten Emissionen führen.

- **Der bdo spricht sich für einen runden Tisch aus, der mit Vertretern der kommunalen Verkehrsunternehmen und dem privaten Busmittelstand sowie den Anbietern neuer Mobilitätsdienstleistungen und dem Taxigewerbe einen tragfähigen Kompromiss für eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes erarbeitet. Denn nur gemeinsam lassen sich die bestehenden Herausforderungen meistern. Es gilt, die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, um Mobilität möglichst ressourcenschonend und nachhaltig zu organisieren. Dabei sind faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Anbietern von Mobilität von entscheidender Bedeutung.**

Klar ist jedoch, dass der Bus auch im Verkehr der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen wird. Denn er ist und bleibt aufgrund seiner hohen Kapazität und des geringen Flächenverbrauchs der effizienteste und nachhaltigste Verkehrsträger für kollektive Mobilität. Damit der Busmittelstand auch weiterhin ein starker Spieler im ÖPNV bleibt, befasst sich der bdo intensiv mit den Fragen der Digitalisierung und erarbeitet mit seinen Mitgliedern Ideen, um die Branche fit für die kommenden Entwicklungen zu machen.

Zum Thema ÖPNV hat der bdo folgende Fragen:

- Wie steht die Union zum Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit als gewerberechtlichem Grundsatz im ÖPNV?
- Welche Position vertritt die Union bezüglich eines Wahlrechts des Aufgabenträgers, eine allgemeine Vorschrift zu erlassen?
- Der bdo bekennt sich eindeutig zu fairen Arbeitsbedingungen und angemessener Entlohnung. Wie wird sich die Union dafür einsetzen, dass branchenspezifische und regionale Besonderheiten in Tarifverträgen künftig erhalten bleiben können?

Bustouristik – Wirtschaftsfaktor in den Regionen



238.000 Vollzeitäquivalente – das ist die Zahl der 2015 direkt und indirekt von der Bustouristik abhängigen Beschäftigten in Deutschland. Alleine durch die Zusatzausgaben von über 81 Millionen Reisenden im Gelegenheits- und über 18 Millionen Bustouristen im Fernverkehr verdienen hierzulande knapp 63.000 Menschen ihren Lebensunterhalt. Knapp 40 Millionen Übernachtungen in privaten und gewerblichen Beherbergungsbetrieben kamen durch Busreisende zusammen – gut 5 Millionen Übernachtungen mehr als in allen Schweizer Hotels im gleichen Zeitraum. Die Ticketerlöse bei Fernreisen und die Reisepauschalen im Gelegenheitsverkehr sichern direkt und indirekt über 85.000 Arbeitsplätze. Der gesamte Bruttoumsatz der Branche beläuft sich auf rund 14,3 Milliarden Euro. Beeindruckende Zahlen, die die Bedeutung des Wirtschaftsfaktor Bustourismus unterstreichen.

Etwa 6 Prozent aller Urlaubsreisen werden mit dem Bus unternommen. Für den Reisebus spricht insbesondere, dass er vielseitig einsetzbar ist – sowohl für Nah- und Fernreisen als auch für Kurz- oder Urlaubsreisen. Die unterschiedlichsten Ferenziele von Skandinavien bis zum Mittelmeer können per Bus bequem erreicht werden. Steigende Beliebtheit genießen themenbezogene Reisen wie Kultur- oder Musicalfahrten sowie Gourmet-Reisen. Die Klassiker sind jedoch Studien- beziehungsweise Rundreisen und Städtetouren. Doch mögliche Dieselfahrverbote in Innenstädten könnten diesen Tourismuszweig mit all seinen positiven Effekten für die Reiseziele erheblich belasten. Laut einer bdo-Umfrage würden Einfahrverbote für Dieselfahrzeuge 91 Prozent der privaten Busunternehmen negativ treffen. Ein Drittel der Befragten erwartet sogar existenzbedrohende Folgen.

- **Der bdo ruft daher dazu auf, Busse auch künftig in die Innenstädte zu lassen. Einfahrverbote für Busse setzen ein falsches Zeichen und laufen der eigentlichen Intention entgegen, die Emissionen durch Fahrzeuge in Innenstädten einzugrenzen. Der Omnibus leistet einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes im Verkehr. Weniger Busse bedeuten mehr Autos und mehr Abgase.**

Durch den stark angestiegenen administrativen Aufwand im grenzüberschreitenden Personenverkehr steht die stark klein- und mittelständisch geprägte Bustouristik vor immer größer werdenden Hürden. Zu den sehr unterschiedlichen Mehrwertsteuersystemen der einzelnen EU-Mitgliedstaaten sind seit letztem Jahr zusätzlich verschiedene Mindestlohn- und Entsenderegelungen hinzugekommen, die eine grenzüberschreitende Tätigkeit beträchtlich erschweren. Weitere Sorgen bereiten der Branche auch der seit Jahren anhaltende Fahrermangel sowie zu starre Regelungen bei den Lenk- und Ruhezeiten, die den Besonderheiten des Reisebusverkehrs nicht gerecht werden.

- **Der bdo setzt sich für EU-einheitliche Lösungen bei Mindestlohn- und Entsenderegelungen ein, für Vereinfachungen bei der Mehrwertsteuer sowie für flexiblere Lenk- und Ruhezeiten, die bei gleicher Sicherheit die spezifischen Gegebenheiten der Bustouristik berücksichtigen. Diese Maßnahmen sind im Interesse der Fahrgäste, der Fahrer, der Unternehmer und der Umwelt. Denn der Bustourismus gehört zu den klimafreundlichsten Arten des Reisens. Ein regulatorischer Flickenteppich in der EU und zu unflexible Sozialvorschriften verhindern jedoch, dass der Bus sein volles Tourismuspotential entfalten kann. Die EU-Straßeninitiativen „Europe on the Move“ können hier Abhilfe schaffen.**

Die Bustouristik ist im Unterschied zu anderen Industrien ein dezentraler Wirtschaftsfaktor. Mehr als 4.000 mittelständische Busunternehmen insbesondere auch im ländlichen Raum sowie attraktive Reiseziele in ganz Deutschland sorgen dafür, dass alle Regionen hierzulande von der Bustouristik profitieren – sei es durch Arbeitsplätze und Gewerbesteuern am Sitz des Busunternehmens oder durch Ausgaben in Hotels, Gaststätten oder Kultureinrichtungen während des Ausflugs.

Zum Thema Bustouristik hat der bdo die folgenden Fragen:

- Wie ist die Position der Union zu eigenen Lenk- und Ruhezeitregelungen für den Omnibus, die losgelöst vom Güterverkehr die spezifischen Anforderungen an Busfahrer berücksichtigen?
- Wie positioniert sich die Union zu EU-einheitlichen Lösungen bei Mindestlohn- und Entsenderegelungen, um die derzeitige Fragmentierung des Binnenmarktes zu beheben?

- Wie steht die Union zur möglichen Einführung einer sogenannten „Blauen Plakette“ zur Einhaltung NOx-Grenzwerten und Ausnahmeregelungen für Busse?
- Ist von der Union angedacht, die steuerliche Ungleichbehandlung von Bus und Bahn bei Auslandsreisen im Vergleich zum Flugzeug anzugehen? Und wenn ja: auf welche Weise?



Der Fernbus – beispiellose Stärkung des öffentlichen Verkehrs ohne Einsatz von Steuergeldern

Der Fernbus ist eine Erfolgsgeschichte. Seit der Liberalisierung des Marktes 2013 haben bereits über 71 Millionen Fahrgäste diese neue Reisemöglichkeit genutzt. Dabei erreicht der Fernbus Berufstätige, Auszubildende und Studierende sowie Rentner gleichermaßen. Studien gehen jedoch davon aus, dass ein Viertel der Fahrgäste ein monatliches Einkommen von weniger als 500 Euro hat. Ein weiteres Viertel verfügt über ein monatliches Einkommen von lediglich 500 bis 1000 Euro. Insgesamt 10 Prozent der Fernbusreisenden sind Menschen, die vorher gar nicht gereist sind. Dies zeigt eindrucksvoll, dass der Fernbus insbesondere einkommensschwächeren Menschen Mobilität und damit gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht.

Keine andere verkehrspolitische Maßnahme hat den öffentlichen Verkehr so gestärkt, wie die Liberalisierung des Fernbusmarktes – und das, ohne den Einsatz von Steuergeldern. 2015 haben Busse und Bahnen auf der Fernlinie knapp 155 Millionen Fahrgäste umweltfreundlich befördert. Damit reisten mit beiden Verkehrsträgern im Fernverkehr zusammen erstmals wieder mehr Fahrgäste als mit der Eisenbahn im Rekordjahr 1997 unterwegs waren. Damals nutzten fast 152 Millionen Kunden den SPFV. Und auch 2016 konnte der Umweltverbund aus Bus und Bahn im Fernverkehr ein sattes Plus von rund 8 Millionen Fahrgästen verzeichnen. Eine Untersuchung aus 2016 zeigt außerdem, dass Fernbusreisende besonders oft mit dem ÖPNV unterwegs sind. 50 Prozent der Fernbusfahrgäste nutzen an mindestens zwei Tagen pro Woche den ÖPNV, während 56 Prozent derjenigen ohne Fernbuserfahrung angaben, nie mit den Öffentlichen zu fahren.

Alle Reisenden im Fernverkehr profitieren vom neuen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, beispielsweise durch ein besseres Angebot an Verbindungen, sinkende Preise und freies WLAN auch in Zügen. Dabei hat der Fernbus eine hervorragende Klima- und Umweltbilanz, die durch den Einsatz neuester Fahrzeuge stetig verbessert wird.

- **Der bdo empfiehlt daher, den eigenwirtschaftlich operierenden Fernbus als eine der tragenden Säulen des öffentlichen Fernverkehrs anzuerkennen und ihn bei allen Planungen gleichberechtigt mit zu berücksichtigen. Verkehrspolitische Maßnahmen müssen auch auf ihre Konsequenzen für den Fernbusbereich untersucht werden.**

Trotzdem werden mehr Regulierung und eine Busmaut gefordert. Anders als oft behauptet, genießt der Fernbus jedoch keine unfairen Wettbewerbsvorteile. An vielen Fernbushalten werden Stationsentgelte entrichtet. Am ZOB Berlin sind es beispielsweise 13 Euro pro Bus. Zum Vergleich: Am ICE-Bahnhof in Berlin Spandau, werden für Züge lediglich 10,46 Euro fällig. Die Straßeninfrastrukturnutzung des Personenverkehrs ist in Deutschland bis heute steuerfinanziert. In dieses System zahlt der Bus voll ein und trägt seine Wegekosten komplett selbst. Auf Autobahnen verursachen alle Bussen Wegekosten von knapp 100 Millionen Euro. Dem stehen busspezifische Einnahmen aus der Energiesteuer von rund 130 Millionen Euro gegenüber. Eine Busmaut wäre außerdem unsozial und würde insbesondere einkommensschwächere treffen. Darüber hinaus wäre sie auch verkehrs- und umweltpolitisch kontraproduktiv. Eine tragende Säule des öffentlichen Verkehrs würde einseitig belastet. Die Folge: Der motorisierte Individualverkehr gewinnt an Attraktivität und sein Anteil am Modal Split wird weiter steigen. Das Umweltbundesamt fordert daher zu Recht, dass „der Diskussion über Verkehrsfinanzierung die Entwicklung einer konkreten Vorstellung, wie ein zukunftsfähiges Verkehrssystem aussehen kann, vorangehen soll.“

- **Eine Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung muss sich an den Meilensteinen des „Klimaschutzplans 2050“ und der angestrebten Verkehrswende orientieren. Nur so lassen sich die Klimaschutzziele für den Verkehrssektor erreichen. Eine Busmaut stünde dem diametral entgegen. Der bdo lehnt neue Abgaben ohne jede ökologische Lenkungswirkung ab.**



Gleichzeitig wird bei anderen Verkehrsträgern überlegt, wie ihr Beitrag an der Infrastrukturfinanzierung gesenkt werden kann, um sie konkurrenzfähiger zu machen. Ein solcher Schritt – auch ohne Flankierung durch eine Busmaut – würde den Fernbus im Wettbewerb erheblich benachteiligen und hätte massive Konsequenzen für die Anbindung von kleineren und mittleren Städten an das Fernverkehrsnetz. Wachsender wirtschaftlicher Druck hätte zur Folge, dass sich das Fernbusnetz auf die profitablen Hauptrelationen konzentrieren würde.

Eine der größten Stärken des Fernbusses ist jedoch seine Verfügbarkeit auch in der Fläche. Während weniger als 300 Destinationen einen Fernbahnanschluss haben, sind beim Fernbus über 440 Halte an das Streckennetz angebunden. In vielen Fällen ist der Fernbus damit der einzige Anschluss an den öffentlichen Fernverkehr. Städte und Gemeinden mit einem Fernbushalt profitieren von einem gestärkten Mobilitätsangebot für ihre Einwohner. Ein weiteres Argument für die Fernbusnutzung ist das große Angebot an umsteigefreien Verbindungen. Damit ist er besonders attraktiv für ältere Menschen und Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität. Für barrierefreies Reisen und um allen Fahrgästen die An- und Abreise mit ÖPNV und Schienenverkehr zu ermöglichen, ist es wichtig, Fernbushalte mit den lokalen Mobilitätsdrehscheiben zu verknüpfen. Eine zentrale Lage stärkt den Umweltverbund aus Bus und Bahn.

Zum Thema Fernbus hat der bdo folgende Fragen:

- Mit dem Fernbus wurde der nachhaltige Linienverkehr signifikant gestärkt. Was für Ideen hat die Union, um den Fernbus weiter zu unterstützen, um ihn für noch mehr Menschen attraktiv zu machen?
- Welche Ideen hat die Union, um den ÖPNV und den Schienenverkehr bestmöglich mit dem Fernbus zu verknüpfen?
- Wie ist die Position der Union zum Thema Busmaut? Und sollte die Union für die Einführung einer Busmaut sein, wie will die Union sicherstellen, dass durch die Bemautung von umwelt- und klimafreundlichen Bussen keine Verlagerung auf den motorisierten Individualverkehr stattfindet?
- Wie will die Union den Einsatz neuer Technologien auch im Fernlinienverkehr fördern, um die Marktdurchdringung etwa von alternativen Antrieben zu beschleunigen?

FDP-Bundesgeschäftsstelle
Dem Bundesvorsitzenden der FDP
Herrn Christian Lindner, MdL
Reinhardtstraße 14
10117 Berlin

2017-06-26

Fragen an die Bundespolitik zu zentralen Themen des deutschen Omnibusgewerbes

Sehr geehrter Herr Lindner,

im Hinblick auf die kommenden Wahlen zum Deutschen Bundestag möchten wir unsere rund 3.000 mittelständischen privaten Busunternehmen gerne darüber informieren, welche Positionen Sie und Ihre Partei zu zentralen Fragen einnehmen, die für die mittelständischen Unternehmerinnen und Unternehmer von herausragender Bedeutung sind.

Wir möchten aber mehr als lediglich Fragen stellen. Um den konstruktiven Dialog mit Ihnen und Ihrer Partei fortzusetzen, haben wir eine Reihe von Vorschlägen für einen nachhaltigen, wirtschaftlichen und zukunftsorientierten öffentlichen Verkehr entwickelt.

Zu diesen Impulsen würden wir gerne erfahren, wie sich Ihre Partei positioniert und wären Ihnen sehr dankbar für eine Rückantwort.

Mit freundlichen Grüßen

Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer e. V. (bdo)



Christiane Leonard
Hauptgeschäftsführerin

Anlage

Wegweiser – Impulse für einen nachhaltigen, wirtschaftlichen und zukunftsorientierten öffentlichen Verkehr



Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm, Staus, begrenzte finanzielle Ressourcen und das Bedürfnis nach verlässlicher und bezahlbarer Mobilität sowohl in den Städten als auch im ländlichen Raum sind entscheidende Einflussfaktoren für die Gestaltung einer modernen, zukunftsorientierten Verkehrspolitik.

Ein Verzicht auf Mobilität ist dabei keine Option. Denn mobil sein bedeutet mehr als lediglich von A nach B zu kommen und ist entscheidend für Lebensqualität, Unabhängigkeit und gesellschaftliche Teilhabe. Es gilt, den Verkehr nachhaltig und wirtschaftlich zu organisieren und dabei den Menschen im Fokus zu haben.

Die private Busbranche kann hier einen entscheidenden Beitrag leisten. Eigenverantwortliches Unternehmertum, das den Kunden im Fokus hat, sorgt sowohl im Nah- als auch im Fern- sowie Gelegenheitsverkehr für umweltfreundliche, effiziente und eigenwirtschaftliche Mobilität.

Der Bus – zentraler Baustein für nachhaltige und wirtschaftliche Verkehrspolitik

Der Bus befördert in Deutschland jedes Jahr mehr als fünf Milliarden Fahrgäste, ist flexibel einsetzbar, benötigt keine zusätzliche Infrastruktur, ermöglicht kostengünstige Mobilität und ist nach Zahlen des Ökoinstituts das klimafreundlichste Verkehrsmittel – sogar, wenn die erforderliche Infrastruktur mitberücksichtigt wird. Ein Bus ersetzt rund 30 Pkw und trägt so entscheidend dazu bei, den Verkehr auf unseren Straßen zu reduzieren. Er ist ein nicht wegzudenkender Teil multimodaler, intelligenter Verkehrssysteme. Der Bus ist eines der effektivsten Instrumente für das Gelingen der Verkehrswende und für das Erreichen der Klimaziele für den Verkehrsbereich. Wenn der Elektromobilität im Individualverkehr zum Erfolg verholfen wird, löst dieses noch lange nicht die anderen dringlichen Probleme des Verkehrs, wie Staus, Parkraumbedarf und Endlichkeit der Ressourcen. Die Verkehrswende ist mehr als eine Antriebswende. Das Ziel nachhaltiger Politik muss es daher sein, den öffentlichen Verkehr zu stärken.

- **Entsprechend plädiert der bdo dafür, den „Klimaschutzplan 2050“ schnellstmöglich zu konkretisieren. Dort heißt es, dass ein Konzept zu erarbeiten ist, „wie der Anteil des öffentlichen Verkehrs (...) erhöht werden kann. (...) Dabei soll die Vernetzung aller Verkehrsträger in einem effizienten Gesamtsystem berücksichtigt werden, in dem die Verkehrsträger ihre jeweiligen Stärken einbringen.“ Der bdo möchte hier seine Mitarbeit und Expertise anbieten, um zusammen mit allen Stakeholdern an der Mobilität der Zukunft zu arbeiten.**

Eine entscheidende Rolle kommt dabei auch mittelfristig weiterhin dem Diesel-Bus zu, der sowohl im ÖPNV als auch auf der Fernlinie noch ohne echte Alternative ist. Ein zu 60 Prozent ausgelasteter Reisebus verbraucht pro 100 Personenkilometer lediglich 1,4 Liter Benzinäquivalent – der beste Wert aller Verkehrsmittel. Im Realbetrieb stößt ein Euro VI Diesel-Bus im Durchschnitt nur 50 Prozent der NOx-Emissionen eines modernen Euro 6 Diesel-Pkws aus – absolut und nicht auf den Fahrgast runtergerechnet. Insgesamt stößt der Bus lediglich 5 Prozent aller NO₂-Emissionen des Straßenverkehrs aus. Beim Thema Feinstaub ist der Bus ebenfalls vorbildlich. Forderungen, Busse schnell auf Elektroantriebe umzustellen, um die Luft in abgasgeplagten Städten zu verbessern, sind daher falsche Rezepte für die Lösung eines drängenden Problems. Laut Umweltbundesamt hätte eine Umstellung aller Diesel-Busse auf elektrische Antriebe keine signifikante Auswirkung auf die Luftqualität.

Klar ist jedoch auch: Die Zukunft gehört alternativen Antrieben und die privaten Busunternehmen sind auf dem Weg dahin ganz vorne mit dabei. Mit zahlreichen Pilotprojekten treiben sie Innovationen voran und erproben neue Antriebskonzepte im Realbetrieb. Allerdings sind diese in den meisten Fällen noch nicht wirtschaftlich tragfähig.



- **Der bdo befürwortet unkomplizierte, praxistaugliche Förderprogramme, die auch auf mittelständische Unternehmen zugeschnitten sind. Um die Marktdurchdringung von Bussen mit alternativen Antrieben zu beschleunigen, gilt es, technologieoffen die Beschaffung von Bussen mit sauberen Antrieben zu unterstützen – egal, ob im ÖPNV, im Gelegenheitsverkehr oder auf der Fernlinie. Zur Stärkung der E-Mobilität schlägt der bdo vor, dass E-Busse künftig ebenfalls von EEG-Ermäßigungen profitieren.**

Ein E-Bus kostet in der Anschaffung rund doppelt so viel wie ein Euro VI Diesel-Bus. Besser ist die Bilanz von Erdgas- und Hybridbussen. Aber auch hier hat der moderne Diesel wirtschaftlich noch die Nase vorn. Nichtsdestotrotz wird Elektromobilität ein wichtiger Baustein für den öffentlichen Verkehr der Zukunft sein. Eine kluge politische Förderung wird helfen, die Flotten schneller zu erneuern. Die kürzlich erfolgte Ausweitung der Stromsteuerermäßigung auf ÖPNV-E-Busse war ein Schritt in die richtige Richtung.

Zum Rolle des Busses im Verkehr der Zukunft hat der bdo folgende Fragen:

- Wie gedenkt die FDP den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split zu steigern?
- Welche Rolle sieht die FDP für den Bus im Verkehrssystem der Zukunft?
- Welche Pläne hat die FDP für eine Optimierung der Programme zur Busförderung auf Bundesebene?
- Wie steht die FDP dazu, auch für E-Busse EEG-Ermäßigungen einzuführen?

ÖPNV – Mehr Chancengleichheit beim Marktzugang für unternehmerische Daseinsvorsorge

Kein anderer Verkehrsträger im ÖPNV befördert mehr Fahrgäste als der Bus. Während 2015 etwa 2,6 Milliarden Menschen den Schienenpersonennahverkehr nutzten und knapp 3,9 Milliarden Fahrgäste mit Straßenbahnen fuhren, beförderten Omnibusse über 5,4 Milliarden Kundinnen und Kunden. Knapp ein Viertel der Beförderungsleistung der Busse wird durch private Unternehmen erbracht – nämlich über 8,6 Milliarden Personenkilometer. Rund 2.400 überwiegend kleinere und mittlere Unternehmen sind im Liniennahverkehr aktiv.

Das Rückgrat dieses privatwirtschaftlichen Engagements bildet der deutsche Busmittelstand mit seinen eigenwirtschaftlich durchgeführten Verkehren, bei denen der Fahrgast im Mittelpunkt steht. Denn eigenwirtschaftliche Verkehre werden nicht durch die öffentliche Hand bezuschusst. In den letzten Jahren wird diese Erfolgsgeschichte des Mittelstands jedoch durch eine Kommunalisierungswelle bedroht. Fast 30 private Unternehmen, die oft seit Jahrzehnten auf eigene Verantwortung den lokalen ÖPNV organisiert haben, sind bislang betroffen. Das bedeutet für die Firmen und ihre Angestellten: Entweder sie müssen abgewickelt werden oder sie werden in die Subunternehmerschaft gedrängt.

Die Sicherstellung von Mobilität ist grundgesetzlich festgelegter Teil der Daseinsvorsorge und damit eine der Kernaufgaben der öffentlichen Hand. Der bdo ist jedoch der festen Überzeugung, dass dies nicht meint, dass Mobilitätsdienstleistungen direkt von Kommunen über ihre Unternehmen erbracht werden. Vielmehr muss der Grundsatz gelten: Erst wenn unternehmerische Daseinsvorsorge nicht in der Lage ist, ein angemessenes Angebot für die Bürger zu schaffen, ist ein Engagement der öffentlichen Hand gerechtfertigt.

Der Wesensinhalt von Eigenwirtschaftlichkeit ist, dass das Busunternehmen seine Verkehre und das Mobilitätsangebot so planen muss, dass sein Produkt, in diesem Fall die Beförderungsdienstleistung, von den Kundinnen und Kunden angenommen wird. Nur so kann sich das Unternehmen am Markt behaupten. Entsprechend ist unternehmerische Daseinsvorsorge oft das beste Instrument, das Bedürfnis der Menschen nach bezahlbarer Mobilität zu bedienen. Wenn sich kommunale Unternehmen im ÖPNV betätigen ist entscheidend, dass Chancengleichheit beim Marktzugang besteht.



- **Der bdo ruft die Politik dazu auf, eigenverantwortliches Unternehmertum im ÖPNV auch in Zukunft noch zu ermöglichen. Der Busmittelstand ist der Garant für zuschussfreie, wirtschaftliche und kundenorientierte Mobilität – gerade auch im ländlichen Raum. Es gilt, den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit zu bewahren.**

Nach Inkrafttreten der letzten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) stellt der bdo fest, dass die in der EU-Verordnung (EG) 1370/2007 über die Vergabe und Finanzierung von Personenverkehrsleistungen vorgesehenen Ausnahmen vom Wettbewerb in Deutschland zur Regel geworden sind. Anstatt sich dem Ausschreibungs- oder Genehmigungswettbewerb zu stellen, schotten sich die kommunalen Verkehrsunternehmen vom Markt ab. Von 2012 bis 2016 ist der Anteil von Direktvergaben an der Verkehrsleistung von nicht einmal 13 Prozent auf über 55 Prozent angestiegen. Dies hat für die kleinen und mittleren privaten Verkehrsunternehmen dramatische Auswirkungen. Ehemals eigenwirtschaftlich betriebene Verkehre werden vermehrt direkt an kommunale Verkehrsunternehmen vergeben. Und die Zahl der Fälle, in denen Direktvergaben den Busmittelstand vom Markt verdrängen, wird weiter zunehmen. 2019 gilt es, eine Vielzahl von Verkehren neu zu organisieren – mit gravierenden Folgen für den Busmittelstand, sollte sich die derzeitige Praxis der Marktabschottung fortsetzen.

Gleichzeitig eröffnet die Digitalisierung neue Optionen, Mobilität effizienter zu organisieren. Uber, die VW-Konzernmarke Moia oder die Carsharing-Anbieter DriveNow und car2go sind nur ein paar Beispiele für Unternehmen, die Chancen sehen, mit Mobilitätsdienstleistungen neue Geschäftsfelder zu erschließen. Allen gemein ist, dass sie darauf zielen, die Menschen zum Umstieg vom eigenen Auto hin zum jeweiligen Angebot zu bewegen. Dadurch bietet sich die Möglichkeit, die Zahl der Pkw in den Städten erheblich zu reduzieren. Gleichzeitig besteht jedoch auch die Gefahr, dass diese neuen Mobilitätsdienstleistungen den klassischen ÖPNV karnalisieren und so letztendlich zu mehr verkehrsbedingten Emissionen führen.

- **Der bdo spricht sich für einen runden Tisch aus, der mit Vertretern der kommunalen Verkehrsunternehmen und dem privaten Busmittelstand sowie den Anbietern neuer Mobilitätsdienstleistungen und dem Taxigewerbe einen tragfähigen Kompromiss für eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes erarbeitet. Denn nur gemeinsam lassen sich die bestehenden Herausforderungen meistern. Es gilt, die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, um Mobilität möglichst ressourcenschonend und nachhaltig zu organisieren. Dabei sind faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Anbietern von Mobilität von entscheidender Bedeutung.**

Klar ist jedoch, dass der Bus auch im Verkehr der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen wird. Denn er ist und bleibt aufgrund seiner hohen Kapazität und des geringen Flächenverbrauchs der effizienteste und nachhaltigste Verkehrsträger für kollektive Mobilität. Damit der Busmittelstand auch weiterhin ein starker Spieler im ÖPNV bleibt, befasst sich der bdo intensiv mit den Fragen der Digitalisierung und erarbeitet mit seinen Mitgliedern Ideen, um die Branche fit für die kommenden Entwicklungen zu machen.

Zum Thema ÖPNV hat der bdo folgende Fragen:

- Wie steht die FDP zum Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit als gewerberechtlichem Grundsatz im ÖPNV?
- Welche Position vertritt die FDP bezüglich eines Wahlrechts des Aufgabenträgers, eine allgemeine Vorschrift zu erlassen?
- Der bdo bekennt sich eindeutig zu fairen Arbeitsbedingungen und angemessener Entlohnung. Wie wird sich die FDP dafür einsetzen, dass branchenspezifische und regionale Besonderheiten in Tarifverträgen künftig erhalten bleiben können?



Bustouristik – Wirtschaftsfaktor in den Regionen

238.000 Vollzeitäquivalente – das ist die Zahl der 2015 direkt und indirekt von der Bustouristik abhängigen Beschäftigten in Deutschland. Alleine durch die Zusatzausgaben von über 81 Millionen Reisenden im Gelegenheits- und über 18 Millionen Bustouristen im Fernverkehr verdienen hierzulande knapp 63.000 Menschen ihren Lebensunterhalt. Knapp 40 Millionen Übernachtungen in privaten und gewerblichen Beherbergungsbetrieben kamen durch Busreisende zusammen – gut 5 Millionen Übernachtungen mehr als in allen Schweizer Hotels im gleichen Zeitraum. Die Ticketerlöse bei Fernreisen und die Reisepauschalen im Gelegenheitsverkehr sichern direkt und indirekt über 85.000 Arbeitsplätze. Der gesamte Bruttoumsatz der Branche beläuft sich auf rund 14,3 Milliarden Euro. Beeindruckende Zahlen, die die Bedeutung des Wirtschaftsfaktor Bustourismus unterstreichen.

Etwa 6 Prozent aller Urlaubsreisen werden mit dem Bus unternommen. Für den Reisebus spricht insbesondere, dass er vielseitig einsetzbar ist – sowohl für Nah- und Fernreisen als auch für Kurz- oder Urlaubsreisen. Die unterschiedlichsten Ferenziele von Skandinavien bis zum Mittelmeer können per Bus bequem erreicht werden. Steigende Beliebtheit genießen themenbezogene Reisen wie Kultur- oder Musicalfahrten sowie Gourmet-Reisen. Die Klassiker sind jedoch Studien- beziehungsweise Rundreisen und Städtetouren. Doch mögliche Dieselfahrverbote in Innenstädten könnten diesen Tourismusweig mit all seinen positiven Effekten für die Reiseziele erheblich belasten. Laut einer bdo-Umfrage würden Einfahrverbote für Dieselfahrzeuge 91 Prozent der privaten Busunternehmen negativ treffen. Ein Drittel der Befragten erwartet sogar existenzbedrohende Folgen.

- **Der bdo ruft daher dazu auf, Busse auch künftig in die Innenstädte zu lassen. Einfahrverbote für Busse setzen ein falsches Zeichen und laufen der eigentlichen Intention entgegen, die Emissionen durch Fahrzeuge in Innenstädten einzugrenzen. Der Omnibus leistet einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes im Verkehr. Weniger Busse bedeuten mehr Autos und mehr Abgase.**

Durch den stark angestiegenen administrativen Aufwand im grenzüberschreitenden Personenverkehr steht die stark klein- und mittelständisch geprägte Bustouristik vor immer größer werdenden Hürden. Zu den sehr unterschiedlichen Mehrwertsteuersystemen der einzelnen EU-Mitgliedstaaten sind seit letztem Jahr zusätzlich verschiedene Mindestlohn- und Entsenderegelungen hinzugekommen, die eine grenzüberschreitende Tätigkeit beträchtlich erschweren. Weitere Sorgen bereiten der Branche auch der seit Jahren anhaltende Fahrermangel sowie zu starre Regelungen bei den Lenk- und Ruhezeiten, die den Besonderheiten des Reisebusverkehrs nicht gerecht werden.

- **Der bdo setzt sich für EU-einheitliche Lösungen bei Mindestlohn- und Entsenderegelungen ein, für Vereinfachungen bei der Mehrwertsteuer sowie für flexiblere Lenk- und Ruhezeiten, die bei gleicher Sicherheit die spezifischen Gegebenheiten der Bustouristik berücksichtigen. Diese Maßnahmen sind im Interesse der Fahrgäste, der Fahrer, der Unternehmer und der Umwelt. Denn der Bustourismus gehört zu den klimafreundlichsten Arten des Reisens. Ein regulatorischer Flickenteppich in der EU und zu unflexible Sozialvorschriften verhindern jedoch, dass der Bus sein volles Tourismuspotential entfalten kann. Die EU-Straßeninitiativen „Europe on the Move“ können hier Abhilfe schaffen.**

Die Bustouristik ist im Unterschied zu anderen Industrien ein dezentraler Wirtschaftsfaktor. Mehr als 4.000 mittelständische Busunternehmen insbesondere auch im ländlichen Raum sowie attraktive Reiseziele in ganz Deutschland sorgen dafür, dass alle Regionen hierzulande von der Bustouristik profitieren – sei es durch Arbeitsplätze und Gewerbesteuern am Sitz des Busunternehmens oder durch Ausgaben in Hotels, Gaststätten oder Kultureinrichtungen während des Ausflugs.

Zum Thema Bustouristik hat der bdo die folgenden Fragen:

- Wie ist die Position der FDP zu eigenen Lenk- und Ruhezeitregelungen für den Omnibus, die losgelöst vom Güterverkehr die spezifischen Anforderungen an Busfahrer berücksichtigen?
- Wie positioniert sich die FDP zu EU-einheitlichen Lösungen bei Mindestlohn- und Entsenderegelungen, um die derzeitige Fragmentierung des Binnenmarktes zu beheben?



- Wie steht die FDP zur möglichen Einführung einer sogenannten „Blauen Plakette“ zur Einhaltung NOx-Grenzwerten und Ausnahmeregelungen für Busse?
- Ist von der FDP angedacht, die steuerliche Ungleichbehandlung von Bus und Bahn bei Auslandsreisen im Vergleich zum Flugzeug anzugehen? Und wenn ja: auf welche Weise?

Der Fernbus – beispiellose Stärkung des öffentlichen Verkehrs ohne Einsatz von Steuergeldern

Der Fernbus ist eine Erfolgsgeschichte. Seit der Liberalisierung des Marktes 2013 haben bereits über 71 Millionen Fahrgäste diese neue Reisemöglichkeit genutzt. Dabei erreicht der Fernbus Berufstätige, Auszubildende und Studierende sowie Rentner gleichermaßen. Studien gehen jedoch davon aus, dass ein Viertel der Fahrgäste ein monatliches Einkommen von weniger als 500 Euro hat. Ein weiteres Viertel verfügt über ein monatliches Einkommen von lediglich 500 bis 1000 Euro. Insgesamt 10 Prozent der Fernbusreisenden sind Menschen, die vorher gar nicht gereist sind. Dies zeigt eindrucksvoll, dass der Fernbus insbesondere einkommensschwächeren Menschen Mobilität und damit gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht.

Keine andere verkehrspolitische Maßnahme hat den öffentlichen Verkehr so gestärkt, wie die Liberalisierung des Fernbusmarktes – und das, ohne den Einsatz von Steuergeldern. 2015 haben Busse und Bahnen auf der Fernlinie knapp 155 Millionen Fahrgäste umweltfreundlich befördert. Damit reisten mit beiden Verkehrsträgern im Fernverkehr zusammen erstmals wieder mehr Fahrgäste als mit der Eisenbahn im Rekordjahr 1997 unterwegs waren. Damals nutzten fast 152 Millionen Kunden den SPFV. Und auch 2016 konnte der Umweltverbund aus Bus und Bahn im Fernverkehr ein sattes Plus von rund 8 Millionen Fahrgästen verzeichnen. Eine Untersuchung aus 2016 zeigt außerdem, dass Fernbusreisende besonders oft mit dem ÖPNV unterwegs sind. 50 Prozent der Fernbusfahrgäste nutzen an mindestens zwei Tagen pro Woche den ÖPNV, während 56 Prozent derjenigen ohne Fernbuserfahrung angaben, nie mit den Öffentlichen zu fahren.

Alle Reisenden im Fernverkehr profitieren vom neuen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, beispielsweise durch ein besseres Angebot an Verbindungen, sinkende Preise und freies WLAN auch in Zügen. Dabei hat der Fernbus eine hervorragende Klima- und Umweltbilanz, die durch den Einsatz neuester Fahrzeuge stetig verbessert wird.

- **Der bdo empfiehlt daher, den eigenwirtschaftlich operierenden Fernbus als eine der tragenden Säulen des öffentlichen Fernverkehrs anzuerkennen und ihn bei allen Planungen gleichberechtigt mit zu berücksichtigen. Verkehrspolitische Maßnahmen müssen auch auf ihre Konsequenzen für den Fernbusbereich untersucht werden.**

Trotzdem werden mehr Regulierung und eine Busmaut gefordert. Anders als oft behauptet, genießt der Fernbus jedoch keine unfairen Wettbewerbsvorteile. An vielen Fernbushalten werden Stationsentgelte entrichtet. Am ZOB Berlin sind es beispielsweise 13 Euro pro Bus. Zum Vergleich: Am ICE-Bahnhof in Berlin Spandau, werden für Züge lediglich 10,46 Euro fällig. Die Straßeninfrastrukturnutzung des Personenverkehrs ist in Deutschland bis heute steuerfinanziert. In dieses System zahlt der Bus voll ein und trägt seine Wegekosten komplett selbst. Auf Autobahnen verursachen alle Bussen Wegekosten von knapp 100 Millionen Euro. Dem stehen busspezifische Einnahmen aus der Energiesteuer von rund 130 Millionen Euro gegenüber. Eine Busmaut wäre außerdem unsozial und würde insbesondere einkommensschwächere treffen. Darüber hinaus wäre sie auch verkehrs- und umweltpolitisch kontraproduktiv. Eine tragende Säule des öffentlichen Verkehrs würde einseitig belastet. Die Folge: Der motorisierte Individualverkehr gewinnt an Attraktivität und sein Anteil am Modal Split wird weiter steigen. Das Umweltbundesamt fordert daher zu Recht, dass „der Diskussion über Verkehrsfinanzierung die Entwicklung einer konkreten Vorstellung, wie ein zukunftsfähiges Verkehrssystem aussehen kann, vorangehen soll.“

- **Eine Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung muss sich an den Meilensteinen des „Klimaschutzplans 2050“ und der angestrebten Verkehrswende orientieren. Nur so lassen sich die Klimaschutzziele für den Verkehrssektor erreichen. Eine Busmaut stünde dem diametral entgegen. Der bdo lehnt neue Abgaben ohne jede ökologische Lenkungswirkung ab.**



Gleichzeitig wird bei anderen Verkehrsträgern überlegt, wie ihr Beitrag an der Infrastrukturfinanzierung gesenkt werden kann, um sie konkurrenzfähiger zu machen. Ein solcher Schritt – auch ohne Flankierung durch eine Busmaut – würde den Fernbus im Wettbewerb erheblich benachteiligen und hätte massive Konsequenzen für die Anbindung von kleineren und mittleren Städten an das Fernverkehrsnetz. Wachsender wirtschaftlicher Druck hätte zur Folge, dass sich das Fernbusnetz auf die profitablen Hauptrelationen konzentrieren würde.

Eine der größten Stärken des Fernbusses ist jedoch seine Verfügbarkeit auch in der Fläche. Während weniger als 300 Destinationen einen Fernbahnanschluss haben, sind beim Fernbus über 440 Halte an das Streckennetz angebunden. In vielen Fällen ist der Fernbus damit der einzige Anschluss an den öffentlichen Fernverkehr. Städte und Gemeinden mit einem Fernbushalt profitieren von einem gestärkten Mobilitätsangebot für ihre Einwohner. Ein weiteres Argument für die Fernbusnutzung ist das große Angebot an umsteigefreien Verbindungen. Damit ist er besonders attraktiv für ältere Menschen und Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität. Für barrierefreies Reisen und um allen Fahrgästen die An- und Abreise mit ÖPNV und Schienenverkehr zu ermöglichen, ist es wichtig, Fernbushalte mit den lokalen Mobilitätsdrehkreisläufen zu verknüpfen. Eine zentrale Lage stärkt den Umweltverbund aus Bus und Bahn.

Zum Thema Fernbus hat der bdo folgende Fragen:

- Mit dem Fernbus wurde der nachhaltige Linienverkehr signifikant gestärkt. Was für Ideen hat die FDP, um den Fernbus weiter zu unterstützen, um ihn für noch mehr Menschen attraktiv zu machen?
- Welche Ideen hat die FDP, um den ÖPNV und den Schienenverkehr bestmöglich mit dem Fernbus zu verknüpfen?
- Wie ist die Position der FDP zum Thema Busmaut? Und sollte die FDP für die Einführung einer Busmaut sein, wie will die FDP sicherstellen, dass durch die Bemautung von umwelt- und klimafreundlichen Bussen keine Verlagerung auf den motorisierten Individualverkehr stattfindet?
- Wie will die FDP den Einsatz neuer Technologien auch im Fernlinienverkehr fördern, um die Marktdurchdringung etwa von alternativen Antrieben zu beschleunigen?

Deutscher Bundestag
Verkehrspolitischer Sprecher
der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen
Herrn Stephan Kühn, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

2017-06-26

Fragen an die Bundespolitik zu zentralen Themen des deutschen Omnibusgewerbes

Sehr geehrter Herr Kühn,

im Hinblick auf die kommenden Wahlen zum Deutschen Bundestag möchten wir unsere rund 3.000 mittelständischen privaten Busunternehmen gerne darüber informieren, welche Positionen Sie und Ihre Partei zu zentralen Fragen einnehmen, die für die mittelständischen Unternehmerinnen und Unternehmer von herausragender Bedeutung sind.

Wir möchten aber mehr als lediglich Fragen stellen. Um den konstruktiven Dialog mit Ihnen und Ihrer Partei fortzusetzen, haben wir eine Reihe von Vorschlägen für einen nachhaltigen, wirtschaftlichen und zukunftsorientierten öffentlichen Verkehr entwickelt.

Zu diesen Impulsen würden wir gerne erfahren, wie sich Ihre Partei positioniert und wären Ihnen sehr dankbar für eine Rückantwort.

Mit freundlichen Grüßen

Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer e. V. (bdo)



Christiane Leonard
Hauptgeschäftsführerin

Anlage

Wegweiser – Impulse für einen nachhaltigen, wirtschaftlichen und zukunftsorientierten öffentlichen Verkehr



Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm, Staus, begrenzte finanzielle Ressourcen und das Bedürfnis nach verlässlicher und bezahlbarer Mobilität sowohl in den Städten als auch im ländlichen Raum sind entscheidende Einflussfaktoren für die Gestaltung einer modernen, zukunftsorientierten Verkehrspolitik.

Ein Verzicht auf Mobilität ist dabei keine Option. Denn mobil sein bedeutet mehr als lediglich von A nach B zu kommen und ist entscheidend für Lebensqualität, Unabhängigkeit und gesellschaftliche Teilhabe. Es gilt, den Verkehr nachhaltig und wirtschaftlich zu organisieren und dabei den Menschen im Fokus zu haben.

Die private Busbranche kann hier einen entscheidenden Beitrag leisten. Eigenverantwortliches Unternehmertum, das den Kunden im Fokus hat, sorgt sowohl im Nah- als auch im Fern- sowie Gelegenheitsverkehr für umweltfreundliche, effiziente und eigenwirtschaftliche Mobilität.

Der Bus – zentraler Baustein für nachhaltige und wirtschaftliche Verkehrspolitik

Der Bus befördert in Deutschland jedes Jahr mehr als fünf Milliarden Fahrgäste, ist flexibel einsetzbar, benötigt keine zusätzliche Infrastruktur, ermöglicht kostengünstige Mobilität und ist nach Zahlen des Ökoinstituts das klimafreundlichste Verkehrsmittel – sogar, wenn die erforderliche Infrastruktur mitberücksichtigt wird. Ein Bus ersetzt rund 30 Pkw und trägt so entscheidend dazu bei, den Verkehr auf unseren Straßen zu reduzieren. Er ist ein nicht wegzudenkender Teil multimodaler, intelligenter Verkehrssysteme. Der Bus ist eines der effektivsten Instrumente für das Gelingen der Verkehrswende und für das Erreichen der Klimaziele für den Verkehrsbereich. Wenn der Elektromobilität im Individualverkehr zum Erfolg verholfen wird, löst dieses noch lange nicht die anderen dringlichen Probleme des Verkehrs, wie Staus, Parkraumbedarf und Endlichkeit der Ressourcen. Die Verkehrswende ist mehr als eine Antriebswende. Das Ziel nachhaltiger Politik muss es daher sein, den öffentlichen Verkehr zu stärken.

- **Entsprechend plädiert der bdo dafür, den „Klimaschutzplan 2050“ schnellstmöglich zu konkretisieren. Dort heißt es, dass ein Konzept zu erarbeiten ist, „wie der Anteil des öffentlichen Verkehrs (...) erhöht werden kann. (...) Dabei soll die Vernetzung aller Verkehrsträger in einem effizienten Gesamtsystem berücksichtigt werden, in dem die Verkehrsträger ihre jeweiligen Stärken einbringen.“ Der bdo möchte hier seine Mitarbeit und Expertise anbieten, um zusammen mit allen Stakeholdern an der Mobilität der Zukunft zu arbeiten.**

Eine entscheidende Rolle kommt dabei auch mittelfristig weiterhin dem Diesel-Bus zu, der sowohl im ÖPNV als auch auf der Fernlinie noch ohne echte Alternative ist. Ein zu 60 Prozent ausgelasteter Reisebus verbraucht pro 100 Personenkilometer lediglich 1,4 Liter Benzinäquivalent – der beste Wert aller Verkehrsmittel. Im Realbetrieb stößt ein Euro VI Diesel-Bus im Durchschnitt nur 50 Prozent der NOx-Emissionen eines modernen Euro 6 Diesel-Pkws aus – absolut und nicht auf den Fahrgast runtergerechnet. Insgesamt stößt der Bus lediglich 5 Prozent aller NO₂-Emissionen des Straßenverkehrs aus. Beim Thema Feinstaub ist der Bus ebenfalls vorbildlich. Forderungen, Busse schnell auf Elektroantriebe umzustellen, um die Luft in abgasgeplagten Städten zu verbessern, sind daher falsche Rezepte für die Lösung eines drängenden Problems. Laut Umweltbundesamt hätte eine Umstellung aller Diesel-Busse auf elektrische Antriebe keine signifikante Auswirkung auf die Luftqualität.

Klar ist jedoch auch: Die Zukunft gehört alternativen Antrieben und die privaten Busunternehmen sind auf dem Weg dahin ganz vorne mit dabei. Mit zahlreichen Pilotprojekten treiben sie Innovationen voran und erproben neue Antriebskonzepte im Realbetrieb. Allerdings sind diese in den meisten Fällen noch nicht wirtschaftlich tragfähig.



- **Der bdo befürwortet unkomplizierte, praxistaugliche Förderprogramme, die auch auf mittelständische Unternehmen zugeschnitten sind. Um die Marktdurchdringung von Bussen mit alternativen Antrieben zu beschleunigen, gilt es, technologieoffen die Beschaffung von Bussen mit sauberen Antrieben zu unterstützen – egal, ob im ÖPNV, im Gelegenheitsverkehr oder auf der Fernlinie. Zur Stärkung der E-Mobilität schlägt der bdo vor, dass E-Busse künftig ebenfalls von EEG-Ermäßigungen profitieren.**

Ein E-Bus kostet in der Anschaffung rund doppelt so viel wie ein Euro VI Diesel-Bus. Besser ist die Bilanz von Erdgas- und Hybridbussen. Aber auch hier hat der moderne Diesel wirtschaftlich noch die Nase vorn. Nichtsdestotrotz wird Elektromobilität ein wichtiger Baustein für den öffentlichen Verkehr der Zukunft sein. Eine kluge politische Förderung wird helfen, die Flotten schneller zu erneuern. Die kürzlich erfolgte Ausweitung der Stromsteuerermäßigung auf ÖPNV-E-Busse war ein Schritt in die richtige Richtung.

Zum Rolle des Busses im Verkehr der Zukunft hat der bdo folgende Fragen:

- Wie gedenken die Grünen den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split zu steigern?
- Welche Rolle sehen die Grünen für den Bus im Verkehrssystem der Zukunft?
- Welche Pläne haben die Grünen für eine Optimierung der Programme zur Busförderung auf Bundesebene?
- Wie stehen die Grünen dazu, auch für E-Busse EEG-Ermäßigungen einzuführen?

ÖPNV – Mehr Chancengleichheit beim Marktzugang für unternehmerische Daseinsvorsorge

Kein anderer Verkehrsträger im ÖPNV befördert mehr Fahrgäste als der Bus. Während 2015 etwa 2,6 Milliarden Menschen den Schienenpersonennahverkehr nutzten und knapp 3,9 Milliarden Fahrgäste mit Straßenbahnen fuhren, beförderten Omnibusse über 5,4 Milliarden Kundinnen und Kunden. Knapp ein Viertel der Beförderungsleistung der Busse wird durch private Unternehmen erbracht – nämlich über 8,6 Milliarden Personenkilometer. Rund 2.400 überwiegend kleinere und mittlere Unternehmen sind im Liniennahverkehr aktiv.

Das Rückgrat dieses privatwirtschaftlichen Engagements bildet der deutsche Busmittelstand mit seinen eigenwirtschaftlich durchgeführten Verkehren, bei denen der Fahrgast im Mittelpunkt steht. Denn eigenwirtschaftliche Verkehre werden nicht durch die öffentliche Hand bezuschusst. In den letzten Jahren wird diese Erfolgsgeschichte des Mittelstands jedoch durch eine Kommunalisierungswelle bedroht. Fast 30 private Unternehmen, die oft seit Jahrzehnten auf eigene Verantwortung den lokalen ÖPNV organisiert haben, sind bislang betroffen. Das bedeutet für die Firmen und ihre Angestellten: Entweder sie müssen abgewickelt werden oder sie werden in die Subunternehmerschaft gedrängt.

Die Sicherstellung von Mobilität ist grundgesetzlich festgelegter Teil der Daseinsvorsorge und damit eine der Kernaufgaben der öffentlichen Hand. Der bdo ist jedoch der festen Überzeugung, dass dies nicht meint, dass Mobilitätsdienstleistungen direkt von Kommunen über ihre Unternehmen erbracht werden. Vielmehr muss der Grundsatz gelten: Erst wenn unternehmerische Daseinsvorsorge nicht in der Lage ist, ein angemessenes Angebot für die Bürger zu schaffen, ist ein Engagement der öffentlichen Hand gerechtfertigt.

Der Wesensinhalt von Eigenwirtschaftlichkeit ist, dass das Busunternehmen seine Verkehre und das Mobilitätsangebot so planen muss, dass sein Produkt, in diesem Fall die Beförderungsdienstleistung, von den Kundinnen und Kunden angenommen wird. Nur so kann sich das Unternehmen am Markt behaupten. Entsprechend ist unternehmerische Daseinsvorsorge oft das beste Instrument, das Bedürfnis der Menschen nach bezahlbarer Mobilität zu bedienen. Wenn sich kommunale Unternehmen im ÖPNV betätigen ist entscheidend, dass Chancengleichheit beim Marktzugang besteht.



- **Der bdo ruft die Politik dazu auf, eigenverantwortliches Unternehmertum im ÖPNV auch in Zukunft noch zu ermöglichen. Der Busmittelstand ist der Garant für zuschussfreie, wirtschaftliche und kundenorientierte Mobilität – gerade auch im ländlichen Raum. Es gilt, den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit zu bewahren.**

Nach Inkrafttreten der letzten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) stellt der bdo fest, dass die in der EU-Verordnung (EG) 1370/2007 über die Vergabe und Finanzierung von Personenverkehrsleistungen vorgesehenen Ausnahmen vom Wettbewerb in Deutschland zur Regel geworden sind. Anstatt sich dem Ausschreibungs- oder Genehmigungswettbewerb zu stellen, schotten sich die kommunalen Verkehrsunternehmen vom Markt ab. Von 2012 bis 2016 ist der Anteil von Direktvergaben an der Verkehrsleistung von nicht einmal 13 Prozent auf über 55 Prozent angestiegen. Dies hat für die kleinen und mittleren privaten Verkehrsunternehmen dramatische Auswirkungen. Ehemals eigenwirtschaftlich betriebene Verkehre werden vermehrt direkt an kommunale Verkehrsunternehmen vergeben. Und die Zahl der Fälle, in denen Direktvergaben den Busmittelstand vom Markt verdrängen, wird weiter zunehmen. 2019 gilt es, eine Vielzahl von Verkehren neu zu organisieren – mit gravierenden Folgen für den Busmittelstand, sollte sich die derzeitige Praxis der Marktabschottung fortsetzen.

Gleichzeitig eröffnet die Digitalisierung neue Optionen, Mobilität effizienter zu organisieren. Uber, die VW-Konzernmarke Moia oder die Carsharing-Anbieter DriveNow und car2go sind nur ein paar Beispiele für Unternehmen, die Chancen sehen, mit Mobilitätsdienstleistungen neue Geschäftsfelder zu erschließen. Allen gemein ist, dass sie darauf zielen, die Menschen zum Umstieg vom eigenen Auto hin zum jeweiligen Angebot zu bewegen. Dadurch bietet sich die Möglichkeit, die Zahl der Pkw in den Städten erheblich zu reduzieren. Gleichzeitig besteht jedoch auch die Gefahr, dass diese neuen Mobilitätsdienstleistungen den klassischen ÖPNV karnalisieren und so letztendlich zu mehr verkehrsbedingten Emissionen führen.

- **Der bdo spricht sich für einen runden Tisch aus, der mit Vertretern der kommunalen Verkehrsunternehmen und dem privaten Busmittelstand sowie den Anbietern neuer Mobilitätsdienstleistungen und dem Taxigewerbe einen tragfähigen Kompromiss für eine Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes erarbeitet. Denn nur gemeinsam lassen sich die bestehenden Herausforderungen meistern. Es gilt, die Chancen der Digitalisierung zu nutzen, um Mobilität möglichst ressourcenschonend und nachhaltig zu organisieren. Dabei sind faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Anbietern von Mobilität von entscheidender Bedeutung.**

Klar ist jedoch, dass der Bus auch im Verkehr der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen wird. Denn er ist und bleibt aufgrund seiner hohen Kapazität und des geringen Flächenverbrauchs der effizienteste und nachhaltigste Verkehrsträger für kollektive Mobilität. Damit der Busmittelstand auch weiterhin ein starker Spieler im ÖPNV bleibt, befasst sich der bdo intensiv mit den Fragen der Digitalisierung und erarbeitet mit seinen Mitgliedern Ideen, um die Branche fit für die kommenden Entwicklungen zu machen.

Zum Thema ÖPNV hat der bdo folgende Fragen:

- Wie stehen die Grünen zum Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit als gewerberechtlichem Grundsatz im ÖPNV?
- Welche Position vertreten die Grünen bezüglich eines Wahlrechts des Aufgabenträgers, eine allgemeine Vorschrift zu erlassen?
- Der bdo bekennt sich eindeutig zu fairen Arbeitsbedingungen und angemessener Entlohnung. Wie werden sich die Grünen dafür einsetzen, dass branchenspezifische und regionale Besonderheiten in Tarifverträgen künftig erhalten bleiben können?

Bustouristik – Wirtschaftsfaktor in den Regionen



238.000 Vollzeitäquivalente – das ist die Zahl der 2015 direkt und indirekt von der Bustouristik abhängigen Beschäftigten in Deutschland. Alleine durch die Zusatzausgaben von über 81 Millionen Reisenden im Gelegenheits- und über 18 Millionen Bustouristen im Fernverkehr verdienen hierzulande knapp 63.000 Menschen ihren Lebensunterhalt. Knapp 40 Millionen Übernachtungen in privaten und gewerblichen Beherbergungsbetrieben kamen durch Busreisende zusammen – gut 5 Millionen Übernachtungen mehr als in allen Schweizer Hotels im gleichen Zeitraum. Die Ticketerlöse bei Fernreisen und die Reisepauschalen im Gelegenheitsverkehr sichern direkt und indirekt über 85.000 Arbeitsplätze. Der gesamte Bruttoumsatz der Branche beläuft sich auf rund 14,3 Milliarden Euro. Beeindruckende Zahlen, die die Bedeutung des Wirtschaftsfaktor Bustourismus unterstreichen.

Etwa 6 Prozent aller Urlaubsreisen werden mit dem Bus unternommen. Für den Reisebus spricht insbesondere, dass er vielseitig einsetzbar ist – sowohl für Nah- und Fernreisen als auch für Kurz- oder Urlaubsreisen. Die unterschiedlichsten Ferenziele von Skandinavien bis zum Mittelmeer können per Bus bequem erreicht werden. Steigende Beliebtheit genießen themenbezogene Reisen wie Kultur- oder Musicalfahrten sowie Gourmet-Reisen. Die Klassiker sind jedoch Studien- beziehungsweise Rundreisen und Städtetouren. Doch mögliche Dieselfahrverbote in Innenstädten könnten diesen Tourismusweig mit all seinen positiven Effekten für die Reiseziele erheblich belasten. Laut einer bdo-Umfrage würden Einfahrverbote für Dieselfahrzeuge 91 Prozent der privaten Busunternehmen negativ treffen. Ein Drittel der Befragten erwartet sogar existenzbedrohende Folgen.

- **Der bdo ruft daher dazu auf, Busse auch künftig in die Innenstädte zu lassen. Einfahrverbote für Busse setzen ein falsches Zeichen und laufen der eigentlichen Intention entgegen, die Emissionen durch Fahrzeuge in Innenstädten einzugrenzen. Der Omnibus leistet einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes im Verkehr. Weniger Busse bedeuten mehr Autos und mehr Abgase.**

Durch den stark angestiegenen administrativen Aufwand im grenzüberschreitenden Personenverkehr steht die stark klein- und mittelständisch geprägte Bustouristik vor immer größer werdenden Hürden. Zu den sehr unterschiedlichen Mehrwertsteuersystemen der einzelnen EU-Mitgliedstaaten sind seit letztem Jahr zusätzlich verschiedene Mindestlohn- und Entsenderegelungen hinzugekommen, die eine grenzüberschreitende Tätigkeit beträchtlich erschweren. Weitere Sorgen bereiten der Branche auch der seit Jahren anhaltende Fahrermangel sowie zu starre Regelungen bei den Lenk- und Ruhezeiten, die den Besonderheiten des Reisebusverkehrs nicht gerecht werden.

- **Der bdo setzt sich für EU-einheitliche Lösungen bei Mindestlohn- und Entsenderegelungen ein, für Vereinfachungen bei der Mehrwertsteuer sowie für flexiblere Lenk- und Ruhezeiten, die bei gleicher Sicherheit die spezifischen Gegebenheiten der Bustouristik berücksichtigen. Diese Maßnahmen sind im Interesse der Fahrgäste, der Fahrer, der Unternehmer und der Umwelt. Denn der Bustourismus gehört zu den klimafreundlichsten Arten des Reisens. Ein regulatorischer Flickenteppich in der EU und zu unflexible Sozialvorschriften verhindern jedoch, dass der Bus sein volles Tourismuspotential entfalten kann. Die EU-Straßeninitiativen „Europe on the Move“ können hier Abhilfe schaffen.**

Die Bustouristik ist im Unterschied zu anderen Industrien ein dezentraler Wirtschaftsfaktor. Mehr als 4.000 mittelständische Busunternehmen insbesondere auch im ländlichen Raum sowie attraktive Reiseziele in ganz Deutschland sorgen dafür, dass alle Regionen hierzulande von der Bustouristik profitieren – sei es durch Arbeitsplätze und Gewerbesteuern am Sitz des Busunternehmens oder durch Ausgaben in Hotels, Gaststätten oder Kultureinrichtungen während des Ausflugs.

Zum Thema Bustouristik hat der bdo die folgenden Fragen:

- Wie ist die Position der Grünen zu eigenen Lenk- und Ruhezeitregelungen für den Omnibus, die losgelöst vom Güterverkehr die spezifischen Anforderungen an Busfahrer berücksichtigen?
- Wie positionieren sich die Grünen zu EU-einheitlichen Lösungen bei Mindestlohn- und Entsenderegelungen, um die derzeitige Fragmentierung des Binnenmarktes zu beheben?



- Wie stehen die Grünen zur möglichen Einführung einer sogenannten „Blauen Plakette“ zur Einhaltung NOx-Grenzwerten und Ausnahmeregelungen für Busse?
- Ist von den Grünen angedacht, die steuerliche Ungleichbehandlung von Bus und Bahn bei Auslandsreisen im Vergleich zum Flugzeug anzugehen? Und wenn ja: auf welche Weise?

Der Fernbus – beispiellose Stärkung des öffentlichen Verkehrs ohne Einsatz von Steuergeldern

Der Fernbus ist eine Erfolgsgeschichte. Seit der Liberalisierung des Marktes 2013 haben bereits über 71 Millionen Fahrgäste diese neue Reisemöglichkeit genutzt. Dabei erreicht der Fernbus Berufstätige, Auszubildende und Studierende sowie Rentner gleichermaßen. Studien gehen jedoch davon aus, dass ein Viertel der Fahrgäste ein monatliches Einkommen von weniger als 500 Euro hat. Ein weiteres Viertel verfügt über ein monatliches Einkommen von lediglich 500 bis 1000 Euro. Insgesamt 10 Prozent der Fernbusreisenden sind Menschen, die vorher gar nicht gereist sind. Dies zeigt eindrucksvoll, dass der Fernbus insbesondere einkommensschwächeren Menschen Mobilität und damit gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht.

Keine andere verkehrspolitische Maßnahme hat den öffentlichen Verkehr so gestärkt, wie die Liberalisierung des Fernbusmarktes – und das, ohne den Einsatz von Steuergeldern. 2015 haben Busse und Bahnen auf der Fernlinie knapp 155 Millionen Fahrgäste umweltfreundlich befördert. Damit reisten mit beiden Verkehrsträgern im Fernverkehr zusammen erstmals wieder mehr Fahrgäste als mit der Eisenbahn im Rekordjahr 1997 unterwegs waren. Damals nutzten fast 152 Millionen Kunden den SPFV. Und auch 2016 konnte der Umweltverbund aus Bus und Bahn im Fernverkehr ein sattes Plus von rund 8 Millionen Fahrgästen verzeichnen. Eine Untersuchung aus 2016 zeigt außerdem, dass Fernbusreisende besonders oft mit dem ÖPNV unterwegs sind. 50 Prozent der Fernbusfahrgäste nutzen an mindestens zwei Tagen pro Woche den ÖPNV, während 56 Prozent derjenigen ohne Fernbuserfahrung angaben, nie mit den Öffentlichen zu fahren.

Alle Reisenden im Fernverkehr profitieren vom neuen Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, beispielsweise durch ein besseres Angebot an Verbindungen, sinkende Preise und freies WLAN auch in Zügen. Dabei hat der Fernbus eine hervorragende Klima- und Umweltbilanz, die durch den Einsatz neuester Fahrzeuge stetig verbessert wird.

- **Der bdo empfiehlt daher, den eigenwirtschaftlich operierenden Fernbus als eine der tragenden Säulen des öffentlichen Fernverkehrs anzuerkennen und ihn bei allen Planungen gleichberechtigt mit zu berücksichtigen. Verkehrspolitische Maßnahmen müssen auch auf ihre Konsequenzen für den Fernbusbereich untersucht werden.**

Trotzdem werden mehr Regulierung und eine Busmaut gefordert. Anders als oft behauptet, genießt der Fernbus jedoch keine unfairen Wettbewerbsvorteile. An vielen Fernbushalten werden Stationsentgelte entrichtet. Am ZOB Berlin sind es beispielsweise 13 Euro pro Bus. Zum Vergleich: Am ICE-Bahnhof in Berlin Spandau, werden für Züge lediglich 10,46 Euro fällig. Die Straßeninfrastrukturnutzung des Personenverkehrs ist in Deutschland bis heute steuerfinanziert. In dieses System zahlt der Bus voll ein und trägt seine Wegekosten komplett selbst. Auf Autobahnen verursachen alle Bussen Wegekosten von knapp 100 Millionen Euro. Dem stehen busspezifische Einnahmen aus der Energiesteuer von rund 130 Millionen Euro gegenüber. Eine Busmaut wäre außerdem unsozial und würde insbesondere einkommensschwächere treffen. Darüber hinaus wäre sie auch verkehrs- und umweltpolitisch kontraproduktiv. Eine tragende Säule des öffentlichen Verkehrs würde einseitig belastet. Die Folge: Der motorisierte Individualverkehr gewinnt an Attraktivität und sein Anteil am Modal Split wird weiter steigen. Das Umweltbundesamt fordert daher zu Recht, dass „der Diskussion über Verkehrsfinanzierung die Entwicklung einer konkreten Vorstellung, wie ein zukunftsfähiges Verkehrssystem aussehen kann, vorangehen soll.“

- **Eine Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung muss sich an den Meilensteinen des „Klimaschutzplans 2050“ und der angestrebten Verkehrswende orientieren. Nur so lassen sich die Klimaschutzziele für den Verkehrssektor erreichen. Eine Busmaut stünde dem diametral entgegen. Der bdo lehnt neue Abgaben ohne jede ökologische Lenkungswirkung ab.**



Gleichzeitig wird bei anderen Verkehrsträgern überlegt, wie ihr Beitrag an der Infrastrukturfinanzierung gesenkt werden kann, um sie konkurrenzfähiger zu machen. Ein solcher Schritt – auch ohne Flankierung durch eine Busmaut – würde den Fernbus im Wettbewerb erheblich benachteiligen und hätte massive Konsequenzen für die Anbindung von kleineren und mittleren Städten an das Fernverkehrsnetz. Wachsender wirtschaftlicher Druck hätte zur Folge, dass sich das Fernbusnetz auf die profitablen Hauptrelationen konzentrieren würde.

Eine der größten Stärken des Fernbusses ist jedoch seine Verfügbarkeit auch in der Fläche. Während weniger als 300 Destinationen einen Fernbahnanschluss haben, sind beim Fernbus über 440 Halte an das Streckennetz angebunden. In vielen Fällen ist der Fernbus damit der einzige Anschluss an den öffentlichen Fernverkehr. Städte und Gemeinden mit einem Fernbushalt profitieren von einem gestärkten Mobilitätsangebot für ihre Einwohner. Ein weiteres Argument für die Fernbusnutzung ist das große Angebot an umsteigefreien Verbindungen. Damit ist er besonders attraktiv für ältere Menschen und Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität. Für barrierefreies Reisen und um allen Fahrgästen die An- und Abreise mit ÖPNV und Schienenverkehr zu ermöglichen, ist es wichtig, Fernbushalte mit den lokalen Mobilitätsdrehscheiben zu verknüpfen. Eine zentrale Lage stärkt den Umweltverbund aus Bus und Bahn.

Zum Thema Fernbus hat der bdo folgende Fragen:

- Mit dem Fernbus wurde der nachhaltige Linienverkehr signifikant gestärkt. Was für Ideen haben die Grünen, um den Fernbus weiter zu unterstützen, um ihn für noch mehr Menschen attraktiv zu machen?
- Welche Ideen haben die Grünen, um den ÖPNV und den Schienenverkehr bestmöglich mit dem Fernbus zu verknüpfen?
- Wie ist die Position der Grünen zum Thema Busmaut? Und sollten die Grünen für die Einführung einer Busmaut sein, wie wollen die Grünen sicherstellen, dass durch die Bemautung von umwelt- und klimafreundlichen Bussen keine Verlagerung auf den motorisierten Individualverkehr stattfindet?
- Wie wollen die Grünen den Einsatz neuer Technologien auch im Fernlinienverkehr fördern, um die Marktdurchdringung etwa von alternativen Antrieben zu beschleunigen?