

WEGWEISER OMNIBUS

Impulse für einen nachhaltigen, wirtschaftlichen und zukunftsorientierten öffentlichen Verkehr





Der Bus: ein zentraler Baustein für nachhaltige und wirtschaftliche Verkehrspolitik

1



Der ÖPNV: mehr Chancengleichheit beim Marktzugang für unternehmerische Daseinsvorsorge

2



Die Bustouristik: ein starker Wirtschaftsfaktor in den Regionen Deutschlands

3



Der Fernbus: eine beispiellose Stärkung des öffentlichen Verkehrs ohne Steuergelder

4

Umweltfreundlich, sicher und effizient unterwegs

DER BUS: EIN ZENTRALER BAUSTEIN FÜR NACHHALTIGE UND WIRTSCHAFTLICHE VERKEHRSPOLITIK

Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm und Staus sind entscheidende Einflussfaktoren für die Gestaltung einer modernen, zukunftsorientierten Verkehrspolitik. Gleiches gilt für die begrenzten finanziellen Ressourcen sowie den großen Bedarf nach verlässlicher und bezahlbarer Mobilität sowohl in den Städten als auch im ländlichen Raum.

Ein Verzicht auf Mobilität ist dabei keine Option. Denn mobil sein bedeutet mehr als lediglich von A nach B zu kommen. Vielmehr ist es entscheidend für Lebensqualität, Unabhängigkeit und gesellschaftliche Teilhabe, den nächsten Supermarkt oder Arzt sowie Freunde und Verwandte erreichen zu können. Es gilt somit, 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 ins Zentrum stellt, sorgt sowohl im Nah- als auch im Fern- sowie im Gelegenheitsverkehr für umweltfreundliche, effiziente und eigenwirtschaftliche Mobilität.

Der Bus befördert in Deutschland jedes Jahr mehr als fünf Milliarden Fahrgäste¹. Er 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 wird². Ein Bus ersetzt rund 30 Pkw und trägt so entscheidend dazu bei, den Verkehr auf unseren Straßen zu reduzieren³. Er ist ein nicht wegzudenkender Teil multimodaler, intelligenter Verkehrssysteme.

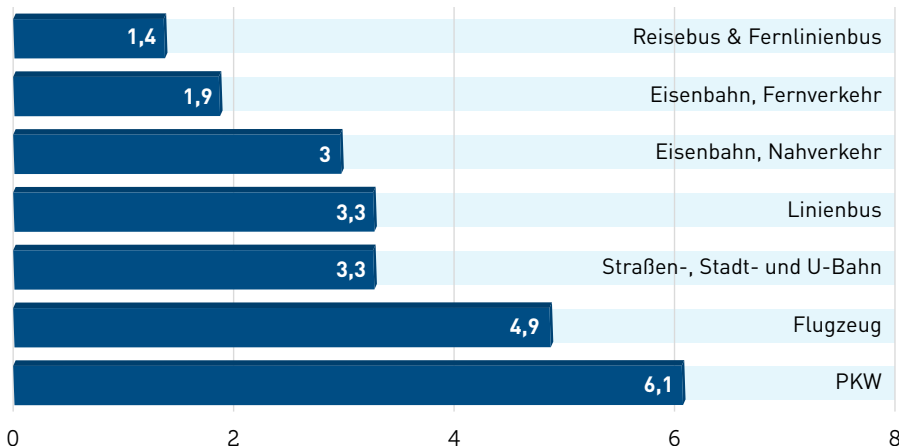
Der Bus ist eines der effektivsten Instrumente für das Gelingen der Verkehrswende und für das Erreichen der Klimaziele für den Verkehrsbereich. Wenn der Elektromobilität im Individualverkehr zum Erfolg verholfen wird, löst dies noch lange nicht die anderen dringlichen Probleme des Verkehrs, wie Staus, Parkraumbedarf und die Endlichkeit der Ressourcen. Die Verkehrswende ist mehr als eine Antriebswende. Das Ziel nachhaltiger Politik muss es daher sein, den öffentlichen Verkehr zu stärken.

Den öffentlichen Verkehr ausbauen

Der bdo plädiert 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 mittelfristig auch 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-Pkw aus – absolut und nicht auf den Fahrgast runtergerechnet⁴. Insgesamt stößt der Bus lediglich 5 Prozent aller NO2-Emissionen des Straßenverkehrs aus⁵. Beim Thema Feinstaub ist der Bus ebenfalls vorbildlich⁶. 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 Luftqualität⁷.

Energieverbrauch [Liter/100 Personen-km]



Hinweis: Auf einer 100 km langen Strecke wird pro Person folgender Benzinäquivalent aufgewendet
 Bezugsjahr 2014, Quelle: Umweltbundesamt 2016
 Stand 05/2016

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



Die Förderung alternativer Antriebe mittelstandsgerecht gestalten

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 kann helfen, die Flotten schneller zu erneuern. Die kürzlich erfolgte Ausweitung der Stromsteuerermäßigung auf ÖPNV-E-Busse war ein Schritt in die richtige Richtung.

Wichtige Fragen für den Verkehr der Zukunft in Deutschland:

- Wie kann der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split gesteigert werden?
- Welche Rolle kommt dem Bus im Verkehrssystem der Zukunft zu?
- Wie können die verschiedenen Bundesprogramme zur Busförderung optimiert werden?
- Wie kann der Betrieb von E-Bussen, etwa durch eine EEG-Ermäßigung für Antriebsstrom, unterstützt werden?



Privater Mittelstand leistet Beitrag zur Daseinsvorsorge

DER 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 Personenkilometer⁸. Rund 2.400 überwiegend kleinere und mittlere Unternehmen sind im Liniennahverkehr aktiv.

Das Rückgrat des 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: Entweder sie müssen abgewickelt werden oder sie werden in die Subunternehmung gedrängt – mit Folgen auch für die Angestellten.

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, rechtfertigt dies ein Engagement der öffentlichen Hand. Der Wesensinhalt von Eigenwirtschaftlichkeit ist, dass das Busunternehmen seine Verkehre und das Mobilitätsangebot so planen muss, dass sein Produkt, in diesem Fall die Beför-

bdo

Unternehmerische Initiative verdient Vorrang vor staatlichem Handeln

Der bdo ruft alle Entscheidungsträger auf, dafür zu sorgen, dass eigenverantwortliches Unternehmertum im ÖPNV auch in Zukunft noch möglich ist. Der Busmittelstand ist der Garant für kundenorientierte, wirtschaftliche Mobilität – gerade auch im ländlichen Raum. Es gilt daher, den bestehenden Rechtsrahmen so zu gestalten, dass die grundlegenden Prämissen des PBefG auch in der Praxis Anwendung finden und nicht zu Lasten der privaten Unternehmen unterlaufen werden.

derungsdienstleistung, 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.

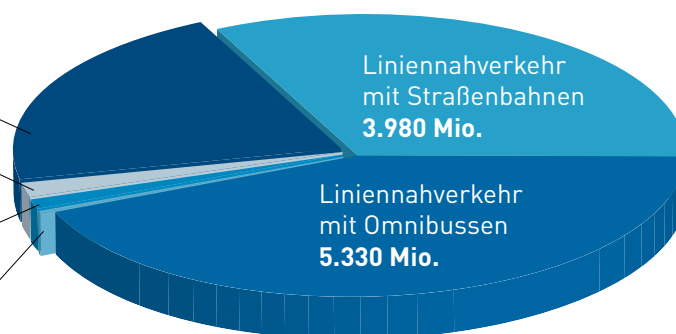
Öffentlicher Personenverkehr 2016 in Deutschland – Beförderte Personen [in Mio.]

Liniennahverkehr mit Eisenbahnen **2.630 Mio.**

Luftfahrt **201 Mio.**

Fernverkehr mit Eisenbahnen **138 Mio.**

Linienfernverkehr mit Omnibussen **24 Mio.**



Hinweis: Es handelt sich um vorläufige Zahlen für 2016.
Quelle: Statistisches Bundesamt 2017

Stand 08/2017

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, schotteten 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.



**Von 2012 bis 2016
ist der Anteil von Direkt-
vergaben an der Verkehrs-
leistung von nicht einmal 13%
auf über 55% angestiegen.**

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. Über 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 karnibalisieren und so letztendlich zu mehr verkehrsbedingten Emissionen führen.

Die Chancen der Digitalisierung nutzen - mit Augenmaß und Flexibilität

Die Digitalisierung macht weitreichende Verbesserungen im Verkehrssektor möglich. Busunternehmer werden in Zukunft noch schneller attraktive Angebote entwickeln können, die den Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechen. Dafür sind Flexibilität und faire Wettbewerbsbedingungen unverzichtbar. Derzeit werden Ausschreibungen im Gegenteil zunehmend dazu genutzt, enge staatliche Vorgaben und starre Pläne zu machen. Für die Zukunft ist es notwendig, dem Mittelstand gestalterische Freiheit zu geben und gesetzgeberisch die Voraussetzungen zu schaffen, dass er sinnvolle Veränderungen schnell in die Fahrpläne übertragen kann. Ansonsten werden den großen Mobilitätsplattformen die Türen geöffnet und regionale Unternehmen verdrängt.

Mit Sicherheit wird der Bus auch im Verkehr der Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. 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.

Wichtige Fragen für den Verkehr der Zukunft in Deutschland:

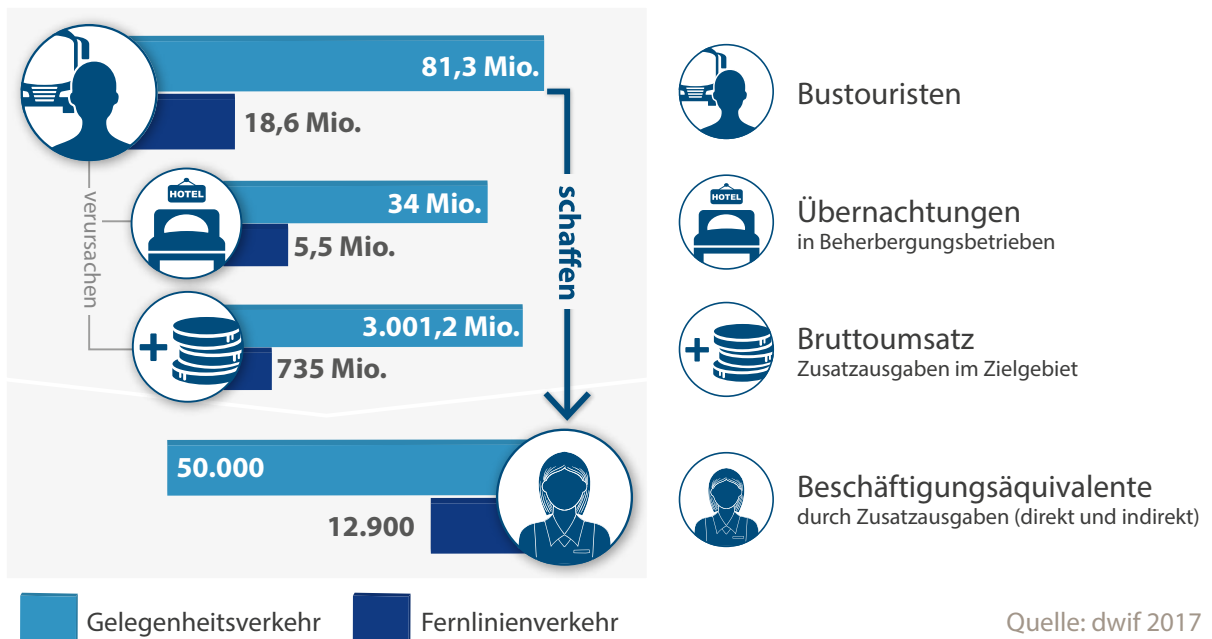
- Wie kann der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit als gewerberechtl. Grundsatz der Marktwirtschaft im PBefG so gestaltet werden, dass er nicht ausgehöhlt wird?
- Wie kann sichergestellt werden, dass Aufgabenträger allgemeine Vorschriften zur Regelung von Ausgleichszahlungen erlassen?
- Wie lassen sich branchenspezifische und regionale Besonderheiten in Tarifverträgen erhalten?
- Wie lassen sich die Vorteile der Digitalisierung für einen nachhaltigen, effizienten und wirtschaftlichen öffentlichen Verkehr nutzen und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen allen Mobilitätsanbietern herstellen?

DIE BUSTOURISTIK: EIN STARKER WIRTSCHAFTSFAKTOR IN DEN REGIONEN DEUTSCHLANDS



238.000 Vollzeitäquivalente – das ist die Zahl der 2015 direkt und indirekt von der Bustouristik abhängigen Beschäftigten in Deutschland⁹. 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 Zeitraum¹⁰. Die Ticketerlöse bei Fernreisen und die Reisepauschalen im Gelegenheitsverkehr sichern direkt und indirekt über 85.000 Arbeitsplätze. Und der gesamte Bruttoumsatz der Branche beläuft sich auf rund 14,3 Milliarden Euro. Beeindruckende Zahlen, die die Bedeutung des Wirtschaftsfaktor Bustourismus unterstreichen.

Bustourismus – der Beschäftigungsmotor vor Ort



Etwa 6 Prozent aller Urlaubsreisen werden mit dem Bus unternommen¹¹. Für den Reisebus spricht insbesondere, dass er vielseitig einsetzbar ist – sowohl für Nah- und Fernreisen als auch für Kurz- oder Urlaubsreisen. Die unterschiedlichsten Ferienzele von Skandinavien bis zum Mittelmeer können per Bus bequem erreicht werden.

in Innenstädten könnten diesen Tourismuszeit 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 Folgen¹².

**Die Bustourismus sorgt für
14,3 Mrd. Euro Brutto-
umsatz und 238.000
Beschäftigungsäquivalente.**

Steigende Beliebtheit genießen themenbezogene Reisen wie Kultur- oder Musicalsfahrten sowie Gourmet-Reisen. Die Klassiker sind jedoch Studien- beziehungsweise Rundreisen und Städtetouren. Doch mögliche Dieselfahrverbote

bdo

Vorfahrt statt Verbote für Busse in Städten

Der bdo ruft 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 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.

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.

Wichtige Fragen für den Verkehr der Zukunft in Deutschland:

- Wie müssen Lenk- und Ruhezeitenregelungen aussehen, die den spezifischen Anforderungen an Busfahrten gerecht werden und das hohe Sicherheitsniveau im Busbereich erhalten?
- Wie können EU-einheitliche Lösungen bei Mindestlohn- und Entsenderegelungen aussehen, um die derzeitige Fragmentierung des Binnenmarktes zu beheben?
- Wie muss innerstädtischer Verkehr organisiert werden, um die Luftqualität zu verbessern, ohne dass der Busverkehr darunter leidet?
- Wie kann die Wettbewerbsfähigkeit von Bus und Bahn bei Auslandsreisen, insbesondere bei der Besteuerung, gegenüber dem Flugzeug angeglichen werden?



Für europaweit einheitliche Regelungen, die der Busbranche 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, die sich ausschließlich am Lkw-Verkehr orientieren, verhindern jedoch, dass der Bus sein volles Tourismuspotenzial entfalten kann. Die EU-Straßen initiativen „Europe on the Move“ können hier Abhilfe schaffen.



DER FERNBUS: EINE BEISPIELLOSE STÄRKUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS OHNE STEUERGELDER

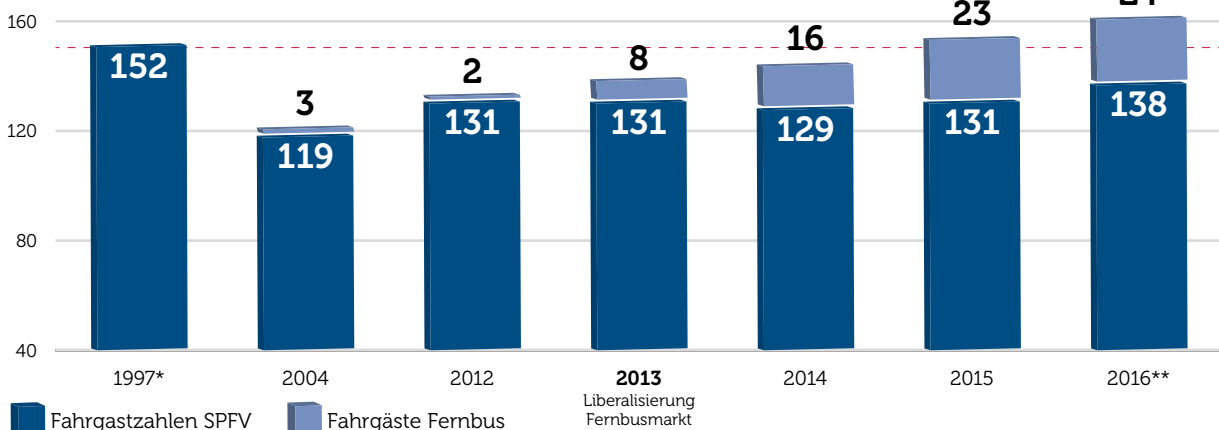


Der Fernbus ist eine Erfolgsgeschichte. Seit der Liberalisierung des Marktes 2013 haben bereits über 71 Millionen Fahrgäste diese neue Reise­möglichkeit genutzt. Dabei erreicht der Fernbus Berufstätige, Auszubildende und Studierende sowie Rentner gleichermaßen. Studien gehen jedoch davon aus, dass ein 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 sind¹³. 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 fahren¹⁴.

Entwicklung Fahrgastzahlen im öffentlichen Fernverkehr [in Mio.]¹⁵



Hinweis: * Zahlen für den Bus statisch nicht erfasst ** vorläufige Zahlen
 Quelle: statisches Bundesamt

Stand 08/2017

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.

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 Bus¹⁶. Zum Vergleich: Am ICE-Bahnhof in Berlin Spandau werden für Züge lediglich 10,46 Euro fällig¹⁷. Die Straßeninfrastrukturnutzung des Personenverkehrs ist in Deutschland bis heute steuerfinanziert. In dieses System zahlt der Bus voll ein und trägt seine Wegkosten komplett selbst. Auf Autobahnen verursachen alle Busse Wegkosten von knapp 100 Millionen Euro. Dem stehen busspezifische Einnahmen aus der Energiesteuer von rund 130 Millionen Euro gegenüber¹⁸. 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, vorzugehen soll¹⁹.“

bdo

Fernbus als gleichberechtigten Verkehrsträger anerkennen

Der bdo sieht es als notwendig an, 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.

Öffentlichen Fernbusverkehr stärken statt belasten

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 angebunden²⁰. Darunter finden sich insbesondere auch kleinere Kommunen: Stand

Sommer 2017 waren mehr als 160 Mittelstädte mit 20.000-100.000 Einwohnern, gut 100 Kleinstädte mit 5.000-20.000 Einwohnern sowie über 40 Dörfer und Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohnern²¹ an das Fernbusnetz angebunden. Damit spielt der Fernbus eine wichtige Rolle für die Mobilität im ländlichen Raum und ist in vielen Fällen 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 umsteierfreien 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.

Wichtige Fragen für den Verkehr der Zukunft in Deutschland:

- Wie kann der Fernbus gestärkt werden, um noch mehr Menschen für den nachhaltigen öffentlichen Verkehr zu gewinnen?
- Wie können ÖPNV, Schienenverkehr und Fernbus bestmöglich miteinander verknüpft werden?
- Wie kann eine bedarfsgerechte Straßeninfrastrukturfinanzierung sichergestellt werden, die gleichzeitig die Ziele der Verkehrswende im Fokus behält und sich nach ökologischen Kriterien richtet?
- Wie lässt sich der Einsatz neuer Technologien im Fernlinienverkehr fördern, um die Marktdurchdringung etwa von alternativen Antrieben zu beschleunigen?



DER WIRTSCHAFTSFAKTOR BUS

Omnibusunternehmen in Deutschland

4.397

3.720



davon im Gelegenheitsverkehr tätig

2.284



davon im Liniennahverkehr tätig

83



davon im Linienfernverkehr tätig

bdo

Beschäftigte in Busunternehmen



Anzahl der Omnibusse
75.144

davon in privaten Busunternehmen
42.402

im Fahrdienst
103.365

davon Beschäftigte im Fahrdienst (Busfahrer) nur in privaten Unternehmen
53.074

62,2 Mrd. Personen-km
davon

7,3 Pkm
38,2 Pkm
18,5 Pkm
1,1 Pkm

Buslinienfernverkehr
Busliniennahverkehr
Gelegenheitsfernverkehr
Gelegenheitsnahverkehr

Beförderungsleistung mit Omnibussen pro Jahr

direkt und indirekt von der Bustouristik abhängige Arbeitsplätze in Deutschland
238.000

Passagiere in Omnibussen pro Jahr

5,6 Mrd.

davon Gelegenheitsverkehr
82 Mio.

davon Liniennahverkehr
5,5 Mrd.

davon Linienfernverkehr
23 Mio.

Gesamtumsatz durch Bustourismus in Deutschland

14,3 Mrd. Euro

im Fernlinienverkehr
1,1 Mrd. Euro

im Liniennahverkehr
2,2 Mrd. Euro

im Gelegenheitsverkehr
11 Mrd. Euro

Reise-/ Fernbus 1,4 l
Bahn/ Fernverkehr 1,9 l
Pkw 6,1 l
Flugzeug 4,9 l

Energieverbrauch pro Passagier je 100km

Reise-/ Fernbus 32 g/Pkm
Bahn/ Fernverkehr 41 g/Pkm
Pkw 142 g/Pkm
Flugzeug 211 g/Pkm

CO₂-Ausstoß pro Passagier und km

Quelle: Statistisches Bundesamt 2017; dwif e.V. und bdo-Hochrechnung 2017; Umweltbundesamt 2016; Europäische Kommission 2009, 2015

Premiumpartner



Mercedes-Benz



Partner



SCANIA