

für die Stärkung des Verkehrsträgers Bus im ÖPNV, dem Reise- und Fernlinienverkehr für die Koalitionsverhandlungen in der 19. Legislaturperiode

Der Bus stellt einen zentralen Baustein für nachhaltige und wirtschaftliche Verkehrspolitik dar. Er befördert in Deutschland jedes Jahr mehr als 5 Milliarden Fahrgäste. Er ist flexibel einsetzbar, benötigt keine zusätzliche Infrastruktur, ermöglicht kostengünstige Mobilität und ist nach Zahlen des Umweltbundesamtes das klimafreundlichste Verkehrsmittel. Der Bus stellt damit einen nicht wegzudenkenden Teil multimodaler, intelligenter Verkehrssysteme dar und trägt zum Gelingen der Verkehrswende und zum Erreichen der Klimaziele in erheblicher Form bei.

1. ÖPNV in Deutschland stärken, Wettbewerbsfähigkeit von KMU sichern

Der Mittelstand ist das Rückgrat unserer Wirtschaft und ein Garant für unseren Wohlstand. Kaum ein anderer EU-Mitgliedstaat hat einen so mittelständisch geprägten ÖPNV, wie Deutschland mit seinen 3.759 mittelständischen Busunternehmen. Grundlage dieser erfolgreichen mittelständischen Struktur in Deutschland ist das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) mit seinem gewerberechtlchen Ansatz des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehrserbringung. Der hierin verankerte Grundsatz der sozialen Marktwirtschaft bedeutet auch im ÖPNV, dass vor der Verlagerung einer wirtschaftlichen Verantwortung auf den Staat, zunächst dem unternehmerischen Handeln der Vorzug zu geben ist. Ein funktionsfähiger und kostengünstiger ÖPNV setzt auch in Zukunft eine Anbietervielfalt voraus. Hierfür sind kleine und mittlere Busunternehmen zu erhalten. Um dieses Ziel zu erreichen sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- Die Kommunalisierung im ÖPNV stoppen, unternehmerische Daseinsvorsorge stärken.
- Anwendung der EGVO 1370/06 (Kartellwettbewerb und Direktvergaben) nur bei Marktversagen, d.h. wenn keine eigenwirtschaftlichen Angebote durch Privatwirtschaft vorliegen.
- Die Anbietervielfalt im ÖPNV erhalten und das Grundrecht der Unternehmen auf Berufsfreiheit (Artikel 12 GG) schützen.
- Das PBefG rechtssicher gestalten, so dass bei politisch vorgegebenen Tarifsabsenkungen allgemeine Vorschriften zu erlassen sind.
- Gleichbehandlung aller Verkehrsunternehmen: Entscheidet sich ein Aufgabenträger gegen den Wettbewerb indem er eine Direktvergabe an ein kommunales Unternehmen vornimmt, so muss er verpflichtet sein, gleichzeitig KMU-Vergaben an ebenfalls ansässigen kleine und mittleren Unternehmen vorzunehmen.
- Die Festlegung einer Subunternehmerquote von mindestens 20 % bei Unterauftragsvergaben

2. Vorteile des Busses für Verkehrswende nutzen

Die Verkehrswende ist mehr als eine Antriebswende. Nur mit einem starken Öffentlichen Verkehr wird es gelingen, die Herausforderungen durch Klimawandel, Luftverschmutzung, Lärm, Staus, begrenzte finanzielle Ressourcen zu meistern und auch in Zukunft verlässliche und bezahlbare Mobilität bereitzustellen. Eine entscheidende Säule wird der Bus sein. Zum Gelingen der Verkehrswende sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Keine Einfahrverbote für Dieselse.



- Planungs- und Investitionssicherheit bei verkehrs- und umweltpolitischen Entscheidungen durch angemessene Übergangsfristen gewährleisten.
- Mittelstandsfreundlich ausgestaltete Förderung sauberer Antriebe sowie die Förderung entsprechender Nachrüstsysteme.
- Förderungen für Busse des ÖPNV so gestalten, dass diese allen im ÖPNV tätigen Unternehmen im gleichen Umfang zur Verfügung stehen, wie kommunalen Unternehmen.
- Bezahlbaren attraktiven ÖPV durch Fortführung der Dieselsteuerermäßigung und Einführung der ermäßigten EEG Umlage für Busse sicherstellen.

3. Teilhabe durch Mobilität stärken

Mobilität ist mehr als von A nach B zu kommen. Sie ermöglicht es, zu arbeiten, Freunde und Familie zu besuchen, einzukaufen, Arztbesuche, kulturelle Angebote wahrzunehmen oder zu Reisen und die Welt zu entdecken. Kurz: Mobilität mit Bussen bedeutet gesellschaftliche Teilhabe, Unabhängigkeit und Lebensqualität gerade für Menschen mit geringerem Einkommen. Um dies zu erhalten sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Keine Ausgrenzung einkommensschwächerer oder mobilitätseingeschränkter Menschen über Mehrbelastungen durch Infrastrukturnutzungsentgelte für Busse.
- Förderung von zentralen Mobilitätsdrehscheiben für barrierefreies Reisen und Stärkung des ÖPV.
- Die Genehmigungspraxis im Fernlinienverkehr vereinfachen und Digitalisierung vorantreiben.

4. Sozialvorschriften in einem funktionierenden Binnenmarkt

Für den Aufbau eines fairen, sicheren, umweltfreundlichen und sozial tragfähigen Straßenverkehrssektors ist es unerlässlich, Sozialvorschriften und Marktregeln festzulegen, die einen umfassenden und kohärenten Rechtsrahmen bilden und einheitlich und wirksam durchgesetzt werden. Es gilt, ein Gleichgewicht zwischen der Verbesserung des Sozialschutzes und der Arbeitsbedingungen für Kraftfahrer und der Erleichterung der Nutzung der Dienstleistungsfreiheit durch in und ausländische Straßenverkehrsunternehmen auf der Grundlage eines fairen Wettbewerbs herzustellen. Hierzu sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Abbau bürokratischer Hürden im nationalen und grenzüberschreitenden Busverkehr.
- Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen durch harmonisierte und kontrollierbare europäische Regelungen im Personenverkehr.
- Einführung sektorspezifischer Entsenderegelungen im Verkehrssektor und auf die Besonderheiten des Busgewerbes zugeschnittene Lenk- und Ruhezeiten.
- Steuerliche Gleichbehandlung aller Verkehrsträger bei Auslandsreisen.
- Vereinfachungen bei der Mehrwertsteuer im internationalen Verkehr.
- Gewerbesteuerliche Hinzurechnung für den Einkauf von Hotelleistungen abschaffen

Berlin 23.10.2017