

Stellungnahme zum Entwurf des Klimaschutzplans 2050 der Bundesregierung in der Fassung vom 6. September 2016

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) ist der Spitzenverband der privaten Omnibusbranche in der Bundesrepublik Deutschland. Er vertritt auf Bundesebene und im internationalen Bereich die gewerbepolitischen und fachlichen Interessen von rund 3.000 Busunternehmen, die sich im Öffentlichen Personennahverkehr, in der Bustouristik und im Busfernlinienverkehr engagieren und unter dem Dach des bdo zusammengeschlossen haben.

1. Grundsätzliches

Der bdo begrüßt den Entwurf des Klimaschutzplans 2050 und steht bereit, im Dialog mit der Bundesregierung dafür zu sorgen, dass die Klimaschutzziele für Deutschland erreicht werden. Im Verkehrssektor sind noch viele ungenutzte Potenziale zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen zu heben. Insbesondere eine Verlagerung der Fahrleistung vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr, bietet hier einen entscheidenden Hebel. Eine Säule muss dabei der Bus sein. Er ist ein integraler Bestandteil der modernen Personenbeförderungskette und ist insbesondere im Fernverkehr das mit Abstand klimaschonendste Verkehrsmittel.¹ Nur der Bus bietet die Möglichkeit, eine größere Anzahl an Fahrgästen flexibel und ohne größere infrastrukturelle Anforderungen an seine Umgebung zu befördern. Der Bus ist somit ein nicht wegzudenkender Teil multimodaler, intelligenter Verkehrssysteme.

2. Förderung des Öffentlichen Verkehrs

Der Entwurf des Klimaschutzplanes zielt daher zu Recht darauf ab, Maßnahmen zu ergreifen, um den Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) am Modal Split weiter zu steigern. Gleichzeitig bleibt er jedoch sehr vage wie dies zu erreichen ist. Unter dem Punkt „Meilensteine 2030“ wird lediglich auf „zusätzliche Fahrzeuge und eine angepasste Infrastrukturplanung“ verwiesen, um den Anteil des öffentlichen Verkehrs zu steigern. Im Bereich Maßnahmen wird auf ein noch zu erarbeitendes Konzept zur Stärkung des ÖV verwiesen. Der bdo möchte hier seine Mitarbeit und Expertise anbieten. Es gilt, die Stärken des Verkehrsträgers Bus zur Erreichung der Klimaziele optimal in die konzeptionelle Planung einzubeziehen.

3. Finanzielle Anreize

Der bdo unterstützt die Pläne der Bundesregierung die Abgaben und Umlagen im Verkehrsreich umzugestalten, um so finanzielle Anreize für die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu schaffen. Eine Möglichkeit wäre, Elektrobusse durch eine Ausweitung des ermäßigten Steuerersatzes gemäß § 9 Abs. 2 StromStG zu fördern. Derzeit gilt der ermäßigte Steuersatz nur für Oberleitungsbusse und Schienenverkehre. Für Elektro- und Hybridbusse hingegen sind der volle Stromsteuersatz sowie die volle EEG-Umlage zu zahlen.

Insgesamt gilt es jedoch einen ganzheitlichen Blick zu bewahren und die geschaffenen Anreize nicht durch unbedachte Maßnahmen zu konterkarieren. Hier wäre insbesondere die Einführung

¹ Umweltbundesamt ["Emissionen im Personenverkehr"](#)

einer oft geforderten Busmaut zu nennen. Eine solche Abgabe würde gerade keine Anreize setzen, das klimaschonendste Verkehrsmittel zu nutzen, sondern die Attraktivität des Busses senken und den motorisierten Individualverkehr stärken.



4. Alternative Antriebe

Der bdo befürwortet die Förderung der Elektromobilität und von Elektrobussen im Nahverkehr durch den Bund. Dabei müssen aber auch kleine und mittlere private Busunternehmen dergestalt Berücksichtigung finden, dass die Fördermaßnahmen auch auf deren spezielle Bedürfnisse zugeschnitten werden. Dazu sollte von der bisherigen reinen Forschungsförderung deutlicher auf die „Anwenderebene“ von Verkehrsunternehmen zugegangen werden. Um hier zu einem Erfolg zu gelangen, müssen die unternehmerischen Realitäten privater Busunternehmen berücksichtigt werden. Der Förderanteil muss hier deutlich höher angesetzt werden.

Ein möglicher Ansatzpunkt könnte hier auch in einer Kombinierbarkeit verschiedener Förderquellen auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene liegen. Denkbar sind hier eventuell neben dem Kauf im Zusammenwirken mit den Herstellern auch andere Wege der Fahrzeugbeschaffung, wie z.B. Leasing. Etwaige Leasing- oder Mietmodelle könnten auch bezogen auf die Batterien eine interessante Variante der Projektfinanzierung darstellen.

Da der Einsatz von reinen Batterie-Bussen auch noch auf längere Sicht in vielen Fällen, beispielsweise wegen der begrenzten Reichweite, nicht in Frage kommt, kann die Hybrid-Technologie einen interessanten Ansatz bieten. Hier gilt jedoch im Wesentlichen das zu Batterie-Bussen Gesagte. Auch hier stellt die nach wie vor teure Technik ein großes Hindernis für private Unternehmen dar.

Der bdo begrüßt das Bekenntnis zum Diesel als Brückentechnologie bis andere Antriebstechnologien marktreif angeboten werden. Denn der Diesel-Antrieb nimmt insbesondere im Fernverkehr eine Schlüsselrolle ein, die CO₂-Ziele zu erreichen und klimaschonend Mobilität zu ermöglichen.

Mit Hinblick auf diskutierte Fahrverbote für Busse ist festzustellen, dass der Bus Teil der Lösung für die Herausforderungen des Klimaschutzes ist und nicht Teil des Problems. Sein Zugang in Städte und Ballungsgebiete muss im Interesse der Allgemeinheit weiterhin uneingeschränkt gewährleistet bleiben. Mindestens jedoch sind angemessene Übergangsfristen, die sich zumindest an den steuergesetzlichen Abschreibungsfristen für Busse orientieren, anzusetzen. Wir erachten dabei eine Übergangsfrist bis zum Jahr 2022 für sachgerecht.

5. Abschluss

Der Klimaschutzplan ist das Schlüsseldokument für die Ausrichtung der deutschen Klimapolitik. Entsprechend wichtig ist die richtige Balance zwischen umweltpolitischen Zielen sowie dem gesellschaftlich und wirtschaftlich Machbaren. Zusammengefasst heißt das:

- Die Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele müssen für den Mittelstand auch wirtschaftlich darstellbar sein. Angemessene Übergangsfristen und finanzielle Anreize sind Umsetzungsinstrumente die dabei unbedingt angewendet werden müssen.
- Die Förderung von Innovationen muss technologieoffen erfolgen. Gleichzeitig müssen Förderprogramme, bspw. für die Beschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, so ausgelegt sein, dass auch der Mittelstand partizipieren kann und nicht durch formale und bürokratische Hürden ausgeschlossen wird.
- Der Klimaschutzplan darf nicht dazu führen, dass der deutsche Mittelstand im internationalen Wettbewerb benachteiligt wird. Mindestens nationale und europäische Vorgaben müssen aufeinander abgestimmt und konsistent sein.

bdo, 30.09.2016/KN