

DER POLITIKBRIEF FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT

ENERGIEKOSTENAUSGLEICH: JETZT HANDELN.

Seit mehr als neun Monaten liegen die Dieselpreise auf einem Rekordniveau. Der Anteil vom Diesel an den Produktionskosten ist bei den Busunternehmen von rund 10 Prozent in „normalen“ Zeiten auf bis zu 30 Prozent gestiegen. Seit mehr als sechs Monaten warnen die Busunternehmen, dass die Verkehre ohne einen ausreichenden Energiekostenausgleich nicht mehr aufrechterhalten werden können. In immer mehr Fällen ziehen sich Busunternehmen nun zurück. Eine Lösung für das Problem ist immer noch nicht in Sicht.

Der Tankrabbat sorgte im Sommer für eine leichte Entspannung bei den Kraftstoffpreisen. Vorgezogene Zahlungen im ÖPNV haben dort zumindest die Liquidität der Unternehmen sicherstellen können. Dafür fehlen diese Gelder nun im Herbst und Winter. **Der erhoffte Befreiungsschlag, eine echte Entlastung der Unternehmen durch Zuschüsse im Fern- und Gelegenheitsverkehr oder eine deutliche Erhöhung der ÖPNV-Mittel, lassen auf sich warten.**

THEMEN & INHALTE

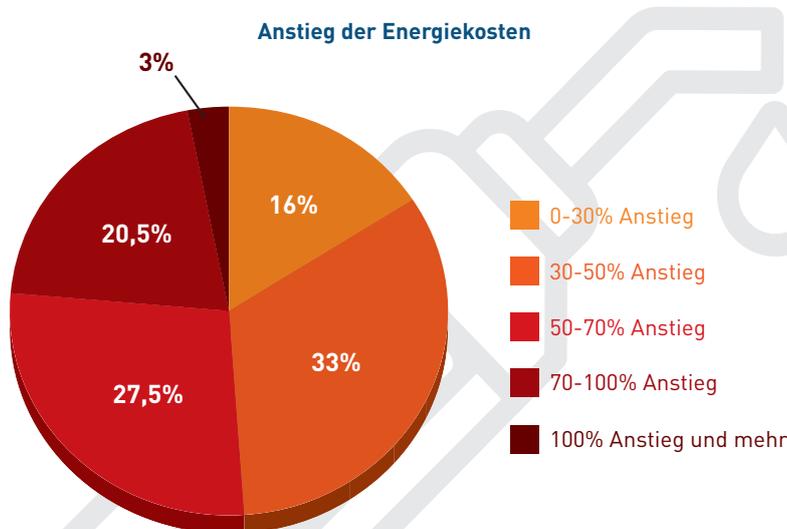
- **Energiekostenausgleich: Jetzt handeln.**
- **Klimaticket: Ausgleich garantieren, Fernbusse integrieren.**
- **„2 in 1“ gegen Fahrermangel: Ausbildung komplett auf den Prüfstand.**

Inflation sorgt für Zurückhaltung bei nicht notwendigen Ausgaben.

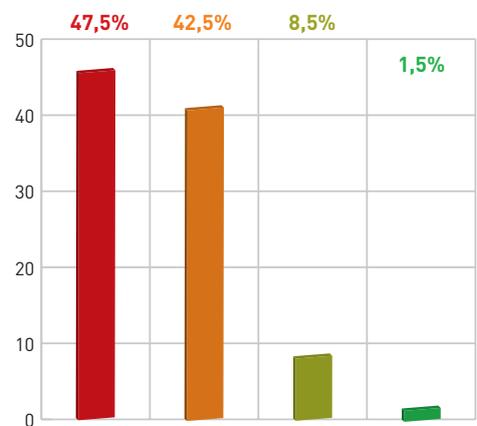
Nach mehr als zwei desaströsen Corona-Jahren mit Busreiseverboten und zurückhaltenden Kund:innen, die aus Sorge vor Covid nicht mit dem Bus verreisten, verschärft die galoppierende Inflation in allen Bereichen die Krise der Busunternehmen. Denn nicht nur die Busbranche ächzt unter den hohen Energiekosten. Alle Menschen in Deutschland merken, dass sie am Ende des Monats weniger Geld im Portemonnaie haben – ohne mehr zu konsumieren.

ÖPNV: über 50 Prozent höhere Energiekosten.

Seit Beginn des Jahres sind die Preise für Benzin und Diesel drastisch gestiegen. Mit dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine sind insbesondere die Dieselpreise explodiert. Mit erheblichen Folgen für die Busunternehmen. Bei über 60 Prozent der ÖPNV-Unternehmen sind die Energiekosten im Vergleich zum Vorjahr um über 50 Prozent gestiegen. Einen größeren Ausgleich der Mehrkosten erhalten die wenigsten.



Ausgleich für die gestiegenen Energiekosten



- Nein, ich erhalte **keine Ausgleichszahlungen.**
- Ja, ich erhalte **für einen kleineren Teil einen Ausgleich.**
- Ja, ich erhalte **für einen Großteil einen Ausgleich.**
- Ja, ich erhalte **einen vollen Ausgleich.**

Teilnehmende: 200 ÖPNV-Busunternehmen.

Fragen: Wie stark sind die Energiekosten 2022 bislang für Ihr Unternehmen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegen?

Erhalten Sie einen Ausgleich für die gestiegenen Energiekosten [keine vorgezogenen Zahlungen ihrem Unternehmen zustehender Mittel; etwa vom Aufgabenträger, Auftraggeber oder durch eine Landesförderung]?

Quelle: eigene bdo Umfrage 08/2022

Die allgemeinen Preissteigerungen insbesondere bei Lebensmitteln, Heizen und Kraftstoffen führen dazu, dass die Kund:innen weniger Busreisen buchen, auf Tagesausflüge verzichten und den Fernbus seltener für längere Fahrten nutzen. Die gestiegenen Kosten können von den Busunternehmen an ihre preissensible Kundschaft daher nicht im Markt weitergegeben werden. Gleichzeitig mussten die Bustouristiker und der Fernlinienverkehr im Sommer durch das 9-Euro-Ticket erhebliche Fahrgastrückgänge verzeichnen – und das in der Hauptreisezeit. Die Fahrgastzahlen sanken im Gelegenheitsverkehr bei fast zwei Dritteln der Unternehmen. Fernbusunternehmen mussten im Aktionszeitraum Fahrgastrückgänge von über 80 Prozent verkraften.

Einschnitte bei Schülerverkehren und ÖPNV rollen an.

Noch erheblich schwieriger ist eine Preisweitergabe im ÖPNV mit den politisch vorgegebenen Tarifen. Das Preisbildungsrecht gegenüber den Fahrgästen liegt bei den Verbänden. Tarifierhöhungen sind politisch nicht gewollt und wirken sich zeitlich zu spät aus. Zugleich geben die Aufgabenträger das Verkehrsangebot vor. Weniger fahren um den Verbrauch zu senken, ist keine Option. Die Unternehmen haben nur die „Wahl“, sich von Leistungen entbinden zu lassen und den Verkehr einzustellen (mit der Folge, dass sie gar keine Einnahmen mehr haben) oder Verluste in Kauf zu nehmen und absehbar in die Insolvenz zu fahren.



Nur in Einzelfällen oder dort wo auskömmliche Preisgleitklauseln vertraglich vereinbart sind, bekommen Unternehmen die Energiekosten ausgeglichen. 90 Prozent der Unternehmen bekommen jedoch gar keine Unterstützung oder nur geringe Zuschüsse. Entsprechend wählen immer mehr Unternehmen die Optionen, Verkehre einzustellen, Verträge zu kündigen oder sich von den Verpflichtungen entbinden zu lassen. Die Folge: Schüler:innen kommen nicht mehr mit dem Bus zum Unterricht und Arbeitnehmer:innen müssen auf den Pkw umsteigen – sofern es denn die Möglichkeit gibt. Für finanzschwache Haushalte ohne eigenes Auto wird Mobilität zum Luxus. Eine Einigung zwischen Bund und Ländern, wer unter welchen Bedingungen die gestiegenen Energiekosten im öffentlichen Verkehr mit Bussen und Bahnen übernimmt, steht noch aus. Hier ist eine schnelle Lösung dringend erforderlich.

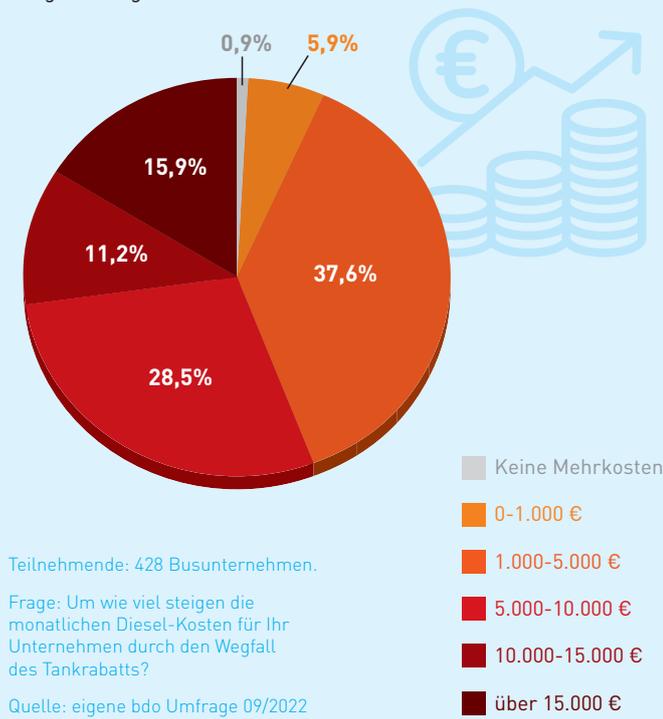
Die Möglichkeit zu helfen wäre da.

Um den Mittelstand (KMU) bei den Energiekosten zu unterstützen, hat die Bundesregierung Mitte September beschlossen, dass auch KMU vom „Kostendämpfungsprogramm“ für die Industrie profitieren sollen. Allerdings droht die Busbranche leer auszugehen. Das „Energiekostendämpfungsprogramm“ zielt bislang alleine auf Gas- und Strom als Energieträger. Trotz aller Anstrengungen bei der Antriebswende ist Diesel bei Busunternehmen jedoch noch der dominierende Kraftstoff. Lediglich 1.500 von 80.000 Bussen werden elektrisch angetrieben. Es muss unbedingt sichergestellt werden, dass KMU auch bei den Kraftstoffkosten unterstützt werden. Sollte dies im Rahmen des „Kostendämpfungsprogramms“ nicht möglich sein, muss ein neuer Rettungsschirm auf den Weg gebracht werden. Die EU-Kommission ermöglicht es den Mitgliedstaaten, unkompliziert Zuschüsse von bis zu 400.000 Euro zu gewähren. Diese Möglichkeit muss genutzt werden.

Rund 80 Prozent der über 3.000 privaten Busunternehmen sind Mischbetriebe, die sowohl Busreisen als auch ÖPNV-Verkehre durchführen. Verluste im Reisebusgeschäft haben direkte Auswirkungen auf den ÖPNV und die Schülerbeförderung – insbesondere im ländlichen Raum. Aber gerade dort bieten Busse oft die einzige Form der öffentlichen Fortbewegung und ermöglichen Älteren, finanziell Schwachen sowie jungen Menschen gesellschaftliche Teilhabe durch Mobilität. Um die Verkehrswende nicht zu gefährden, muss den Verkehrsunternehmen schnell geholfen werden. Die Energiekosten werden absehbar nicht sinken.

Erhebliche Mehrbelastungen durch Wegfall des Tankrabatts.

Seit September muss wieder die volle Energiesteuer auf Diesel und Benzin gezahlt werden. Dadurch entstehen den Busunternehmen erhebliche Zusatzkosten. Bei über 50 Prozent der Unternehmen liegen sie bei über 5.000 Euro pro Monat – allein durch den Wegfall des Tankrabatts von 9-14 Cent pro Liter Diesel. Eine Anschlusslösung ist dringend erforderlich.



KLIMATICKET: AUSGLEICH GARANTIEREN, FERNBUSSE INTEGRIEREN.

Das 9-Euro-Ticket hat die Bürger:innen effektiv entlastet und viele Menschen kurzzeitig für den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) gewonnen. Seitdem verhandeln Bund und Länder intensiv über eine Nachfolge. Für die Busunternehmen wurde das 9-Euro-Ticket jedoch zur Belastung. Während die gestiegenen Energiekosten alle Verkehrsunternehmen – egal ob auf der Straße oder der Schiene – bis zum Anschlag belasten, konzentriert sich die Diskussion auf günstigere Tickets. Damit das Klimaticket nicht zum Rohrkrepierer wird, muss erst die Frage der Energiekosten zwischen Bund und Ländern geklärt sein.

Aber auch beim Klimaticket sind viele Aspekte zu berücksichtigen. **Alle Unternehmen die ein Klimaticket akzeptieren, müssen einen Ausgleich für die entgangenen Einnahmen erhalten.** Was selbstverständlich klingt, hat in der Vergangenheit nicht funktioniert. **Gerade sparsam agierende eigenwirtschaftliche Busmittelständler haben bis heute keinen Ausgleich über den ÖPNV-Rettungsschirm erhalten. Das muss sich dringend ändern. Aufgabenträger müssen gesetzlich verpflichtet werden, allgemeine Vorschriften (AV) zu erlassen.** Alternativ wäre eine AV auf Bundesebene denkbar. Sonst werden die privaten Unternehmen ein Klimaticket nicht überstehen.

Klimaticket-Abo mit fairer Einnahmeaufteilung

Unternehmen brauchen Planungssicherheit. Abonnements bringen diese Sicherheit. **Kund:innen mit Abo werden den ÖV öfter nutzen, um ihr Investment „abzufahren“.** Monatskarten, sofern von den Ländern politisch gewollt, müssen deutlich teurer sein als der Abo-Monatspreis – mindestens 30 Prozent. Denn Monatskarten

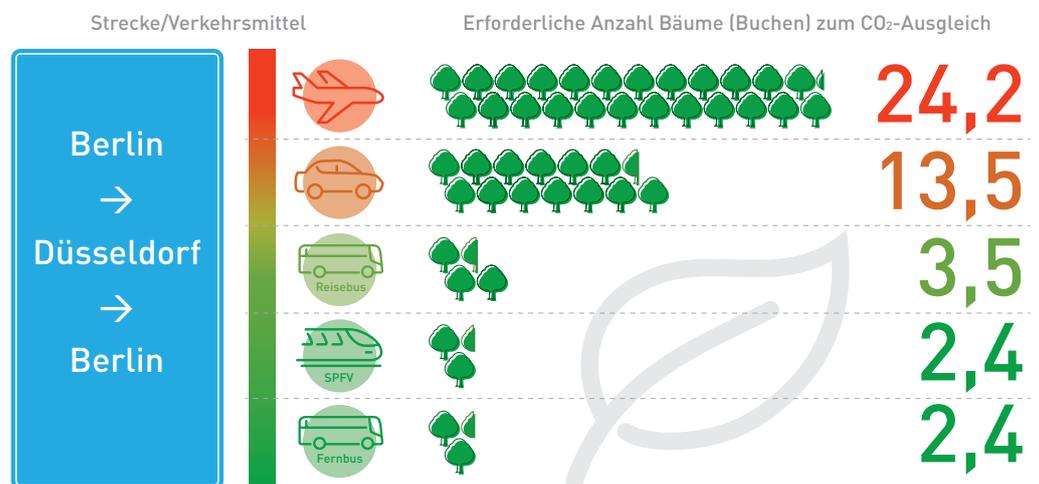
führen zu Rosinenpickerei der Kund:innen. Im Sommer macht man zwei Ausflüge mit Klima-Monatsticket und die Alltagsmobilität erfolgt weiterhin mit dem Auto. Eine weitere Baustelle ist die faire Einnahmeaufteilung. Hier kann der Busmittelstand leicht unter die Räder geraten. Beim 9-Euro-Ticket hat sich gezeigt, dass eine faire Verteilung der Einnahmen mit dem bisherigen Schlüssel nicht gelingt. **ÖPNV wird lokal betrieben. Daher müssen Einnahmen und Erlöse auch direkt den Unternehmen vor Ort zugeteilt werden. Dies muss auch für den Online-Vertrieb gelten. Große Online-Plattformen dürfen nicht bevorzugt oder finanziell bessergestellt werden als kleine Verkehrsunternehmen.**

Langlaufende „Regionalbuslinien“ für ein attraktives Klimaticket.

Fast 15 Prozent der 9-Euro-Ticket-Fahrten waren länger als 50 km – und damit per Definition Fernverkehr. Das hat Folgen für den Fernbusverkehr. Auf einzelnen Linien sanken die Fahrgastzahlen um 90 Prozent. **Alle Klimaticket-Abonent:innen haben so eine „de-facto-Fernverkehrsflatrate“ für langlaufenden Regionalbahnen. Damit fallen sie als Fernbus-Kund:innen weg. Daher sollten Fernbusse in das Klimaticket integriert werden.** Ein klimapolitisch sinnvoller Schritt mit einem echten Mehrwert für die Fahrgäste – vor allem auch im ländlichen Raum, wo es oft keinen Bahnanschluss gibt. Rechtlich wäre es problemlos machbar, auch ohne Integration des Schienenpersonenfernverkehrs. **Das Finanzministerium hat bei der Reform der Bahn-Mehrwertsteuer klargestellt, dass Fernbusse und SPFV unterschiedliche Funktionen erfüllen. Entsprechend müssen sie auch nicht gleichbehandelt werden.**

Ein kleines Wäldchen für einen Flug nach Düsseldorf.

Jede Form der motorisierten Fortbewegung hat einen Klima-fußabdruck. Wo immer es geht, sollten Emissionen vermieden werden. Wenn das nicht möglich ist, kann die Kompensation von Treibhausgasen eine Option sein. Bäume etwa „speichern“ in Blättern, Ästen, Wurzeln und Stamm CO₂. So bindet eine Buche etwa 12,5 kg CO₂ pro Jahr. Das bedeutet: Um die Emissionen* eines Hin- und Rückflugs von Berlin nach Düsseldorf** zu binden, müssen über 24 Buchen ein Jahr CO₂ aus der Luft filtern.



Quellen: Atmosfair, Umweltbundesamt, CO₂-Online

* CO₂-Äquivalente

** Entfernung ZOB Berlin - ZOB Düsseldorf - ZOB Berlin: 1.094 km, durchschnittl. Besetzung laut Umweltbundesamt

„2 IN 1“ GEGEN FAHRERMANGEL: AUSBILDUNG KOMPLETT AUF DEN PRÜFSTAND.

Die Fahrgäste merken es vermehrt: Busfahrten fallen aus, denn das Fahrpersonal fehlt – egal ob bei kommunalen oder privaten Unternehmen. Alleine bei bdo-Mitgliedern fehlen aktuell 5.000 Busfahrer:innen. In den nächsten zehn Jahren werden es schon 36.000 sein. Nur um altersbedingte Abgänge auszugleichen. Die dringend benötigte Mobilitätswende erfordert jedoch eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots. Hierfür werden weitere zehntausende Fachkräfte gebraucht. So werden 2030 bis zu 76.000 Busfahrer:innen benötigt. Es muss dringend gegensteuert werden.

Die vielen tausend Busunternehmen arbeiten jeden Tag daran, den Beruf „Busfahrer:in“ attraktiver zu machen. Gewerkschaften und Verbände schließen Tarifverträge mit erheblichen Steigerungen ab. Einen Grund für den Fachkräftemangel können die Unternehmen aber nicht beeinflussen: die langwierige sowie kostspielige Ausbildung. **Als Busfahrer:in benötigt man neben einem Führerschein auch die Berufskraftfahrerqualifikation (BQ).** Andernfalls dürfte man nur einen leeren Bus ohne Fahrgäste bewegen. Das bedeutet: zwei Schulungen mit hunderten Unterrichtsstunden sowie zwei Theorie- und zwei Praxisprüfungen. Ein echtes Hemmnis für junge Menschen, die ja gerade nicht mehr die Schulbank drücken wollen.

Über 240 Stunden in Deutschland vs. 38 Stunden in Österreich.

Der europäische Vergleich zeigt, dass die Ausbildung in Deutschland erheblich teurer und zeitaufwändiger ist als etwa in Österreich. Ein Busführerschein und eine BQ kosten hierzulande leicht 10.000 Euro, in der Alpenrepublik weniger als 4.000 Euro. Auch die Ausbildungsdauer ist bei uns um ein Vielfaches länger. **Für einen „großen“ Busführerschein (Klasse D) plus BQ sind, je nach Vorerfahrung, über 240 Pflichtstunden erforderlich; in Österreich weniger als 40 – ohne, dass Busfahren dort unsicherer wäre als in Deutschland.**

Abb.: Dauer der Klasse-D-Ausbildung mit „beschleunigter“ BQ.

Pflichtstunden (Theorie + Praxis)	Deutschland	Österreich
Fahrschule	102,75* Std.	33,3 Std.
Berufskraftfahrerqualifikation	141,5 Std.	5,25 Std.
Gesamt	244,25 Std.	38,55 Std.
Kosten	10.000 €	4.000 €

*Weniger als zwei Jahre Führerschein Klasse B.

Ausbildung straffen – ohne Kompromisse bei der Sicherheit.

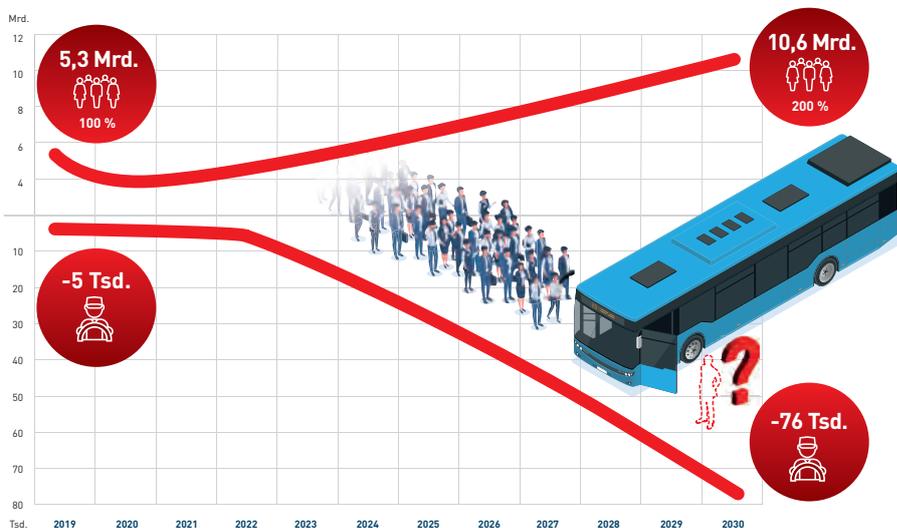
Der bdo und andere Verbände der Verkehrsbranche sind sich einig: die Ausbildung von Berufskraftfahrer:innen muss reformiert werden.

- **Führerschein und Berufskraftfahrerausbildung zusammenlegen:** Mit diesem „2 in 1“ lassen sich inhaltliche Doppelungen vermeiden, Zeit und Kosten sparen sowie die Ausbildungsqualität erhalten.
- **Pflichtstunden reduzieren:** Für den „großen“ Busführerschein (Klasse D) sind über hundert Praxis-Pflichtstunden erforderlich. In Österreich sind es lediglich 33. Wer fahren kann, sollte schneller zur Prüfung zugelassen werden können.
- **Ausländischen (Fach-)Kräften Zugang erleichtern:** Ausländische Führerscheine und BQ müssen leichter anerkannt werden. Die BQ muss auch in Fremdsprachen und mit Dolmetschen abgelegt werden können.

Das Beispiel Österreich zeigt, dass dies ohne Kompromisse bei der Sicherheit geht. **Denn, ob Kandidat:innen die Prüfungen bestehen, entscheiden weiterhin Wissen und der richtige Umgang mit dem Bus. Denn Sicherheit ist das wichtigste Gut im Busverkehr.**

Angestrebtes Fahrgastwachstum vs. wachsender Fachkräftemangel: eine Herkulesaufgabe.

Für 2030 wurde das Ziel ausgegeben: Verdoppelung der Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr. Anders lassen sich die Klimaziele für den Verkehrssektor nicht erreichen. Für den Bus bedeutet das: Statt 5,3 Milliarden Fahrgästen werden 2030 mehr als 10 Milliarden Menschen den Bus im Nahverkehr nutzen. Dafür sind 40.000 zusätzliche Busfahrer:innen erforderlich. Bis Ende zum des Jahrzehnts werden insgesamt 76.000 neue Busfahrer:innen benötigt. Heute arbeiten rund 120.000 Menschen im Bus-Fahrdienst.



Quelle: eigene bdo-Hochrechnung, 2022