

DER POLITIKBRIEF FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT

DEUTSCHLAND BRAUCHT MEHR BUS.

Busse sind das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Kein anderes Verkehrsmittel ermöglicht mehr Menschen Mobilität und damit gesellschaftliche Teilhabe. Und das mit hervorragenden Umweltwerten. Entsprechend wichtig ist es, die Belange der Busunternehmen bei den politischen Vorhaben für die nächste Legislaturperiode zu berücksichtigen.

Im Prinzip braucht es nicht viel, um den Verkehrsträger Bus zu fördern. Der Branche wäre schon sehr geholfen, wenn man sie in Ruhe wirtschaften lassen würde und darauf verzichtet, ständig neue Gesetze und Verordnungen mit zusätzlichen Pflichten und weiterer Bürokratie zu erlassen. Im Gegenteil: Am besten wäre es, den Bestand an Regularien auszumisten und unternehmerische Eigenverantwortung stärker in den Fokus zu stellen.

Entsprechend lassen sich die Kernanliegen der Busbranche wie folgt zusammenfassen:

- **Bürokratie abbauen:** Egal ob ÖPNV, Gelegenheitsverkehr oder Fernlinie – die Mittelständler werden von den unterschiedlichsten Vorgaben nahezu erschlagen. Immer mehr Unternehmerinnen und Unternehmer beschließen für sich, dass sie sich nicht mehr mit dem Bürokratiemonster anlegen wollen (oder können) und geben auf. Großunternehmen stellen im Zweifel weiteres Personal ein, KMU fehlt diese Möglichkeit oft. Dabei braucht Deutschland einen starken Mittelstand
- **Verlässliche Rahmenbedingungen herstellen:** Heute „Hüh“ morgen „Hott“ – so wirkt es für die Unternehmen, wenn sie die politischen Diskussionen verfolgen. Nur ein Beispiel: Geht der Verbrenner, bleibt er? Muss ich tatsächlich in alternative Antriebe investieren, oder reicht es, wenn ich einfach nur lang genug warte? Wie sollen Unternehmen planen und investieren, wenn die Leitplanken unklar sind? Sie brauchen Verlässlichkeit – so einfach und doch so wichtig.
- **Politik vom Ziel denken:** Die Treibhausgas-Emissionen müssen gesenkt werden. Im Verkehrsbereich steht die Antriebswende entsprechend im Fokus der Politik. Dafür wird ein Bündel von Einzelmaßnahmen wie Flottengrenzwerte, Beschaffungsquoten, Energieeffizienzvorgaben etc. auf den Weg gebracht und jede stellt neue Herausforderungen an die Unternehmen. Aktionismus ist die Devise. Dabei sticht eine Lösung unmittelbar ins Auge: Wer die Antriebswende will, muss dafür sorgen, dass Investitionen in Elektrofahrzeuge wirtschaftlich sinnvoll sind. Dann setzen die Unternehmen von selbst auf alternative Antriebe, ohne jeden Zwang.

Energieeffizienzgesetz ausmisten

Die Politik muss das Thema Bürokratieabbau entschieden angehen und eher Gesetze abbauen als neue zu verabschieden. Für die Busbranche steht ein Gesetz besonders im Fokus, das Energie-

THEMEN & INHALTE

- **Deutschland braucht mehr Bus.**
- **Datenschutz Deutschlandticket heben.**
- **Busfahrausbildung „Grundquali“: EU-Vorgaben 1:1 umsetzen.**
- **Regulierungshammer aus Brüssel droht.**

effizienzgesetz (EnEfG). Die Regelungen für Verkehrsunternehmen haben keinen Mehrwert für Gesellschaft und Klima, sorgen für unnötige Bürokratie und gehen vollkommen an der Realität der Busunternehmen vorbei.

Ab bestimmten Energieverbrauchsschwellenwerte müssen die Unternehmen entweder aufwendige Audits durchführen lassen oder sogar Energiemanagementsysteme einführen. Die Grenzwerte werden jedoch schon bei Flotten von 15-50 Bussen klar gerissen. KMU-Ausnahmen gibt es nicht. Dabei hat jedes Busunternehmen ein ureigenstes Interesse daran, Energie einzusparen. Jeder nicht verbrauchte Liter Diesel erhöht den Gewinn. Entsprechend muss das EnEfG schnell reformiert und Ausnahmen für Busunternehmen geschaffen werden. Die EU-Vorgaben lassen hier Spielräume.

Mit halb Europa in den Urlaub

Fast 50 Millionen Pkw waren 2024 in Deutschland zugelassen. Damit können knapp 200 Millionen Menschen in den deutschen Pkw befördert werden. Das entspricht der Bevölkerung von Deutschland (83,3 Mio.), Frankreich (64,8 Mio.), Niederlande (17,6 Mio.), Schweden (10,6 Mio.), Österreich (9 Mio.), Dänemark (5,9 Mio.) und Kroatien (4 Mio.). **Deutschland ist einfach übermotorisiert.**



Genehmigungsverfahren vereinfachen

Auch im Fernverkehr mit Bussen treiben Bürokratie für Anträge und Genehmigungen in erheblicher Weise Kosten – insbesondere für staatliche Behörden aber auch für Unternehmen. Die Regelungen, die zum Teil seit 1934 existieren, stehen in keinem Verhältnis zum Aufwand. Eine Modernisierung der PBefG-Antragsprozesse ließe sich unkompliziert umsetzen und wäre eine schnelle Sofortmaßnahme. Künftig sollte eine Anzeigepflicht die Genehmigungspflicht ersetzen.

Zum Deutschlandticket bekennen

Das Deutschlandticket ist aus Kundenperspektive ein voller Erfolg. Die Menschen können bundesweit den öffentlichen Nahverkehr nutzen, ohne sich Gedanken über Tarifzonen, Waben oder Ähnliches machen zu müssen. Und das zu einem unschlagbaren Preis. Entsprechend erfolgreich ist das Ticket. Es ist in kürzester Zeit das mit Abstand bedeutendste Tarifprodukt geworden. **Woran das Angebot aber krankt, ist die unsichere Perspektive. Der bdo wünscht sich von der Politik daher ein klares Bekenntnis zum Deutschlandticket.** Fahrgäste, Unternehmen, Verbände und Aufgabenträger, brauchen eine langfristige Finanzierungsperspektive für die nächsten

zehn Jahre, um den ÖPNV weiterhin attraktiv und effizient gestalten zu können. Außerdem müssen das Ticket und der Preis entpolitisiert werden. Die Politik soll künftig den Rahmen vorgeben, aber die Umsetzung in die Verantwortung der Branche übergeben. Der erste Schritt muss sein, endlich klare Governance-Strukturen zu schaffen.

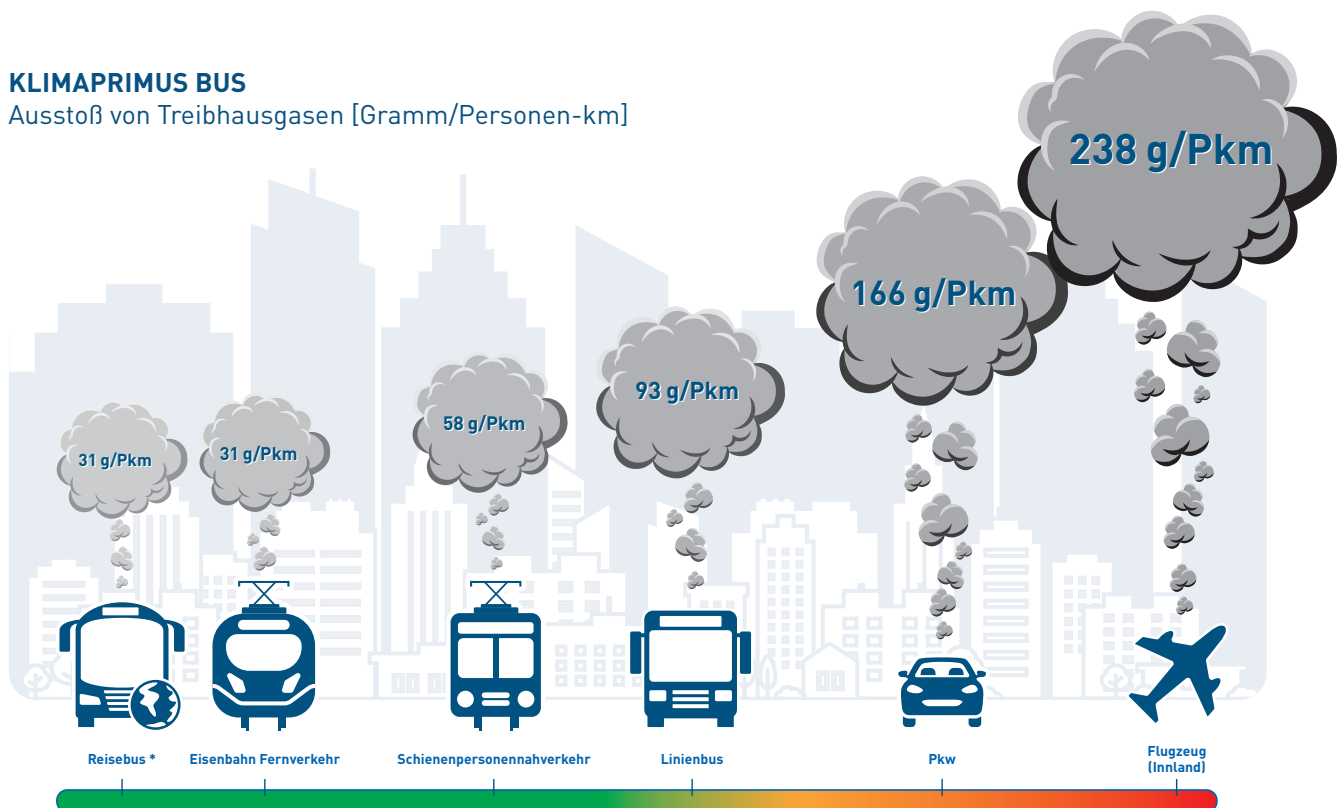
Mehr Bus für eine stärkere Wirtschaft

Über 40.000 Busse, mehr als 60.000 Fahrerinnen und Fahrer und über 3.000 Unternehmen – dafür steht das private Busgewerbe. Lokal verwurzelt als wichtiger Arbeitgeber gerade im ländlichen Raum erbringen die privaten Busunternehmen rund ein Viertel der Verkehrsleistung im ÖPNV. Mit einer Bruttowertschöpfung von 14,3 Milliarden Euro und fast 40 Millionen gewerblichen Übernachtungen pro Jahr hängen von der Bustouristik in Deutschland rund 240.000 Arbeitsplätze ab. Im Fernbusbereich befördern die Linienbusse annähernd so viele Reisende wie innerdeutsch fliegen.

Wer den Bus stärkt, stärkt die Wirtschaft, ermöglicht mehr Mobilität und schützt das Klima. Alles Ziele, die eine neue Bundesregierung auf der Agenda haben sollte. Daher gilt: Deutschland braucht mehr Bus!

KLIMAPRIMUS BUS

Ausstoß von Treibhausgasen [Gramm/Personen-km]



Hinweise: Inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger, Basis durchschnittlicher Strom-Mix in Deutschland, CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten, Flugzeug (Inland) inkl. Nicht-CO₂-Effekte. *UBA-Kategorie Linienbus, Fernverkehr

Quelle Umweltbundesamt, TREMOD 6.51, Bezugsjahr 2022, Stand 07/2024

DATENSCHUTZ DEUTSCHLANDTICKET HEBEN.

Das Deutschlandticket hat die ÖPNV-Nutzung für die Fahrgäste revolutioniert. Das Potenzial des Tickets für die Unternehmen, Verbände, Aufgabenträger und Reisende ist jedoch bei weitem nicht ausgeschöpft. Bisher ist es nur eine digital vertriebene Fahrkarte. Zu einem echten digitalen Ticket wird es erst, wenn auch erfasst werden kann, wo es für welche Fahrten genutzt wird.

Eine digitale Nutzungserfassung ermöglicht, evidenzbasiert zu planen, wo und wann das ÖPNV-Angebot angepasst werden müsste. Die Fahrgäste profitieren von einem attraktiveren Nahverkehr. Knappe Haushaltsmittel werden bestmöglich eingesetzt. Außerdem können durch eine digitale Nutzungserfassung, die Ticketeinnahmen nach der konkreten Nutzung durch die Fahrgäste verteilt werden.

Nachfrageorientierte Einnahmeaufteilung (EAV) mit dem Datenschutz

Die Daten der Nutzungserfassung sind die Basis der Deutschlandticket-EAV. Hier geht es (noch) um einen hohen einstelligen Milliardenbetrag. Sowohl EU-Gesetzgebung als auch das Bundeskartellamt stellen eine harte Anforderung an die EAV: Sie hat nachfrageorientiert zu erfolgen. **Nur eine digitale Erfassung der Fahrten kann gewährleisten, dass ein Verkehrsunternehmen im Landkreis Lüneburg für die Busfahrt entlohnt wird, die ein Fahrgast aus Berlin mit einem in München gekauften Deutschlandticket unternimmt.** Eine ÖPNV-Revolution: Tariforganisationen, Unternehmen und erlösverantwortliche Aufgabenträger hätten ein echtes wirtschaftliches Interesse daran, so viele Fahrgäste wie möglich in ihren Fahrzeugen zu befördern.

Komplex aber machbar

Was wie eine kühne Vision klingt, ist in andernorts bereits Realität. So werden in der Schweiz die Fahrten der Reisenden über alle Verkehrsträger hinweg erfasst und die Einnahmen entsprechend der erbrachten Leistungen auf die Unternehmen verteilt. **Auch in Deutschland kann ein solches System gelingen. Die Herausforderungen sind komplex, aber zu meistern.** Über freiwilliges App-Tracking lässt sich fahrzeug- und linienscharf ermitteln, welches Ticket mit welchen öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen welchen

EINNAHMEAUFTEILUNG DEUTSCHLANDTICKET

Die EAV beim Deutschlandticket erfolgt in drei Stufen. Bis Ende 2025 steht der Ausgleich der Mindereinnahmen zwischen den Ländern im Fokus. Die Unternehmen haben kein Einnahmerisiko. Ab 2026 wird es jedoch ernst für die Unternehmen. Dann entscheidet die EAV wie viel Geld in die Kassen der Unternehmen fließt. Wie sie ausgestaltet wird, ist noch vollkommen offen.



Punkten gefahren ist – unkompliziert für die Nutzenden, ohne Auswirkungen auf den Betrieb, ohne den Aufbau einer kostspieligen Infrastruktur und natürlich datenschutzkonform. Die Fahrgäste steigen ein und über eine zentrale Datensammelstelle im Hintergrund wird anonymisiert erfasst, wohin die Reise geht – denn regional unterschiedliche Lösungen würden das digitale Deutschlandticket sprengen.

Keine Chance für „Big Brother“

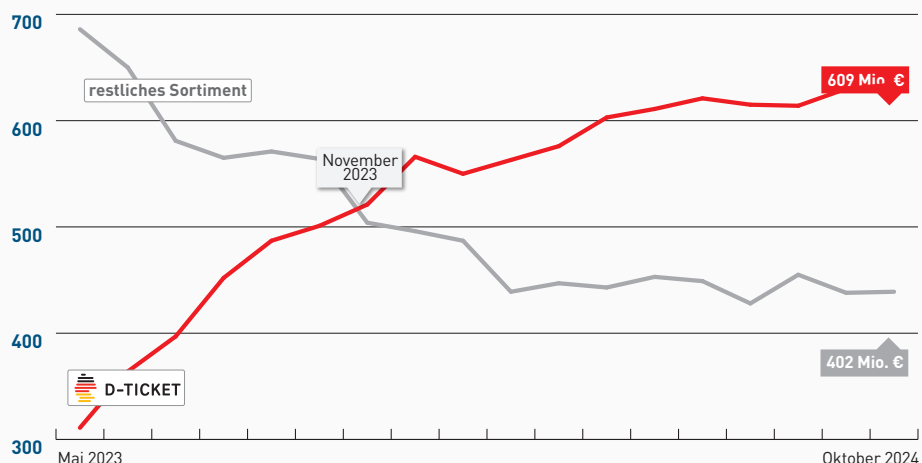
Was wie der Alptraum eines jeden Datenschützers klingt, ist in der Praxis ohne Bedenken umsetzbar. Eine Vollerfassung jeder Fahrt jedes Fahrgastes findet nicht statt. Um Kosten und datenschutzrechtliche Hürden niedrig zu halten, findet die Nutzungserfassung über eine repräsentative Stichprobe statt – freiwillig und nur an wenigen Tagen im Jahr. Ein solches System ist trotzdem um ein Vielfaches exakter als die jetzigen Fahrgastzählungen und -befragungen.

In die digitale Zukunft

Das Deutschlandticket ist ein „Gamechanger“ und hat das Potenzial weitere Veränderungen anzustoßen. Das Interesse an den Daten aus dem Ticket ist enorm. Aber auch die Beharrungskräfte gegen Transparenz sind stark. Entsprechend braucht es jetzt ein starkes Signal, dass das „Digitale Deutschlandticket“ gewollt ist. Packen wir es an.

Das Deutschlandticket als dominierendes Tarifprodukt

Kurz nach der Einführung führt kein Weg mehr am Deutschlandticket vorbei. Es ist nicht nur aus Kundensicht unschlagbar günstig, sondern der absolute Umsatztreiber bei den Verkehrsunternehmen – auch wenn es gleichzeitig zu erheblichen Mindereinnahmen führt. Mittlerweile macht das Flatrat-Ticket über 60 Prozent der ÖPNV-Umsätze aus. Tendenz deutlich steigend.



BUSFAHRAUSBILDUNG „GRUNDQUALI“: EU-VORGABEN 1:1 UMSETZEN

Im Busgewerbe herrscht ein dramatischer Personalmangel. Derzeit fehlen rund 25.000 Busfahrerinnen und Busfahrer. Hauptursache sind die hohen Hürden beim Berufszugang mit einer aufgeblähten Ausbildungsdauer und zu hohen Ausbildungskosten von 12.000-14.000 Euro. Reformen sind unerlässlich, um dem Fahrpersonalmangel beizukommen.

In vielen EU-Staaten wird ein einzelner Ausbildungsblock durchlaufen, um Menschen in Bussen befördern zu können. **In Deutschland werden der Busführerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation hingegen getrennt unterrichtet und geprüft. Das verkompliziert, verlängert und verteuert die Ausbildung erheblich.**

System reformieren

Das kann und muss einfacher gehen. Der Weg dahin: Elemente aus Führerschein, Grundqualifikation sowie beschleunigter Grundqualifikation zu einem neuen Ganzen zusammenzuführen. **Die Qualifikation zum Berufszugang wird künftig an einer Stelle erworben. Das senkt Kosten, verkürzt die Ausbildungsdauer und ist deut-**

lich nutzerfreundlicher, ohne dass Abstriche bei den Lerninhalten gemacht werden. So werden Berufszugangsbarrieren abgebaut und Kosten gesenkt. Das Ziel: Eine bessere Alternative zur beschleunigten Grundqualifikation aufzubauen, die von den Interessenten auch tatsächlich angenommen wird.

Das gelingt aber nur, wenn Deutschland das aufgeblähte System Grundqualifikation entschlackt. Die europäischen Vorgaben zu Lehrinhalten und Prüfung wurden hierzulande verdoppelt und verdreifacht in nationales Recht umgesetzt. Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Das Ziel: eine 1:1 Umsetzung der EU-Regeln ohne nationale Übererfüllung.

Führerscheinausbildung straffen

Zudem muss die hohe Anzahl von Führerschein-Pflichtstunden reduziert werden. Viel zu oft müssen prüfungsreife Kandidaten noch Pflichtstunden „absitzen“. Künftig soll allein die individuelle Eignung über den Zugang zur Prüfung entscheiden und nicht das Erreichen einer Mindeststundenzahl. Der Bus-Führerschein könnte so zwischen 4.000-5.500 Euro günstiger werden.

WEGE ZUM BERUFZUGANG

Über allem steht der Busführerschein mit über 10.000 Euro Kosten. Dazu ist eine Berufskraftfahrerqualifikation erforderlich. Diese kann auf zwei Wegen erlangt werden, über **die sog. „beschleunigte Grundqualifikation“ (BGQ) mit 140 Pflichtstunden Unterricht und einer Theorieprüfung sowie als sog. „Grundqualifikation“ (GQ) im Selbststudium – mit denselben Lerninhalten wie bei der BGQ aber ohne Pflichtstunden sowie einer Theorie- und Praxisprüfung.**

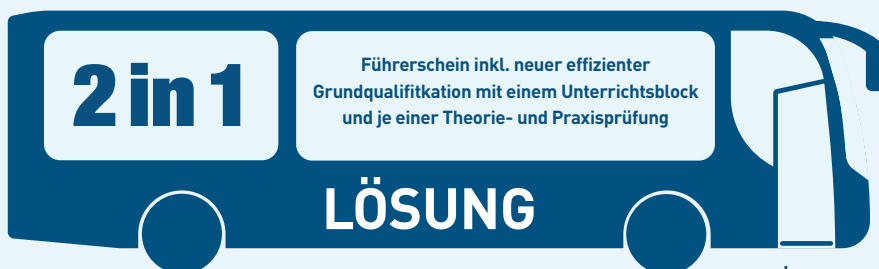
Die GQ hat aktuell keine jedoch keine praktische Relevanz. Die Theorieprüfung ist mit 240 Minuten erheblich umfangreicher als bei der BGQ und komplexer, da auch freies Schreiben gefordert ist, während bei der BGQ ausschließlich Multiple-Choice-Fragen gestellt werden. **Dabei gibt es keinen sachlichen Grund dafür, dass sich die Prüfungen bei GQ und BGQ unterscheiden.** Und zu guter Letzt: Es gibt (nahezu) keine Angebote, um Interessierte auf die Prüfungen der GQ vorzubereiten, denn mit der BGQ lässt sich deutlich mehr Geld verdienen. Entsprechend ist die BGQ absolut dominierend.

Kernproblem:

Die Grundqualifikation wäre der effizienteste Ausbildungsweg. Sie scheitert am fehlenden Schulungs- und Fremdsprachenangebot. Das bietet nur die teure und zeitintensive „beschleunigte“ Berufskraftfahrerqualifikation.

VORTEILE

- + Betreuer Unterricht
- + eine MC-Theorieprüfung inkl. Fremdsprachen
- + keine doppelten Schulungsinhalte
- + effizienter, unbürokratischer
- + keine Abstriche bei der Qualität
- + eine Praxisprüfung



REGULIERUNGSHAMMER AUS BRÜSSEL DROHT.

Die EU-Politik ist darauf ausgerichtet, Emissionen zu reduzieren. Das klare Ziel: Das Klima schützen und den Temperaturanstieg begrenzen. Der Dekarbonisierung des Verkehrs kommt dabei eine Schlüsselrolle zu.

Brüssel greift aber oft daneben, wenn es um den Busbereich geht. In der EU konzentriert man sich nahezu ausschließlich auf die Antriebswende, anstatt das heute schon klimafreundliche Verkehrsmittel Bus zu stärken. Mit der CVD begann der Reigen. Industriepolitisch motiviert, werden für öffentliche Beschaffungen verbindliche Quoten für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge vorgegeben. **Durch die EU-Regeln stehen damit deutlich weniger Mittel zur Verfügung, um das ÖPNV-Angebot auszubauen.** Elektrobusse sind schließlich doppelt so teuer wie ihre Diesel-Pendants. Letztes Jahr kamen die CO2-Flottengrenzwerte für Busse hinzu. 90 Prozent der ab 2030 zugelassenen Stadtbusse müssen emissionsfrei sein. Für Reisebusse gilt, dass die Hersteller 45 Prozent CO2 einsparen müssen.

Mittelständler nicht zu Großunternehmen „hochrechnen“

Und nun droht der nächste Brüssel-Hammer. Die EU-Kommission denkt darüber nach, verbindliche Quoten für emissionsfreie Reisebusse vorzugeben. Im Fokus stehen „große Flottenbetreiber“ mit mehr als 10 Reisebussen. Damit würde die Kommission nahezu alle Busmittelständler zu Großunternehmen machen. **Zwangsquoten ohne passende Infrastruktur sorgen aber nur dafür, dass die Unternehmen Investitionsruinen auf dem Hof stehen haben, die sie nicht nutzen könnten.**

Dabei gibt es einen viel naheliegenderen Weg, um die Antriebswende deutlich zu beschleunigen und zu vereinfachen. Dafür braucht es keine Zwangsquoten oder sonstigen Vorgaben: Man macht Elektrobusse zu einem wirtschaftlich sinnvollen Investment. Die Folge: Die Unternehmen wenden sich freiwillig vom Dieselmotor ab.



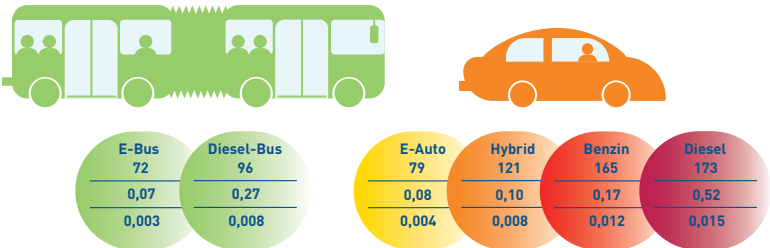
Mit Fahrstrompreis Antriebswende meistern

Wie kann das gelingen? Die öffentliche Hand sorgt durch die Einführung eines gedeckelten „Fahrstrompreises“ dafür, dass Elektrobusse durch niedrigere Betriebskosten über ihre gesamte Lebensdauer einen Kostenvorteil gegenüber Dieselnbussen haben. Durch den Fahrstrompreis würde erheblicher bürokratischer Aufwand reduziert – sowohl aufseiten der Unternehmen als auch für die Verwaltung. Aufwendige Förderanträge und deren Beantragung wären obsolet. Busunternehmen würden am Ende des Monats einfach eine niedrigere Stromrechnung erhalten und sie bei ihrem Versorger begleichen. **Beim Fahrstrompreis gibt es keine Reibungsverluste oder Fehlallokationen. Er kommt direkt beim Unternehmen an und sorgt dafür, dass mit den gleichen Mitteln ein Mehr an Angebot gefahren werden kann – im Sinne der Fahrgäste und der Verkehrswende.** Egal welches Bundesland oder welcher Aufgabenträger, ein Fahrstrompreis würde alle Unternehmen gleichermaßen, diskriminierungsfrei erreichen. Der Fahrstrompreis würde Verlässlichkeit bieten, die Unternehmen für Investitionen benötigen.

UMWELT-CHECK: DER BUS HÄNGT JEDES AUTO AB

Die Verkehrswende ist ein Schlüssel zur Bekämpfung des Klimawandels

Vergleich der Emissionen von Bussen im Fern- und Nahverkehr mit denen von Pkws: In Gramm pro Personenkilometer gemessen, zeigt sich, dass Busfahren um ein Vielfaches sauberer ist als eine Autofahrt. Egal ob Diesel oder Elektro – kein Pkw kommt an die niedrigen Emissionswerte des Busses heran. Wer also wirklich etwas für die Umwelt tun will, setzt sich in den Bus statt ins Auto.



Quelle Umweltbundesamt, TREMOD 6.51, Bezugsjahr 2022 Stand 08/2024