

# DER POLITIKBRIEF FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT

## 2025 – EINE VISION FÜR EINEN STARKEN BUS.

Der nächsten Legislaturperiode kommt eine Schlüsselrolle zu. Bis 2025 wird sich entscheiden, ob wir die Klimaziele für 2030 erreichen können. Entsprechend wichtig ist es, dass die Verkehrspolitik den Umweltverbund fit für die Zukunft macht. Wie es gelingen kann, mehr Menschen in Busse zu bringen und warum dies wichtig für den Erfolg der Verkehrswende ist, wollen wir hier zeigen.

Rund 42.000 Busse, mehr als 52.000 Fahrer\*innen und fast 4.000 Unternehmen als wichtiger Arbeitgeber gerade im ländlichen Raum – dafür stehen der Mittelstand und das private Busgewerbe. Weitere 50.000 Fahrer\*innen sind bei öffentlichen Unternehmen beschäftigt, die ebenfalls fast 40.000 Busse betreiben. Insgesamt setzen im öffentlichen Nahverkehr jedes Jahr rund 5,4 Milliarden Menschen auf den Bus. Kein anderes Verkehrsmittel befördert mehr Fahrgäste. Aber auch im Tourismus ist der Bus nicht wegzudenken. Mit einer Bruttowertschöpfung von 14,3 Milliarden Euro ist die Bustouristik in Deutschland ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Um es zu verdeutlichen: Busreisende stehen hierzulande für fast 40 Millionen gewerbliche Übernachtungen pro Jahr – so viel wie in allen

Schweizer Hotels zusammen. Auch im Fernverkehr ist der Bus eine wichtige Säule des öffentlichen Verkehrs. Fernbusse befördern annähernd so viele Reisende wie der innerdeutsche Flugverkehr. Im Fern- sowie Mietomnibus- und Reiseverkehr fuhren vor Corona jährlich fast 100 Millionen Fahrgäste. Und das mit hervorragenden Umweltwerten. Es gibt also viele gute Gründe, den Busverkehr zu unterstützen – für die Verkehrswende, das Klima und eine starke mittelständische Wirtschaft. Politik, die den Bus stärken will, muss an drei Punkten ansetzen:

### THEMEN & INHALTE

- 2025 – eine Vision für einen starken Bus.
- CO2-Preis: Kostensteigerungen ausgleichen.
- Mit gesenkter Mehrwertsteuer zu mehr nachhaltigem Verkehr.

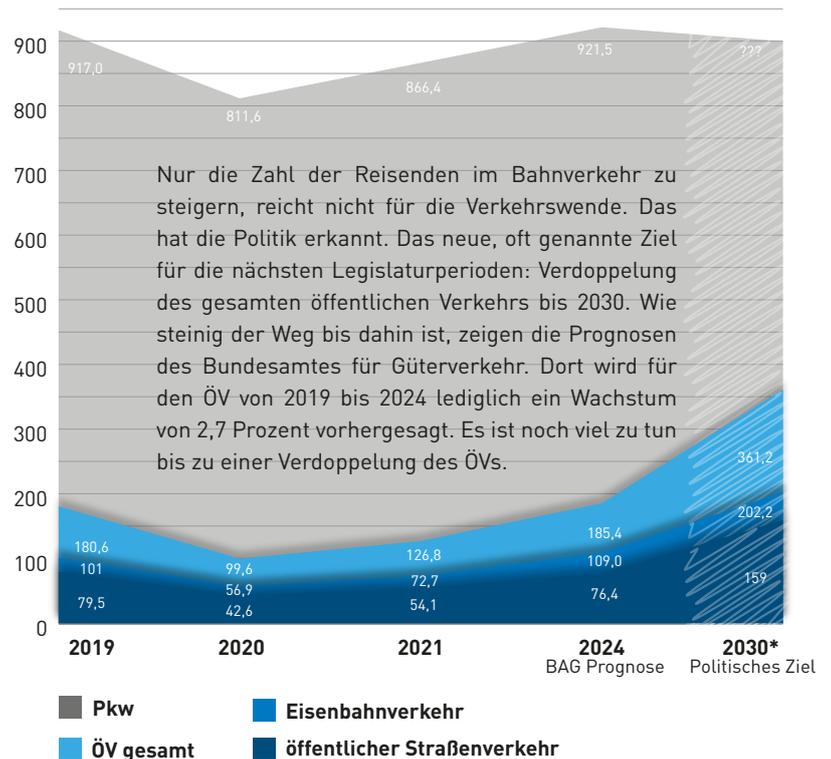
## DEN BUS ALS TRAGENDE SÄULE DER VERKEHRSWENDE ANERKENNEN.

Bislang wird die Verkehrswende fast ausschließlich von der Schiene her gedacht. Die aktuelle Koalition will die Zahl der Bahnreisenden bis 2030 verdoppeln. Ein vergleichbares Ziel für den gesamten öffentlichen Verkehr (ÖV)? Fehlanzeige. Aber nur mit dem Bus kann den Menschen zeitnah, kostengünstig und flexibel ein Angebot gemacht werden, vom MIV auf den ÖV zu wechseln. Schienenprojekte dauern schlicht zu lange.

- **Mittel aufstocken.** Nur mit mehr Geld kann das Angebot so ausgebaut werden, dass möglichst überall ein attraktives ÖPNV-Angebot zur Verfügung steht. Wir brauchen einen Systemwechsel und deutlich höhere Zuwendungen für den ÖPNV mit Bussen.
- **Fördermöglichkeiten für Businfrastruktur verbessern.** Bislang lassen sich etwa ZOBs und Umsteigeanlagen nur im Zusammenhang mit Schienenbahnen fördern. Künftig muss Businfrastruktur für sich förderfähig sein.
- **Fernbusverkehre und Busreisen unterstützen.** Der Zug gilt – nicht zuletzt dank der politischen Aufmerksamkeit – als DAS klimafreundliche Verkehrsmittel. Die Folge: Die Fahrgastzahlen steigen. Die Politik muss endlich auch für den Bus „werben“.

## Mammutaufgabe Verkehrswende: Prognose vs. politisches Ziel.

[Mrd.Pkm]



Stand 6/2021

Quelle: BAG, Gleitende Mittelfristprognose Winter 20/21

Hinweis: ÖV gesamt = Öffentlicher Straßenverkehr (Liniennahverkehr, Linienfernverkehr, Gelegenheitsverkehr) und Eisenbahnverkehr (Nah- & Fernverkehr)

## ANTRIEBSWENDE VORANTREIBEN.

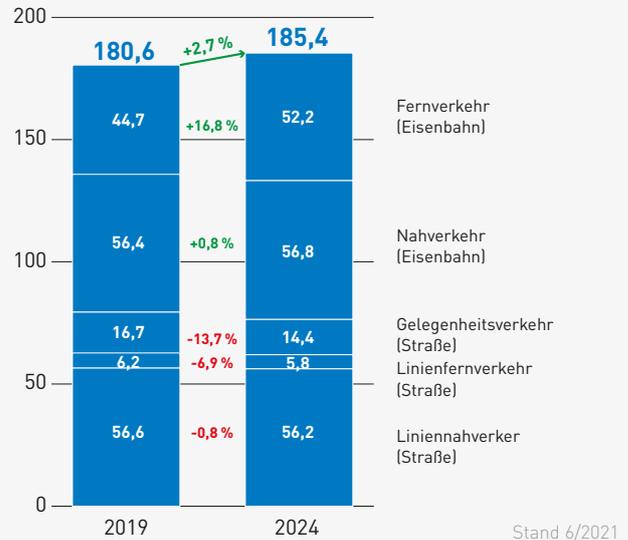
Alternativen Antrieben in Bussen gehört die Zukunft. Sie bleiben aber erheblich teurer als konventionelle Diesel-Motoren – auch über die gesamte Lebensdauer betrachtet. Selbst hohe Fördermaßnahmen können dies nicht ausgleichen. So bleiben sie wirtschaftlich unattraktiv. Der entscheidende Hebel um dies zu ändern: eine Reduzierung der Betriebskosten.

- **Strompreis senken.** Trotz reduzierter EEG-Umlage für Elektrobusse bleiben die Stromkosten hoch. Die Beantragung einer ermäßigten EEG-Umlage ist teuer und kompliziert. Das muss einfacher und günstiger werden. Die Antriebswende braucht niedrigere Strompreise – ohne EEG-Umlage und Stromsteuer.
- **Genehmigungszeiträume verlängern.** Um die Antriebswende hin zur Elektromobilität wirtschaftlich darstellen zu können, muss die Geltungsdauer der Genehmigung für den ÖPNV-Linienverkehr dringend auf 15 Jahre verlängert werden – europarechtlich kein Problem.
- **Faire Infrastrukturförderung.** Alternative Antriebe erfordern erhebliche Investitionen in die Tank- oder Ladeinfrastruktur: Der Mittelstand ist bereit, hier als Treiber voranzugehen, sofern er bei der Förderung nicht benachteiligt wird und diese mittelstandsfreundlich ausgestaltet ist. Die Genehmigungen und Verträge haben unterschiedliche Laufzeiten. Dies darf keine negativen Folgen für die Förderhöhe oder die Förderung insgesamt haben.

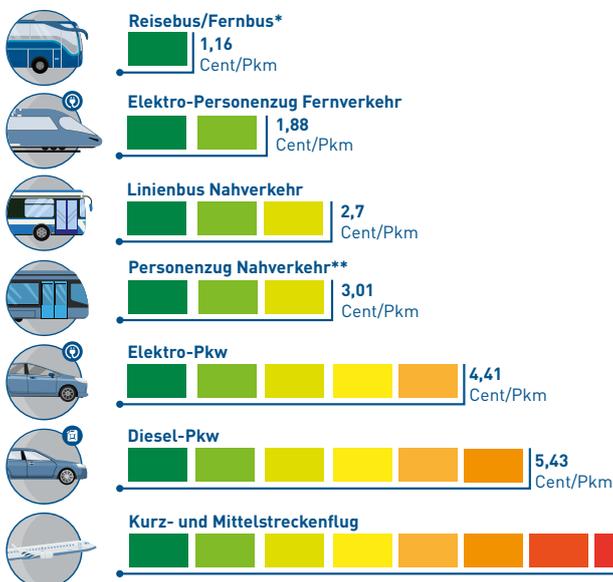
## WIRTSCHAFTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN VERBESSERN.

Die Bedingungen für das Wirtschaften des Busmittelstands haben sich in den letzten Jahren stetig verschlechtert. Gleichzeitig hat die Corona-Pandemie die Branche bis ins Mark getroffen. Sie braucht daher weiter wirksame Hilfen.

### BAG-Prognose zur Entwicklung des ÖVs bis 2024 [Mrd.Pkm]



- **Eigenwirtschaftlichkeit bewahren.** Erst wenn Unternehmertum nicht in der Lage ist, ein angemessenes Angebot zu schaffen, rechtfertigt dies ein Engagement der öffentlichen Hand. Wenn sich kommunale Betriebe im ÖPNV betätigen, muss Chancengleichheit beim Marktzugang bestehen. Diese zwei Grundsätze müssen gelten.
- **Digitalisierung vorantreiben.** Immer neue Anforderungen, Daten bereitzustellen, führen zu hohen Kosten bei den Unternehmen. Förderprogramme müssen hier ansetzen.
- **Fahrermangel entgegenreten.** Busführerscheine sind zu teuer und Fahrer\*innen können erst mit 24 Jahren in allen Bereichen der Busunternehmen arbeiten. Hier gilt es, Kosten und das Mindestalter zu senken.



## Umweltkosten für verschiedene Fahrzeugtypen in Deutschland



Stand 1/2021  
 Quelle: UBA - Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten 2020  
 Hinweis: \*Durchschnitt von Fern- und Reisebussen. Geringere Umweltkosten bei Fernlinienbussen aufgrund höherer Anzahl an EURO VI Fahrzeugen.  
 \*\* gewichteter Durchschnitt Elektrisch/Diesel.

**CO2-PREIS: KOSTENSTEIGERUNGEN AUSGLEICHEN.**

*Die Antriebswende im Busverkehr ist im vollen Gange und ein klares politisches Ziel. Elektro- oder Brennstoffzellenbusse sind aber auf absehbare Zeit mit erheblichen Mehrkosten verbunden. Selbst eine Förderquote von 80 Prozent bedeutet pro Fahrzeug ungedeckte Mehrkosten von mindestens 60.000 Euro, die vom Unternehmen selbst aufgebracht werden müssen – ohne Infrastrukturkosten, notwendige Batterie-Wechsel oder Schulungen des Personals. Gleichzeitig steigen jedes Jahr die Betriebskosten. Besonders der neu eingeführte CO2-Preis belastet die Unternehmen zusätzlich schwer. Er bindet dringend benötigtes Kapital für die Antriebswende. Hier muss gegengesteuert werden.*

Der CO2-Preis ist der richtige Schritt, um die Emissionen des Straßenverkehrs zu senken. Höhere Spritpreise haben direkte Auswirkungen auf das Fahrverhalten der Menschen. Allerdings treffen die steigenden Dieselpreise auch den Bus-Sektor. **Der Betrieb der Busse wird deutlich teurer. Je nach Einsatzgebiet zwischen 1.400 und 5.000 Euro pro Fahrzeug und Jahr. Entsprechend erwarten über 60% der Busunternehmen durch den CO2-Preis deutliche negative wirtschaftliche Folgen – und das zu einer Zeit, in der viele Mittelständler Corona-bedingt um ihr Überleben kämpfen.**

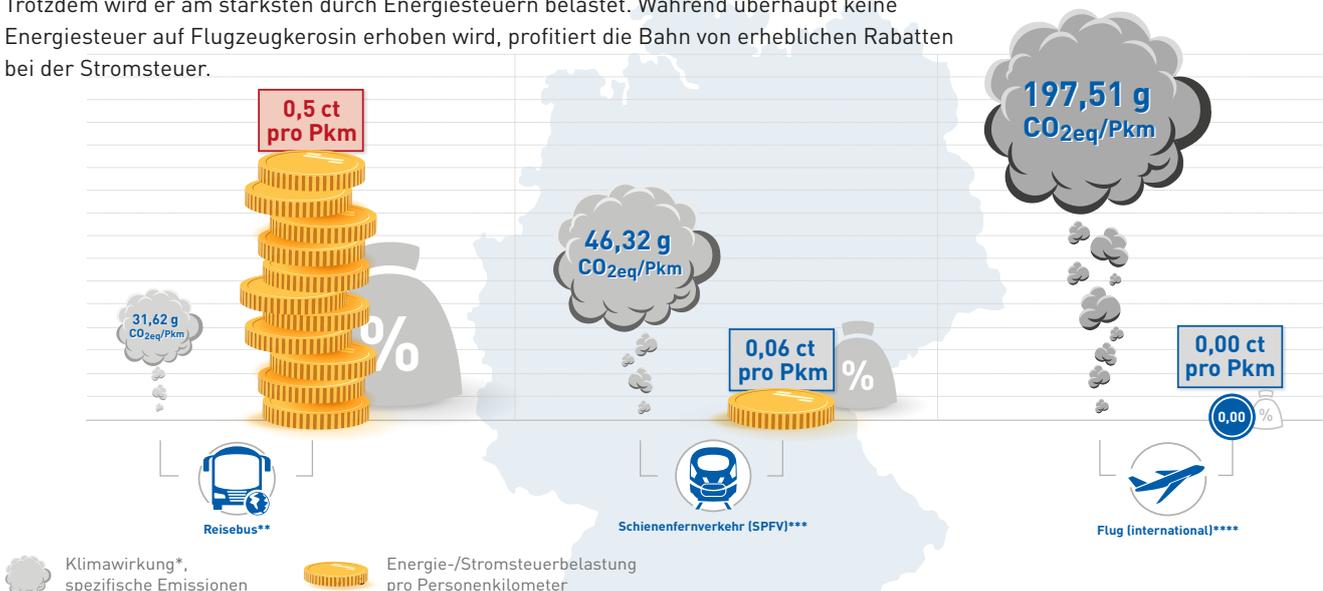
Es müssen daher unbedingt Maßnahmen ergriffen werden, um die Preissteigerungen zu kompensieren. Denn der Bus wird für das Gelingen der Verkehrswende dringend gebraucht – als flexibler, kostengünstiger und sofort verfügbarer Partner der Schiene. Nur mit wettbewerbsfähigen Preisen kann die Attraktivität des klimafreundlichen Buses gegenüber dem Pkw gehalten oder sogar gesteigert werden. **Unkompliziert möglich wäre eine Kompensation des CO2-Preises über den bereits existierenden Mechanismus der Steuerrückerstattung über die Hauptzollämter (§56 Energiesteuergesetz). Derzeit können sich ÖPNV-Unternehmen fünf Eurocent pro verbrauchtem Liter Diesel erstatten lassen. Der Erstattungsbetrag pro Liter sollte in Anlehnung an den steigenden CO2-Preis schrittweise erhöht und die Erstattungsfähigkeit auch auf Reise-**

**busse im Fern- und Gelegenheitsverkehr ausgeweitet werden.** Ende 2025 sollte eine Evaluation des Rabatts mit Blick auf die Verfügbarkeit und das Kostenniveau von (Reise-)Bussen mit alternativen Antrieben erfolgen. Bei Verfügbarkeit von marktauglichen Modellen, die wirtschaftlich zu betreiben sind, wird der Rabatt dann phasenweise beendet.

Es ist richtig und wichtig, dass mit „Push und Pull“-Maßnahmen daran gearbeitet wird, die Elektrifizierung des Verkehrs voranzutreiben. Im Pkw-Bereich ist mittlerweile eine annähernde Kostenparität zwischen konventionellen und alternativen Antrieben erreicht. **Der CO2-Preis wird dafür sorgen, dass es immer unattraktiver wird, einen Verbrenner zu fahren. Im Busbereich sind wir noch weit entfernt von einer Kostenparität – auch bei hohen Förderungen. Ganz davon abgesehen, dass der Diesel-Motor auf der Mittel- und Langstrecke noch alternativlos ist.** Der CO2-Preis kann hier seine Lenkungswirkung also noch nicht entfalten. Im Gegenteil: Durch ihn wird Kapital gebunden, das heute im ÖPNV und später im Fern- und Gelegenheitsverkehr bei den dringend benötigten Investitionen in die Antriebswende fehlt. **Denn eins ist vollkommen klar: Fahrpreiserhöhungen stehen nicht zur Debatte. Für nachhaltige Mobilität braucht es einen starken, wettbewerbsfähigen Bus-Sektor – und eine Kompensation des CO2-Preises.**

**DER BUS: HÖCHSTE ENERGIESTEUERBELASTUNG TROTZ GERINGSTER KLIMAWIRKUNG.**

Kein anderes öffentliches Verkehrsmittel verursacht pro Personenkilometer (Pkm) weniger klimaschädliche Emissionen als der Reisebus. Trotzdem wird er am stärksten durch Energiesteuern belastet. Während überhaupt keine Energiesteuer auf Flugzeugkerosin erhoben wird, profitiert die Bahn von erheblichen Rabatten bei der Stromsteuer.



Stand 10/2020

Quellen: DB Fernverkehr Geschäftsbericht 2019, Umweltbundesamt „Ökologische Bewertung von Verkehrsarten 2020“, Bundesfinanzministerium, eigene Berechnungen  
 \*Klimawirkung berücksichtigt u.a. Betrieb und Bau der Fahrzeuge sowie Energiebereitstellung // \*\* Werte für Fernbus, 0,4704 € Energiesteuer pro Liter Diesel, 1,13 Liter Diesel Verbrauch pro 100 Pkm // \*\*\* 2019: Aufwendungen DB Fernverkehr für Strom 306 Mio. €, davon 28 Mio. € Stromsteuer, 44,1 Mrd. Pkm Fahrleistung // \*\*\*\* Keine Energiesteuer auf Kerosin, weder national noch international

## MIT GESENKTER MEHRWERTSTEUER ZU MEHR NACHHALTIGEM VERKEHR.

*Wenige Wirtschaftsbereiche wurden von der Corona-Pandemie so hart getroffen wie der Busreise-Sektor. Beim Fernbus brachten Reisebeschränkungen den internationalen Verkehr zum Erliegen. Der Aufruf zum Tourismus-Verzicht führte zu einem dramatischen Rückgang bei den innerdeutschen Fahrgastzahlen. Die Bustouristik-Unternehmen wurden durch ein fast zehn Monate dauerndes Kompletterbot von Busreisen in ihrer Existenz bedroht. Das fortdauernde Fehlen von Großveranstaltungen und der Verzicht auf Klassenfahrten verhindern eine spürbare Erholung der Branche. Egal ob im Fernbus- oder im Gelegenheitsverkehr, von einem Normalbetrieb ist man noch weit entfernt.*

Die Rettungsschirme haben den Unternehmen durch die härtesten Monate der Krise geholfen. Viele verdanken ihnen ihre wirtschaftliche Existenz.

**Expert\*innen rechnen jedoch damit, dass die schwerste Zeit für die Unternehmen erst noch beginnt – nämlich dann, wenn Reisen wieder möglich ist, die Hilfen auslaufen, die Kund\*innen aber zögern, den Bus wieder für das Reisen zu nutzen.**

Fast 18 Monate Pandemie und das Abstandsgebot gehen nicht spurlos am Verhalten der Menschen vorbei. Auch wenn Reisebusse die besten Lüftungsanlagen aller öffentlichen Verkehrsmittel haben, laufen die Buchungen nur sehr zögerlich. Darüber hinaus liegt das Mietomnibusgeschäft auf absehbare Zeit brach. Weder Vereinsfahrten noch Fußballspiele vor ausverkauften Rängen finden statt. Ein schwerer Schlag für die Unternehmen. Das Mietomnibusgeschäft macht mit rund 70 Prozent den Löwenanteil des Gelegenheitsverkehrs aus.

**Für eine spürbare Belebung der Branche und den Neustart nach Corona ist es essentiell, die Mehrwertsteuer für Busreisen zu reduzieren – sowohl für Tickets im Fernbus als auch für Fahrten im Gelegenheitsverkehr. Eine solche Mehrwertsteuersenkung würde deutlich unter 100 Millionen Euro pro Jahr**

**kosten.** Gut investiertes Geld: Vor der Pandemie

beförderten Reise- und Fernbusse fast 100 Millionen Reisende jährlich – nachhaltig, sicher und komfortabel. **Eine niedrigere Mehrwertsteuer wäre ein entscheidender Hebel, Busreisen attraktiver zu machen und würde helfen, die Reisendenzahlen aus der Vor-Corona-Zeit schneller wieder zu erreichen.** Hier besteht klar Handlungsbedarf. Das Bundesamt für Güterverkehr prognostiziert, dass selbst 2024 noch weniger Menschen im Fern- und Gelegenheitsverkehr mit Bussen unterwegs sein werden als 2019. Ein schwerer Schlag für das Gelingen der Verkehrswende. Denn Busreisende helfen ganz konkret, Emissionen zu sparen. Nur die Bahn ermöglicht ähnlich klimafreundliches, motorisiertes Reisen wie der Bus. Das zeigen alle Untersuchungen des Umweltbundesamtes.

Und die Mehrwertsteuersenkung auf Busreisen ist überfällig. **Deutschland ist einer von lediglich drei EU-Mitgliedstaaten, die noch den vollen Mehrwertsteuersatz auf internationale Busreisen erheben. Alle anderen Länder haben sich richtigerweise dafür entschieden, entweder gar keine Mehrwertsteuer oder nur den ermäßigten Satz zu fordern.** Deutschland muss hier nachziehen. Denn die Erfahrung bei Schienenfernverkehr zeigt: Eine niedrigere Mehrwertsteuer führt zu deutlich mehr Fahrgästen. Im Busbereich ist eine ähnliche Entwicklung zu erwarten. **Über 3.500 mittelständische Reisebusunternehmen und die Verkehrswende brauchen die Mehrwertsteuersenkung für Busfahrten.**

