

DER POLITIKBRIEF FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT

DEN WEG FREIMACHEN: BUSSE AUF DIE ÜBERHOLSPUR BRINGEN.

Kein öffentliches Verkehrsmittel befördert in Deutschland mehr Menschen als der Bus. Trotzdem spielt der Klimaprimus in der politischen Wahrnehmung nur eine Nebenrolle. Im Fokus stehen Flieger und Bahn. In das marode System Schiene werden Hunderte Milliarden Euro versenkt, ohne Aussicht auf baldige Verbesserungen. Gleichzeitig wird, trotz der schlechten Umweltbilanz des Flugverkehrs, regelmäßig gefordert, die Fluggastzahlen zu steigern. Aber auch im Wettbewerb der Verkehrsträger wird der Bus klar benachteiligt.

Der Bus, der stille Champion

Und das ohne jeden Grund. Er ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Über 80.000 Busse mit mehr als 120.000 Fahrerinnen und Fahrern – davon jeweils mehr als die Hälfte in den über 3.000 privaten Busunternehmen. Lokal verwurzelt als wichtiger Arbeitgeber gerade im ländlichen Raum erbringt der Busmittelstand 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. Und das mit hervorragenden Umweltwerten. Hinzu kommt: In Deutschland werden noch in großem Umfang Busse hergestellt. Das ist nahezu einzigartig in Westeuropa. **Es gilt also: Wer den Bus stärkt, stärkt die Wirtschaft, ermöglicht mehr Mobilität und schützt das Klima. Daher gilt: Deutschland braucht mehr Bus!**

THEMEN & INHALTE

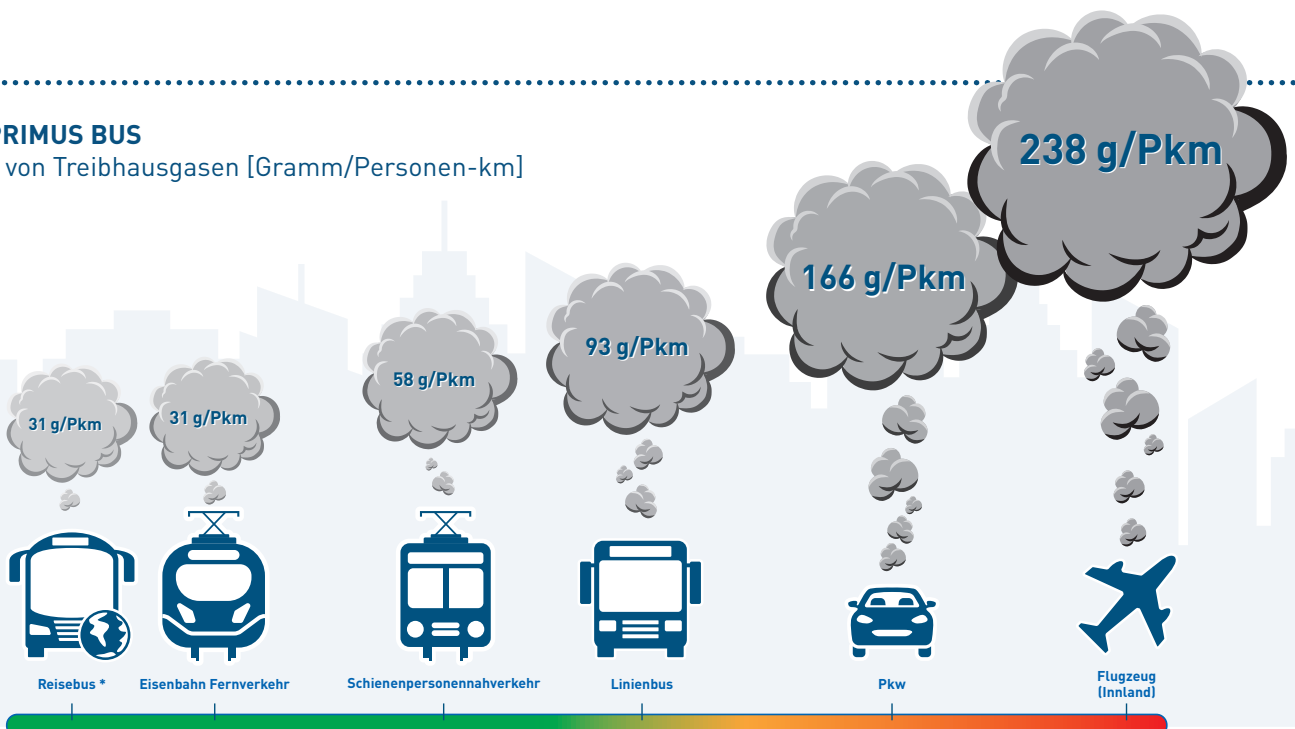
- Den Weg freimachen: Busse auf die Überholspur bringen.
- Illegalen Linienverkehr verhindern.
- Bürokratie ohne Wirkung abschaffen.

Unfaire Energiesteuerbelastung

Beispiel 1 für Wettbewerbsverzerrungen: Der Flugverkehr wird massiv subventioniert. Nach Zahlen des Umweltbundesamtes verzichtet der deutsche Fiskus auf über 12 Milliarden Euro jährlich. Denn so viel würde in die öffentlichen Kassen gespült, wenn Kerosin normal versteuert und für die innerdeutschen Streckenanteile von internationalen Flügen Mehrwertsteuer erhoben würde. Parallel werden defizitäre Regionalflughäfen weiter mit Steuermitteln gestützt. Auch wenn neue EU-Vorschriften dem eigentlich einen Riegel verschieben sollen, ist anzunehmen, dass weiterhin offene und verdeckte Subventionen an Billigflieger weitergeleitet werden. **Ganz anders beim Bus: Der zahlt rund 47 Cent Energiesteuer pro Liter Diesel. Eine Busreise von Berlin nach Paris wird daher mit knapp 300 Euro Energiesteuer belastet. Für die gleiche Strecke mit dem Flieger wird kein Cent Kerosinsteuer fällig.** Dabei fallen beim Bus pro Person und Kilometer nur 30g CO₂ km an – beim Flieger sind es mindestens sechsmal so viel Treibhausgase.

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



Mehrwertsteuerdiskriminierung Teil 1

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. **Hierzulande wird der innerdeutsche Streckenabschnitt jedoch nach der deutschen Mehrwertsteuer abgerechnet. Für den außerdeutschen Anteil gilt der jeweilige Satz des anderen Landes. Ein bürokratischer Albtraum!** Beim Flieger hat man sich hingegen dafür entschieden, auf die komplizierte Unterteilung der Flugstrecken zu verzichten. Außerdem sei es wettbewerbsverzerrend, wenn in Deutschland für internationale Flüge Mehrwertsteuer fällig werden würde. Warum auch immer... Denn ein Passagier in einem Flugzeug von Berlin nach Paris würde bei allen Fluglinien auf der Strecke die gleiche Mehrwertsteuer zahlen. Nachhaltiges Reisen fördern geht anders.

Mehrwertsteuerdiskriminierung Teil 2

Zug und Bus sind komplett unterschiedlich und machen etwas vollständig anderes. Zumindest könnte man zu diesem Schluss kommen, wenn man sich die deutsche Mehrwertsteuer anschaut. Denn nur so lässt es sich rechtfertigen, dass seit 2019 der ermäßigte Mehrwertsteuersatz für ICE und Co. gilt, während bei Fernbussen die vollen 19 Prozent fällig werden. **Denn eigentlich müssten laut EU-Mehrwertsteuerregelungen gleichartige Dienstleistungen, die miteinander im Wettbewerb stehen, auch gleich besteuert werden.** Aber das Finanzministerium hat damals argumentiert, dass Bus und Bahn nicht zu vergleichen seien und die unterschiedlichen Mehrwertsteuersätze daher vollkommen in Ordnung gehen. Der soziale Aspekt zeigt die Absurdität besonders deutlich: Während die Investmentbankerin in der 1. Klasse des ICE von steuerlich

subventionierten Ticketpreisen profitiert, zahlt der Altenpfleger im Fernbus den vollen Steuersatz. Und das obwohl sein Klimafußabdruck ähnlich niedrig ist und es für ihn wirklich einen Unterschied macht, ob die Fahrkarte teurer oder günstiger ist. Denn Untersuchungen zeigen klar: Im Fernbus reisen insbesondere Menschen mit niedrigerem Einkommen. Und einkommensschwache Menschen können sich realistisch betrachtet, auch weiterhin keine ICE-Fahrt leisten – zumindest nicht zu den Hauptreisezeiten freitags, sonntags oder vor Feiertagen, wo es kaum Sparpreistickets gibt, also immer dann nicht, wo die meisten Menschen verreisen. Wer eine sozial ausgewogene Verkehrspolitik verfolgt, muss auch die Mehrwertsteuer für den Bus senken.

Fahrgastrechte: Markt statt exzessiver Regulierung

Während beim Flieger und bei der Bahn die Fluggast- bzw. Fahrgastrechte bereits abgebaut wurden oder gerade abgeschwächt werden, geht die Reise beim Bus in die andere Richtung. Seit 2023 haben Bahnreisende bei durch höhere Gewalt verursachte Verspätungen keinen Anspruch auf Entschädigungen mehr. Und auf EU-Ebene werden gerade die Erstattungsregelungen bei verspäteten Flügen entschärft. Beim Bus hingegen wird darüber nachgedacht, die Fahrgastrechte bei Busfahrten deutlich auszubauen. **So wird in Brüssel intensiv über neue Vorschriften bei der Gepäckmitnahme und eine deutliche Ausweitung des Anwendungsbereichs der Busfahrgastrechte nachgedacht. Dabei gibt hat sich das bisherige System bewährt.** Die eigenwirtschaftlichen Busunternehmen haben ein hohes Interesse daran, dass die Fahrgäste zufrieden sind. Ansonsten nutzen sie Alternativen. Der Markt funktioniert. Die Fahrgastrechte bei Flieger und Bahn abzubauen und gleichzeitig beim Bus zu verschärfen, wäre eine weitere Wettbewerbsverzerrung.

Fairen Wettbewerb ermöglichen

Der Bus spielt eine wesentliche Rolle in der öffentlichen Mobilität. Ohne ihn läuft nichts. Wettbewerbsverzerrungen zu Gunsten von Flieger und Zug bremsen ihn jedoch aus. Wer klimafreundliche Mobilität fördern und öffentliches Geld sparen will, der beendet diese Ungleichbehandlung der Verkehrsträger.



ILLEGALEN LINIENVERKEHR VERHINDERN.

Wer auf eine klimafreundliche Fernmobilität ohne eigenes Auto setzt, ist häufig auf Bus oder Bahn angewiesen. Insbesondere der Fernbus überzeugt mit hervorragenden Umweltwerten – oft sogar besser als die Bahn. Doch seit Jahren wird der legale Linienverkehr zunehmend von illegalen Angeboten mit Kleinbussen unterlaufen. Meist handelt es sich dabei um Fahrzeuge mit 8+1 Sitzen, die ohne Genehmigung aus Osteuropa operieren.

Illegale Anbieter gefährden Wettbewerb und Sicherheit

Diese Anbieter werben offen in sozialen Medien und bieten internationale Haustür-zu-Haustür-Fahrten an. Deutschland ist entweder Ziel- oder Transitland. **Sie haben meist keine gewerbliche Zulassung, unterliegen nicht den strengen Kontrollen zur Fahrzeugsicherheit und die Fahrer haben noch nie etwas von den Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten gehört.**

Viele dieser Kleinbusse sind mit Anhängern für zusätzliches Gepäck ausgestattet und legen Strecken von über 2.000 Kilometern ohne Fahrerwechsel zurück. Mitunter übernehmen sogar Fahrgäste selbst das Steuer – in unbekanntenen Fahrzeugen, ohne Erlaubnis zur Personenbeförderung und ohne Versicherungsschutz. **Die Konsequenz: ein unkalkulierbares Risiko für alle Insassen und andere Verkehrsteilnehmende. Schwere Unfälle sind leider fast an der Tagesordnung.** Während Unternehmen mit offiziell genehmigten Linienverkehren hohe Auflagen erfüllen, Steuern zahlen und zur sicheren Mobilität

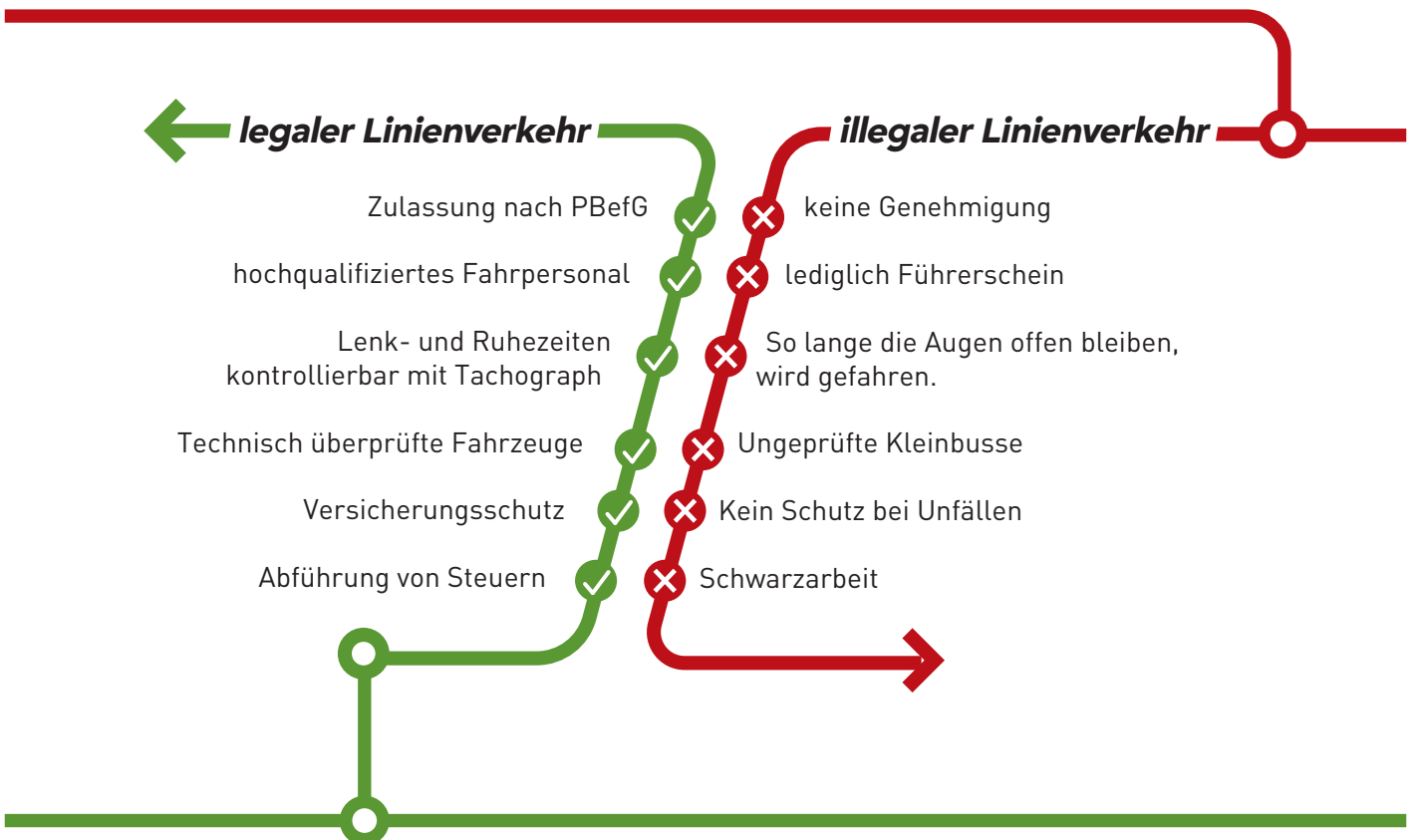
beitragen, sehen sie sich einer unregulierten Konkurrenz ausgeliefert – und geraten aufgrund des unfairen Wettbewerbs zunehmend unter Druck.

Behörden reagieren zu zaghaft

Seit Langem wird dem illegalen Linienverkehr von staatlicher Seite nicht wirksam begegnet. Statt einer Eindämmung ist vielmehr eine Ausweitung zu beobachten: In sozialen Netzwerken werben die Anbieter offen für ihre illegalen Fahrten. Zwar wurden immer wieder Verstöße festgestellt, doch die meist milden Sanktionen haben bislang keine abschreckende Wirkung entfaltet.

So kann der Turnaround gelingen

Zwar besteht bereits eine Genehmigungspflicht für gewerbliche Linienverkehre, doch es fehlt an wirksamen Kontrollen. **Statt Fernbusse an der Grenze zu stoppen, sollten die Anstrengungen gezielt gegen illegale Verkehre mit Kleinbussen eingesetzt werden.** Nur wenn Bußgelder und Strafen spürbar ausfallen und konsequent vollzogen werden, lässt sich die abschreckende Wirkung erzielen, die notwendig ist. So werden sichere und faire Reisebedingungen für alle gewährleistet – und der Bus bleibt auch weiterhin ein zentraler Baustein nachhaltiger Mobilität.



BÜROKRATIE OHNE WIRKUNG ABSCHAFFEN.

Seit Jahrzehnten ist das EU-Fahrtenblatt bei grenzüberschreitenden Gelegenheits- und Kabotagefahrten mit dem Bus verpflichtend. Einst als Kontrollinstrument in einem fragmentierten Europa gedacht, ist es heute ein bürokratisches Überbleibsel ohne echten Mehrwert. In Zeiten digitaler Fahrtenschreiber, europaweiter Datenmeldungen und GPS-basierter Systeme wirkt das manuell ausgefüllte Formular aus der Zeit gefallen – und stellt für Busunternehmen einen erheblichen Verwaltungsaufwand dar.

Hoher Aufwand – kein Sicherheitsgewinn

Das Fahrtenblatt dient ursprünglich dazu, bei grenzüberschreitenden Gelegenheitsfahrten den legalen und genehmigten Charakter der Fahrt nachzuweisen – etwa gegenüber Kontrollbehörden im Ausland. Die darin erfassten Daten – Fahrdauer, Grenzübertritte, Fahrer- und Fahrzeugangaben – liegen jedoch längst digital vor. Moderne Smart-Tachographen und Telematiksysteme können all diese Informationen automatisch und zuverlässig bereitstellen. **Trotz dieser Redundanz drohen bei kleinsten formalen Fehlern empfindliche Strafen. In manchen EU-Mitgliedstaaten gleichen die Strafen für Fehler im Fahrtenblatt moderner Wegelagerei.** Das Fahrtenblatt trägt somit nicht zu mehr Kontrolle oder Sicherheit bei, sondern erzeugt nur Papierkrieg.

Digitale Alternativen längst verfügbar

Die neueste Tachographen-Generation speichert Grenzübertritte automatisch und fälschungssicher. **Mit der Integration des OSMNA-Dienstes (Open Service Navigation Message Authentication) werden Positionsdaten sogar kryptografisch abgesichert – ein Sicherheitsniveau, das kein Papierformular bieten kann.** Zwar sind viele neue Tachographen derzeit noch nicht mit OSMNA ausgestattet, eine Nachrüstung mit flächendeckendem Signal ist jedoch kurz- bis mittelfristig vorgesehen.

Für weiteren Rückenwind sorgt die VO (EU) 1258/2024: mit dieser hat sich die EU-Kommission verpflichtet bis spätestens Ende November 2025 über eine Durchführungsverordnung technische Spezifikationen vorzulegen, mit denen sich bei jeder Fahrt eindeutig und fälschungssicher erkennen lässt, ob es sich um Linien- oder Gelegenheitsverkehr handelt. Tachographen und Fahrerkarten sollen künftig diese Information erfassen können. Auf dieser Basis wird ein weiterer Teil des EU-Fahrtenblatts obsolet.

IMI-Meldung ersetzt Papierformulare

Da Kabotagefahrten im Personenverkehr nach EU-Recht bereits als Entsendungen gelten, müssen sie verbindlich über das Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) gemeldet werden. Anstatt wie bisher über das Fahrtenblatt zu prüfen, ob eine Kabotagefahrt vorliegt, könnten Kontrollbehörden künftig direkt auf die IMI-Daten zugreifen. **Das Fahrtenblatt wäre in diesem Zusammenhang nicht mehr erforderlich.**

Jetzt ist der richtige Zeitpunkt

Die technische Infrastruktur ist vorhanden, die gesetzliche Grundlage geschaffen: **Das EU-Fahrtenblatt ist überholt. Seine Abschaffung ist ein notwendiger Schritt, um Bürokratie abzubauen und die digitale Kontrolle zu stärken** – für eine moderne, sichere und verlässliche Mobilität in Europa.

