

Warum es keine Busmaut geben darf!

1. Die Maut ist unnötig!

Der Omnibus trägt mehr zum Verkehrssystem bei als er an Kosten verursacht.

Über die gezahlten Steuern und Abgaben finanziert der Straßenverkehr 149% der durch ihn anfallenden Wegekosten. (Kraftomnibusse 141%) Der Schienenverkehr kommt nur für 47% seiner Kosten auf. Somit finanziert der Straßenverkehr die Schienen in unserem Land. Zudem sorgen die gestiegenen Kraftstoffpreise stets für Mehreinnahmen des Staates im Bereich der Mehrwertsteuer.

2. Die Maut verzerrt den Wettbewerb!

Der Omnibus ist heute schon Wettbewerbsverzerrungen ausgesetzt. Dieser Nachteil darf nicht noch vergrößert werden.

Der Omnibus ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel und trägt mit geringem Kraftstoffverbrauch entscheidend zu einer nachhaltigen Mobilität bei. Dennoch hat die Bundesregierung den Reisebus gegenüber den Verkehrsträgern Schiene und ÖPNV schlechter gestellt und von mineralöl- und stromsteuerlichen Begünstigungen ausgeschlossen. Die Mehrkosten für Fahrstrom liegen bei Oberleitungsbussen fast 80% gegenüber der Schiene.

3. Die Maut ist mittelstandsfeindlich!

Der private Mittelstand mit seinen 5000 Omnibusunternehmen würde durch eine Maut massiv geschädigt.

Im Gegensatz zur hochsubventionierten Bahn haben die mittelständischen Omnibusunternehmer keine Möglichkeiten die Mehrbelastungen mittels Quersubvention auszugleichen. Eine Maut würde direkt zu höheren Fahrpreisen führen und den Busverkehr z.B. gegenüber dem Billigflieger unattraktiv machen. Somit würde es auch das heimische Tourismusgewerbe, wie Hotellerie und Gastronomie finanziell treffen.



Fakten

- Der Omnibus trägt seine Kosten selbst
- Schon jetzt bestehen Wettbewerbsverzerrungen zulasten des Omnibusses

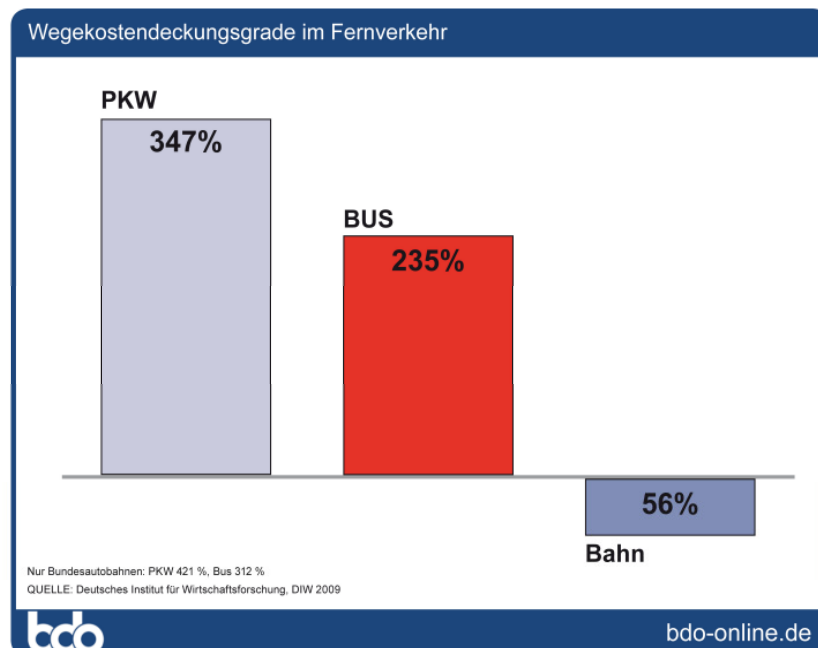
Der Omnibus trägt seine Kosten selbst

Der Straßenverkehr in Deutschland deckt seine Wegekosten zu insgesamt 149 Prozent. Hingegen liegt der Wegekostendeckungsgrad im Schienenverkehr der Deutschen Bahn AG lediglich bei 47 Prozent. Zu diesem Ergebnis kam das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) im Rahmen seiner Wegekostenberechnung der Verkehrsträger Straße und Schiene zum Jahr 2007. Vor dem Hintergrund der jüngsten Mauterhöhungen und geführten Diskussionen um die Einführung weitere Mautgebühren liefert dieses Gutachten aktuelle Zahlen zur Wegekostendebatte.

Die deutschen Omnibusse erbrachten im Jahre 2007 Wegeeinnahmen des Staates in Form von Mineralölsteuer, Kraftfahrzeugsteuer und Parkgebühren in Höhe von 454 Mio. €, während sich die entsprechenden Wegekosten nur auf 322 Mio. € beliefen. Daher decken deutsche Busse ihre Wegekosten derzeit zu 141 Prozent. Hohe Wegekostendeckungsgrade der Busse ergaben sich den Berechnungen zufolge insbesondere bei Autobahnen (Kostendeckung: 306%) und Bundesfernstraßen (Kostendeckung: 234%). Auf Autobahnen zahlen deutsche Busse somit das Dreifache dessen, was sie an Wegekosten verursachen, auf Bundesfernstraßen sogar mehr als das Doppelte.

Die Wegekostendeckung für Pkw liegt bei 208 Prozent. Deutsche Lkw deckten ihre Wegekosten mit 99 Prozent fast vollständig. Im Schienenverkehr der deutschen Bahn lag die Wegekostendeckung laut DIW bei 47 Prozent. Dieser ergibt sich aus einer Deckung des Schienengüterverkehrs von 11 Prozent sowie einem Deckungsgrad im Personenverkehr von 90 Prozent. Der SPNV erreicht als einziger Schienenbereich eine Kostenüberdeckung von 117 Prozent.

Die Studie macht deutlich, dass es keinen Anlass gibt, über zusätzliche Belastungen der Straßenverkehrsmittel nachzudenken.



Schon jetzt bestehen Wettbewerbsverzerrungen zulasten des Omnibusses

Der großen volkswirtschaftlichen, ökologischen, verkehrs- und tourismuspolitischen Bedeutung der Omnibuswirtschaft stehen schon heute ungünstige Rahmenbedingungen für diese Branche entgegen. Insbesondere steuerliche Benachteiligungen der Omnibusse gegenüber den Hauptkonkurrenten stellen einen gravierenden Wettbewerbsnachteil dar. Mehrbelastungen entstehen für Omnibusse durch Mineralöl- und Stromsteuer, Kraftfahrzeug und Umsatzsteuer.

Mit der Einführung der so genannten ökologischen Steuerreform hat die Bundesregierung den Reisebus gegenüber den Verkehrsträgern Schiene und ÖPNV schlechter gestellt. Weil der Reisebus nach Auffassung der Bundesregierung nicht der Daseinsvorsorge dient, wurden die mineralöl- und stromsteuerlichen Begünstigungen auf Schiene und ÖPNV beschränkt. Strom für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr und im Verkehr mit Oberleitungsomnibussen wird nicht mit dem Regelsteuersatz von 2,05 Cent je Kilowattstunde, sondern nur mit 1,142 Cent besteuert.

Dem 23. Subventionsbericht der Bundesregierung vom 03. August 2011 sind detailliert die in Deutschland gewährten Steuervergünstigungen und Finanzhilfen aufgeführt. Danach ist erhält der Buslinienfernverkehr keinerlei Vergünstigungen.

Insgesamt wird damit gerechnet, dass im Jahr 2012 ein Volumen von 22,6 Mrd. Euro erreicht wird. Hiervon entfallen 2,989 Mrd. Euro auf den Verkehrsbereich. Das sind 13,23 %. Hiervon entfallen alleine auf die Nichtbesteuerung des Flugbenzins 680 Mio. Euro (Inlandsflüge), während auf den übrigen Verkehr 2,309 Mrd. entfallen sollen.

Von erheblicher Bedeutung ist noch die Förderung des öffentlichen Nah- und des Schienenverkehrs durch den u.a. ermäßigten Mehrwertsteuersatz für die Personenbeförderung im Nahverkehr (Zug, Bus, Taxi). Sie soll 2012 insgesamt 940 Mio. Euro betragen. Der Schienenverkehr wird zusätzlich mit 110 Mio. Euro p.a. bei der Stromsteuer entlastet. Gegenüber dem Regelsteuersatz beträgt dort der Entlastungsfaktor über 44 %.

Das Bundesumweltamt weist in einer Veröffentlichung aus dem Jahr 2010 darauf hin, dass der Flugverkehr in Deutschland unter Berücksichtigung der Mehrwertsteuer- und Kerosinsteuerbefreiung für Auslandsflüge eine Steuervergünstigung von nahezu 10 Mrd. Euro genießt.

Wenn behauptet wird, die Einführung einer Busmaut sei gerecht, da die Bahnen Trassenpreise zahlen müssten, so ist dies eine rein interessensgeleitete Argumentation. Anders als die DB AG müssen private Omnibusunternehmen ihre Gewinne im Fernlinienverkehr selbst erwirtschaften.

Die DB Netz AG ist dagegen ein hoch subventioniertes Unternehmen, das jedes Jahr vom Steuerzahler 2,5 Milliarden Euro für Erhaltungsinvestitionen und weitere 1,2 Milliarden für neue Schienenprojekte bekommt. Insgesamt erhält der Eisenbahnverkehr jährlich Zuschüsse vom Steuerzahler in Höhe von rund neun Milliarden Euro.

Die DB Netz AG macht derzeit im Jahr etwa 800 Millionen Euro Gewinn. Dieser soll in den nächsten Jahren auf 1,2 Milliarden Euro steigen. Das Geld für die Zahlung der Trassenpreise stammt im Wesentlichen aus Steuertöpfen, da die Länder den Regionalverkehr mit jährlich rund 7 Milliarden Euro bezuschussen.

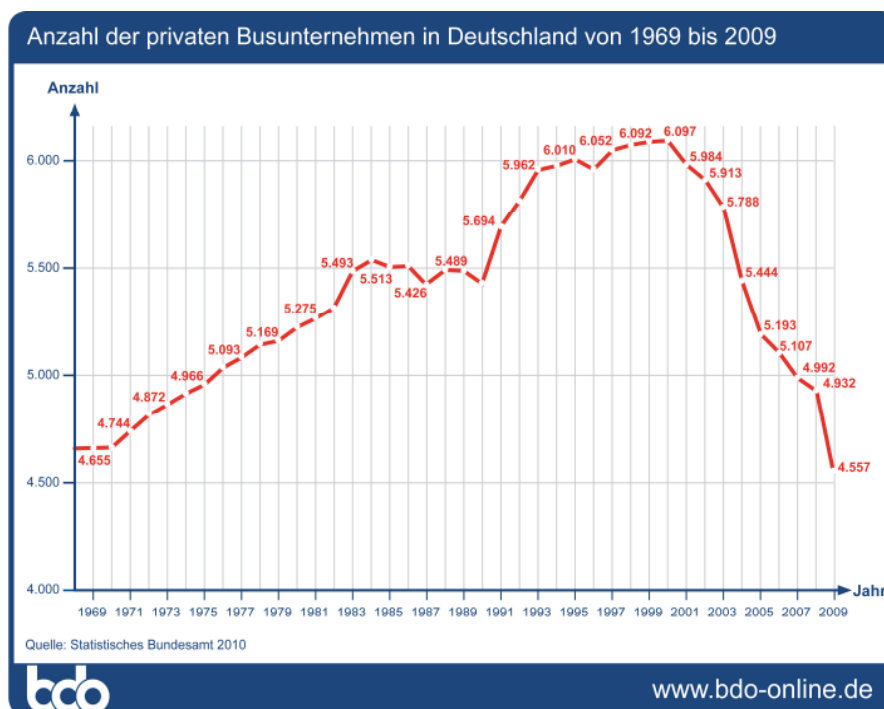
Der Staat hilft der Netzsparte der Bahn zudem durch äußerst günstige Finanzierungen. Zwar hat der Konzern seit der Bahnreform bereits wieder einen Schuldenberg von 17 Milliarden Euro aufgehäuft. Doch die Zinsbelastung der DB Netz beträgt nur 370 Millionen Euro pro Jahr. Denn nur die Hälfte der Verbindlichkeiten der DB Netz AG ist zinspflichtig, ein großer Teil dagegen sind zinslose Darlehen des Bundes. Damit wird die DB Fernverkehr durch die bestehende Holding Struktur in erheblichem Maße dadurch quersubventioniert, dass die Deutsche Bahn Finanzmittel aus dem Netz in die Holding transferiert.

Allein hierdurch sind bereits erhebliche Wettbewerbsverzerrungen zulasten des Busverkehrs gegeben. Dies bleibt nicht ohne Folgen.



Seit mehreren Jahren nimmt die Anzahl der Busunternehmen in Deutschland ab.

Gegenüber dem Jahr 2000 mit einem Höchststand von 6.097 Unternehmen gibt es mittlerweile mehr als 1500 private Busunternehmen weniger. Damit hat sich die Zahl der Unternehmen innerhalb von sieben Jahren um knapp 25 Prozent reduziert. Gründe dafür sind Verkäufe, Betriebsaufgaben, Insolvenzen sowie ein zunehmender Konzentrationsprozess der Branche. Dies zeigt die außerordentliche Notwendigkeit einer starken Rückendeckung des mittelständischen Bustouristikgewerbes durch Schaffung ausgewogener gesetzlicher Rahmenbedingungen. Die Einführung einer Busmaut ist hierbei nicht der richtige Weg.



Hintergründe

- Die deutsche Omnibuswirtschaft
- Sicherheit
- Umwelt



Die deutsche Omnibuswirtschaft

In der deutschen Tourismuswirtschaft und im öffentlichen Nahverkehr spielt die Busbranche eine wichtige Rolle. Der Omnibusmarkt umfasst nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 4 992 private Omnibusunternehmen mit rund 76 000 Bussen. Der Omnibus sichert 750 000 Menschen in Deutschland ihre Arbeitsplätze, darunter über 95 000 direkt bei Omnibusunternehmen beschäftigte Mitarbeiter. Für die deutsche Automobilindustrie ist der Omnibusmarkt mit rund 10 000 jährlich produzierten Omnibussen ein bedeutendes Produktsegment, der die weltweite Führungsposition der deutschen Omnibushersteller auf rund 15 000 Beschäftigten sichert.

Der Omnibus ist nach dem Kraftwagen das wichtigste Beförderungsmittel im Personenverkehr. Im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs übertreffen die Verkehrsleistungen des Omnibusses diejenigen der anderen Verkehrsträger bei weitem. Der Omnibusverkehr ist insbesondere in den Randlagen der großen Städte, den Mittelzentren und der Fläche der Hauptleistungsträger im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Im allgemeinen Linienverkehr werden in Deutschland 628 000 Linienkilometer durch den Bus bedient. Kein anderes öffentliches Verkehrsmittel besitzt eine auch nur annähernd vergleichbare Linienlänge, was die herausragende Bedeutung des Omnibusses für eine großflächige Bedienung mit Nahverkehrsleistungen unterstreicht.

Im Jahr 2009 konnte die Busreise ihren Anteil von 9 Prozent an den Urlaubsreisen verteidigen. Über 23 Prozent der Bundesbürger wollen in den kommenden Jahren eine Busreise machen. Von den rund 24 Millionen Tagesfahrten, über zwei Millionen Kurz-, Städte-, Rund- und Studienreisen sowie zwei Millionen Haupturlaubsreisen, die mit dem Reisebus unternommen werden, profitieren insbesondere die heimischen Städte und Gemeinden über höhere Einnahmen.

Damit sichert die private Omnibusbranche in ihrer mittelständischen Struktur in hohem Maße Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Deutschland. Viele Feriengebiete und touristische Anbieter in Deutschland hängen existenziell vom Reisebus ab. Außerdem leistet der Reisebus einen maßgeblichen Beitrag zu einem umweltverträglichen Tourismus.

Wie viel Geld die mit dem Omnibus anreisenden Gäste tatsächlich umsetzen, untersucht eine bislang unveröffentlichte Studie. Mit diesem finanziellen Potential schaffen Busse Einkommen und Arbeitsplätze, aber auch öffentliche Kassen profitieren direkt oder indirekt durch die Besucher. Tatsächlich erbringen die Bustouristen in Deutschland Bruttoumsätze von insgesamt 10,5 Milliarden Euro. Davon profitieren die öffentlichen Kassen in Höhe von 1,5 Milliarden Euro Steuereinnahmen. Die 82 Millionen Bustouristen in Deutschland generieren zudem 205 000 Arbeitsplätze in vielen Wirtschaftszweigen Deutschlands.



Sicherheit

Der Omnibus ist ein besonders sicheres Verkehrsmittel. An tödlichen Unfällen war der Bus nur zu 0,3 Prozent beteiligt, somit seltener als alle übrigen Verkehrsmittel im Straßenverkehr. Die Omnibushersteller haben in den letzten Jahrzehnten durch zahlreiche technische Innovationen für eine noch bessere Sicherheitsbilanz des Omnibusses gesorgt. Die stetige Verbesserung der Bussicherheit ist gleichermaßen ein Anliegen des Busgewerbes wie der Politik. Die Säulen der Bussicherheit sind die Ausrichtung der Unternehmungen auf dieses Ziel, die Ausbildung und Wettbewerbsbedingungen der Busfahrer sowie die technischen Standards der Fahrzeuge.

Absolute Anzahl im Personenverkehr getöteter Insassen in Deutschland

motorisierter Individual-Verkehr *	5.498	5.125	5.049	4.854	4.218	3.815	3.583	3.532	3.134	2.859	69,1 %
Fußgänger	993	900	873	812	838	686	711	695	653	591	14,3 %
Fahrräder	659	635	583	616	475	575	486	425	456	462	11,2 %
Güterkraftfahrzeuge	279	230	244	236	233	213	235	250	211	164	4,0 %
Bahn	51	25	40	39	14	15	10	16	10	8	0,2 %
Flugverkehr	47	51	118	43	23	29	39	30	47	40	1,0 %
Bus	9	11	12	17	16	9	12	26	10	12	0,3 %
Insgesamt	7.536	6.977	6.919	6.617	5.817	5.342	5.076	4.974	4.521	4.136	100,0 %
	2000	2001	2002	2003	** 2004	** 2005	** 2006	** 2007	** 2008	** 2009	** 2009

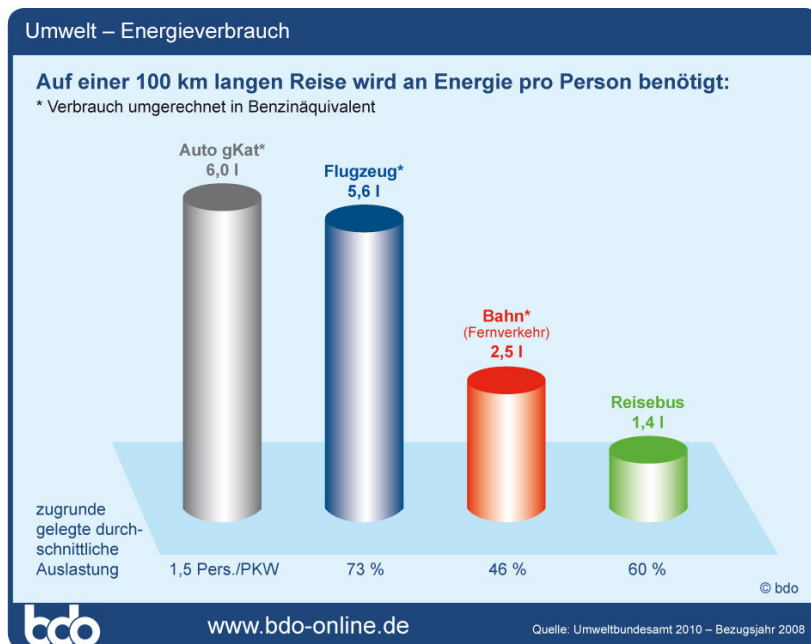
* PKW, Motorrad, Mofa, Moped
 ** Zahlen für die Bahn sind ab 2004 wegen methodischer Änderungen nur eingeschränkt mit früheren Jahren vergleichbar.

Quelle: Statistisches Bundesamt 2010

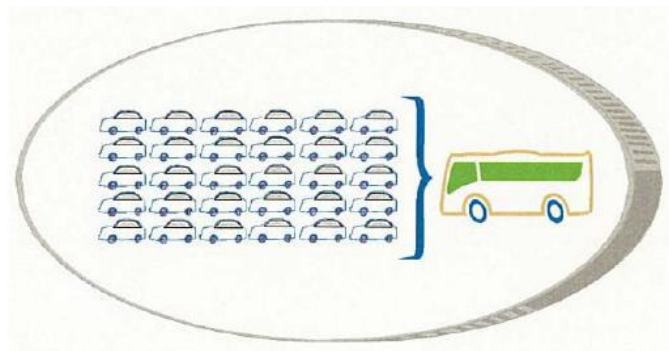
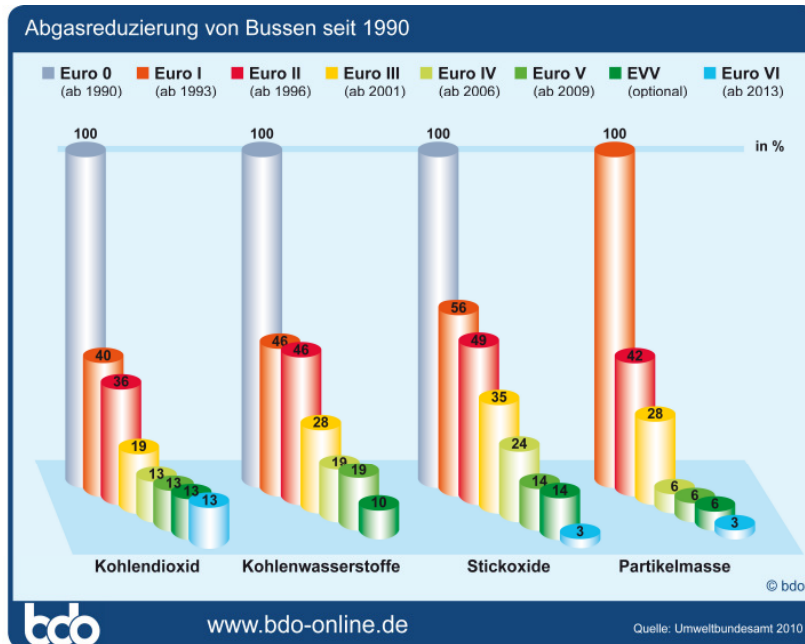
Umwelt

Der Omnibus ist überdies ein besonders ökologisches Verkehrsmittel. Der Kraftstoffverbrauch von Omnibussen ist in den vergangenen zehn Jahren um etwa 15 Prozent zurückgegangen. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch pro Fahrgast auf Einhundertkilometer beträgt im städtischen Linienverkehr rund zwei Liter Diesel und im Reisebus bei einer realistischen Auslastung von 60 Prozent nur 1.4 Liter Diesel – bei voller Auslastung sogar nur 0.9 Liter. Mit 3,1 kg Kohlendioxid-Ausstoß je Person verfügt der Bus zudem mit Abstand über den geringsten Abgasausstoß. Hingegen stößt ein PKW die vierfache Schadstoffmenge (13,8 kg CO2) aus. Selbst die Bahn produziert 50 Prozent mehr Kohlendioxid als der Reisebus.

Der Bus ist somit hinsichtlich Energieverbrauch und Kohlendioxid-Ausstoß das umweltfreundlichste



Verkehrsmittel und sollte aufgrund seiner guten Klimabilanz gegenüber der Bahn, PKW und dem Flugzeug nicht benachteiligt werden. Auch hinsichtlich der Reduzierung der anderen Emissionswerte des Omnibusses belegen die EU-Richtlinien, dass der Bus seit 1990 alle Abgaswerte auf einen Bruchteil reduzieren konnte. Demnach emittiert ein EURO III-Bus nur noch 19 Prozent Kohlendioxid, 28 Prozent Kohlenwasserstoff, 35 Prozent Stickstoffoxide und 28 Prozent an Feinstäuben – verglichen mit den im Jahr 1990 reisenden Bussen. Ein Bus ersetzt zudem 30 PKW und ermöglicht damit staufreien und reibungslosen Verkehr. Somit gilt: Je mehr Menschen den Bus nutzen, desto besser für die Umwelt.



Der Omnibus ist damit sparsamer und umweltfreundlicher als alle anderen Verkehrsmittel.

Berlin, den 13.09.2011/CL