

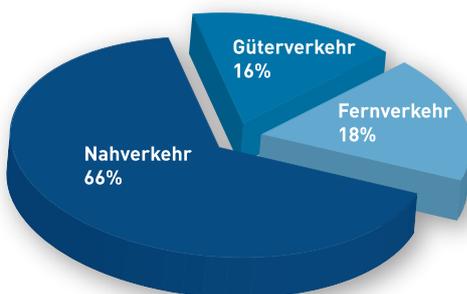
DER FERNBUS IM WETTBEWERB

Konkurrenz belebt den Verkehrsmarkt – Fakten zu Bahn und Fernbus im Vergleich

Mit dem Fernbus ist funktionierender Wettbewerb im Personenverkehr erst möglich geworden. Jetzt steigen sogar mehr Menschen auf Bus und Bahn um. Der Fernbus hat eine Qualitätsoffensive bei der DB ausgelöst. Mit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs hat die Politik also alles richtig gemacht. Dabei hat der Fernbus sogar klare Wettbewerbsnachteile im Vergleich mit der Bahn.

Dies ist eines der Ergebnisse, die das IGES Institut im „Faktenpapier Straße-Schiene“ festhält. Die Untersuchung bietet einen Vergleich der Infrastrukturnutzungsentgelte und Steuerlasten auf Straße und Schiene mit besonderer Berücksichtigung des Fernbusses.

Welche Bahnsparte zahlt für die Trassen



Grafik 1, Quelle: IGES – Faktenpapier Straße-Schiene

Der Fernbus verbessert die Wettbewerbsverhältnisse im Personenfernverkehr.

Eine Bestandsaufnahme

In Deutschland nutzen jährlich mehr als fünf Milliarden Menschen den Bus als Verkehrsmittel. Er ist sicher und umweltfreundlich. Er ist komfortabel und das zu einem guten Preis. Besonders die Fernbusse erfreuen sich seit 2013 großer Beliebtheit und lassen die Nutzerzahl steigen. Deshalb ist es wichtig, dass dem Bus in seiner für die gesamte Fernverkehrsbranche wichtigen Rolle keine Steine in den Weg gelegt werden.

Die Bahn erhält jährlich 17 Milliarden Euro Subventionen. Der Fernbus fährt ohne Zuschuss.

Während der privatwirtschaftlich organisierte Busverkehr ohne jegliche staatliche Zuwendung auskommt, wird der ICE-Verkehr der Bahn indirekt vom regionalen Nahverkehr subventioniert.

Der Fernlinienverkehr auf der Schiene wird indirekt vom regionalen Nahverkehr subventioniert, der mehr zahlt als seiner Betriebsleistung entspricht.

Insgesamt **66 Prozent** der gesamten Trassenentgelte bezahlt der subventionierte regionale Schienenpersonen-nahverkehr, also mehr als seiner Betriebsleistung entspricht. Der Fernverkehr der Bahn bezahlt nur **18 Prozent** der gesamten Trassenentgelte. (Grafik 1)

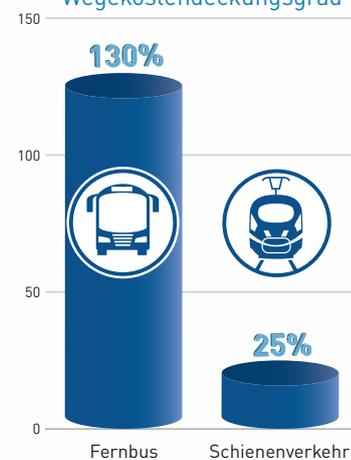
Der Schienenpersonenfernverkehr trägt seine Infrastrukturkosten bei weitem nicht, die Kostenunterdeckung liegt bei 75 Prozent, obwohl der Eisenbahnsektor rund 17 Milliarden Euro staatliche Zuwendungen erhält. Würde für die Bahn Kostendeckung als Maßstab gelten, müssten alle Trassenpreise vervierfacht werden. Ein typischer ICE müsste dann statt 3,33 Cent/Pkm insgesamt 13,32 Cent/Pkm zahlen.

Für eine Kostendeckung müsste der ICE das 4-fache an Trassenpreisen zahlen.

Der Fernbus deckt seine Wegekosten auf der Autobahn zu 130 Prozent

Die Busunternehmer zahlen mit jedem Tropfen Diesel, den ihre Busse verbrauchen, Mineralölsteuer. Und damit kommen sie für die Nutzung von Straßen auf. Mit der Abgabe trägt der Bus auch dazu bei, dass die Schiene ein für sie wichtiges Finanzierungsmittel erhält. Die Mineralölsteuer wird, so steht es im Gesetz, in die Regionalisierungsmittel für die Bahn umgeleitet. Eine Fernbusmaut würde den Markt verzerren.

Wegekostendeckungsgrad



Grafik 2, Quelle: IGES – Faktenpapier Straße-Schiene

Der Bus kommt für die ihm zuzurechnenden Kosten aller von ihm genutzten Straßen durch Zahlung der Mineralölsteuer auf.

Die Straße finanziert die Bahn. Deutsche Straßen sind bei weitem nicht nutzerfinanziert. Der Erhalt und Neubau von Infrastruktur wird über Steuern bezahlt.

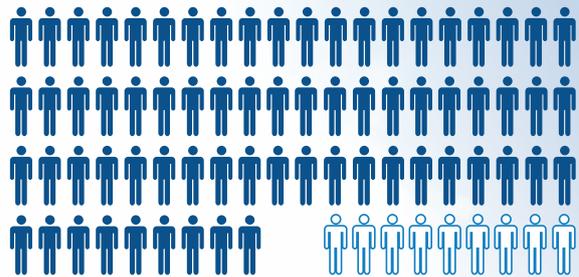
Bahn und Fernbus mit guten Perspektiven

Die Qualitätsoffensive der Bahn wäre ohne die Liberalisierung des Fernverkehr-Marktes nicht möglich gewesen. Die Zahl der Passagiere im Fernbuslinienverkehr wird sich 2018 bei 27 Millionen Passagieren jährlich einpendeln. Die Bahn wird Prognosen zufolge im Fernlinienverkehr neue Rekorde erzielen. Schon 2018 werden mehr als 140 Millionen Passagiere mit ihr reisen - das sind dann 10 Millionen mehr als zu Beginn der Liberalisierung. **Im internationalen Vergleich hat die Deregulierung des Fernverkehrs immer zu einer verbesserten Wettbewerbssituation geführt**, was die Dissertation „Die Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs“ (Eugenia Maier, Baden-Baden 2015) nachweist. (Grafik 3)

Eine Busmaut würde den Wettbewerb verzerren

Die Maut für den Bus wäre ein gravierender Wettbewerbsnachteil für dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel. Das würde zu Marktverzerrungen führen. **Zumal der Großteil aller Straßen in Deutschland steuerfinanziert bleibt**. Bei allen Fahrzeugen, die eine Infrastrukturabgabe zahlen oder demnächst zahlen sollen, gibt es außerdem eine Kompensation. Bei der Pkw-Maut ist vorgesehen, dass diese komplett durch die Kfz-Steuer ausgeglichen wird. **Für die Lkw-Maut sind im Bundeshaushaltsplan 2015 sogar 546,6 Millionen Euro an Ausgleichszahlungen vorgesehen**.

Passagiere im Fernlinienverkehr 2014



130 Mio. Bahn | 17-19 Mio. Fernbus

Grafik 3, Quelle: Statistisches Bundesamt - PM vom 11. Februar 2015 - 43/15

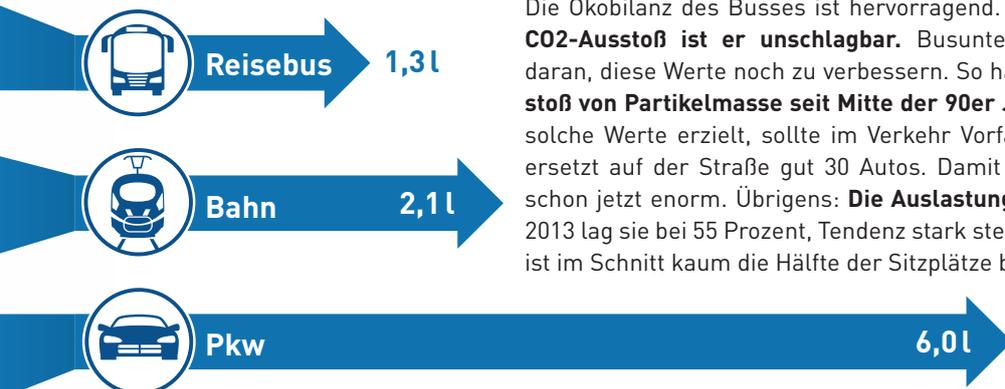
Der Fernbus trägt neben den Infrastrukturkosten auch einen der Stromsteuer der Bahn entsprechenden Ökobeitrag durch Zahlung der Mineralölsteuer.

Die Mineralölsteuer hat es in sich

Der Fernbus trägt neben den Infrastrukturkosten auch einen der Stromsteuer der Bahn entsprechenden Ökobeitrag durch Zahlung der Mineralölsteuer. **Der Fernbus wird mit 0,513 Cent pro Personenkilometer dreimal so stark mit spezifischen Steuern belastet wie ein ICE, der nur eine Belastung von 0,167 Cent pro Personenkilometer hat**.

Der Bus kommt nach wie vor für die ihm zuzurechnenden Kosten aller von ihm genutzten Straßen durch Zahlung der Mineralölsteuer auf. Das war beim alten Wegekostengutachten so und ist auch im neuen Wegekostengutachten so. Der Fernbus deckt auf der Autobahn 130 Prozent seiner Wegekosten, die Bahn schafft nur 25 Prozent Wegekostendeckung. (Grafik 2)

Energieverbrauch pro Person



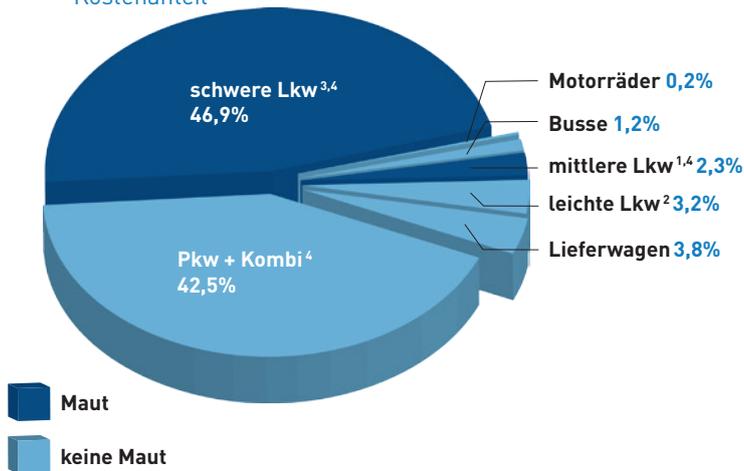
Unschlagbar bei der Klimafreundlichkeit

Die Ökobilanz des Busses ist hervorragend. **Beim Energieverbrauch und beim CO2-Ausstoß ist er unschlagbar**. Busunternehmer und Hersteller arbeiten daran, diese Werte noch zu verbessern. So hat der Bus beispielsweise **den Ausstoß von Partikelmasse seit Mitte der 90er Jahre um 97 Prozent gesenkt**. Wer solche Werte erzielt, sollte im Verkehr Vorfahrt genießen. Jeder einzelne Bus ersetzt auf der Straße gut 30 Autos. Damit entlastet der Bus die Autobahnen schon jetzt enorm. Übrigens: **Die Auslastung der Fernbusse ist hervorragend**. 2013 lag sie bei 55 Prozent, Tendenz stark steigend. Bei der Bahn im Fernverkehr ist im Schnitt kaum die Hälfte der Sitzplätze besetzt. (Grafik 4)

Grafik 4, Quelle: Umweltbundesamt 2014 / Bezugsjahr 2012

Wegekostenrechnung Autobahn für 2017

Kostenanteil



Die Erhebung einer Busmaut würde zwar pro Kilometer sehr hoch im Vergleich zu anderen Fahrzeugen sein, jedoch nur eine geringe Einnahme für den Bund generieren.

¹ mittlerer Lkw über 12t, bis zu 3 Achsen

² leichte Lkw 3 bis 12t

³ schwere Lkw über 12t, 4 oder mehr Achsen

⁴ Lkw erhalten für ihre Mautzahlung derzeit mehr als eine halbe Milliarde Euro Kompensation über Harmonisierungsmittel, die Pkw-Maut soll komplett für Inländer über die Kfz-Steuer kompensiert werden.

Mautraten verschiedener Fahrzeugarten

Kosten pro km (Cent/Fzghm)



Grafik 5, Quelle: Alfen, AVISO, IVM 2014, Stand Juli 2015

Herausgeber:

Bundesverband Deutscher

Omnibusunternehmer (bdo) e. V.

Reinhardtstr. 25

10117 Berlin

info@bdo-online.de

www.bdo-online.de

Ansprechpartner:

Matthias Schröter

m.schroeter@bdo-online.de