

Wirtschaftliche Auswirkungen der Kennzeichnungsverordnung für Reisebusunternehmen

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) ist der Spitzenverband der privaten Omnibusbranche in der Bundesrepublik Deutschland. Er vertritt auf Bundesebene und im internationalen Bereich die gewerbepolitischen und fachlichen Interessen von rund 3.000 Busunternehmen, die sich im Öffentlichen Personennahverkehr, in der Bustouristik und im Busfernlinienverkehr engagieren und unter dem Dach des bdo zusammengeschlossen haben.

1. Umweltzonen in Deutschland und ihre Auswirkungen

Die Busbetriebe sind mittlerweile sehr stark von den 31 bestehenden Umweltzonen für Reisebusse (Bremen und Hannover aufgrund der Ausnahmeregelung ausgenommen) betroffen, die seit Jahresbeginn 2008 eingerichtet wurden und die Einfuhr der Busse reglementieren. In diese Zonen dürfen nur noch Busse einfahren, die mindestens den EURO 2-Standard erfüllen. Bislang ist vorgesehen, die Einfahrtbestimmungen 2010 noch einmal drastisch zu verschärfen.

Die Umweltzonen haben erhebliche **Auswirkungen**

- auf den **Städtetourismus**,
- auf die **erforderlichen Investitionen in neue Busse**,
- auf den **Wiederverkauf von Gebrauchtfahrzeugen** (künstlicher Wertverlust),
- auf kostenintensive **Nachrüstungen**,
- auf zusätzliche Kosten durch Beantragung von **Ausnahmegenehmigungen** und
- auf die **Ertragssituation** der Unternehmen.

Bisher planen die Städte ab 2010 die zweite Stufe der Kennzeichnungsverordnung einzuführen, die nur noch Bussen mit EURO 4-Standard Einfahrt gewähren soll. Für Unternehmen mit älteren Fahrzeugen bedeutet dies, dass sie in viele Innenstädte nicht mehr ohne Weiteres einfahren können. Beispielsweise sind dies EURO 3-Reisebusse, die noch im Jahr 2006 produziert und ausgeliefert wurden und einen Anschaffungspreis von bis zu 350.000 € haben.

Die grünen Plaketten bedeuten folglich freie Fahrt in jeder Umweltzone Deutschlands. In allen anderen Fällen stehen die meisten Busunternehmen vor der Wahl: Neuanschaffung eines neuen und Verkauf des alten Reisebusses mit Mindererlösen, Nachrüstung oder Beantragung von Ausnahmegenehmigungen.

2. Neuanschaffung mit Wertverlust

Die Neuanschaffung von Bussen erfolgt in der Regel sukzessive nach Ablauf der betrieblichen Nutzungsdauer.

	Erstzulassung der Busse	Kauf der Busse bis	Bei Annahme einer Nutzungsdauer von 10 Jahren Einsatzzeit bis
EUR0 0			1992 - 2002
EUR0 1	1993	1996	1996 - 2006
EUR0 2	1996	2001	2001 - 2011
EUR0 3	2001	2006	2006 - 2016
EUR0 4	2006	2009	2009 - 2019
EUR0 5	2009	2013	2013 - 2023

Quelle: EG-Richtlinien 88/ 77/ EWG, 91/542/EWG und 1999/96/EG



In Folge der Kennzeichnungsverordnung werden die Unternehmen zum vorzeitigen Verkauf der Busse mit erheblichem Wertverlust gezwungen. Bei den Fahrzeugen der EURO 3-Klasse entsteht nach sechs Jahren Nutzung und vorzeitiger Veräußerung ein Mindererlös gegenüber dem eigentlichen Verkehrswert von ca. zehn Prozent. Dieser Mindererlös entspricht in diesem Fall ca. 23.000 € (Quelle: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 2004). Geht man davon aus, dass die steuerliche Abschreibedauer im Durchschnitt acht Jahre beträgt, kommt es auch dort zu weiteren Problemen.

3. Mehrkosten durch Nachrüstung

Ohne Mehrkosten durch Nachrüstung ist die höhere Einfuhrnorm nicht zu erreichen. Einige Busunternehmer lassen ihre Busse je nach Motorklasse für 8.000 bis 12.000 € pro Fahrzeug mit Partikelfiltern umrüsten. Das Nachrüsten mit Partikelfiltern kostet somit durchschnittlich 10.000 Euro pro Fahrzeug. Diese hohen Investitionskosten können in der Regel nicht über einen erhöhten Reisepreis auf den Verbraucher abgewälzt werden. Zudem ist oftmals ungeklärt, wie sich der nachträgliche Einbau von Partikelfiltern auf bestehende Gewährleistungs- und Garantieansprüche der Unternehmer auswirkt.

4. Ausnahmegenehmigung und Ausnahmepaxis

Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen obliegt den Städten und Kommunen, die die jeweilige Umweltzone eingeführt haben. Dies führte in der Praxis dazu, dass bundeseinheitliche Regelungen fehlen und regional unterschiedliche Anforderungen an die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gestellt werden. Derart sind viele Ausnahmegenehmigungen meist auf ein Jahr befristet. Zudem sind die Antragsverfahren mit immensem Verwaltungsaufwand verbunden und die zu zahlenden Gebühren sind teilweise unverhältnismäßig hoch. In der Folge führt dies zu höheren Personalkosten und zu einem „Beantragungs-Flickenteppich“ beim Unternehmen.

Ausnahmepraxis anhand von Beispielen:



Stadt	Gültigkeitsdauer der Ausnahmegenehmigung	Preise	Anforderungen an Erteilung der Ausnahmegenehmigung	Dauer Bearbeitung (ca.)
Berlin	18 Monate	611,20 €	Nichtnachrüstbarkeitsbescheinigung, Nachweis finanzieller Unzumutbarkeit der Ersatzbeschaffung/ Existenzgefährdung d. Steuerberater, persönliche Begründung warum Einfahrt erforderlich	14 Tage
Stuttgart	12 Monate	53,00 €	Nichtnachrüstbarkeitsbescheinigung, Fahrzeug vor 01.11.2007 auf Halter zugelassen, keine anderen Fahrzeuge verfügbar, Gewerbeschein	1 Woche
Köln	Tagesgenehmigung (für max. 2 Tage)	30,00 € bis 75,00 €	Nichtnachrüstbarkeitsbescheinigung, Gewerbeanmeldung, Nachweis, dass Einfahrt erforderlich	3 Wochen

Busunternehmen, die mehrere Städte anfahren, sind somit gezwungen, viele verschiedene Genehmigungen zu beantragen. Beantragt man die Ausnahmegenehmigungen als Reisebusunternehmen für alle Städte, zahlt man derzeit mehr als 3.000 € (Quelle: Omnibusrevue Nr. 04.2008). Der Verwaltungsaufwand ist hierbei noch nicht eingerechnet; dieser kann mit zusätzlichen 600 € pro Bus und pro Jahr beziffert werden.

5. Rückgang des Städtetourismus

Die Errichtung der Umweltzonen bedeutet für viele Busunternehmer, dass sie Städte mit Umweltzonen zukünftig meiden werden. Immerhin sind derzeit ca. 80 Prozent des Reisebusbestandes von Einfuhrverboten im Rahmen der „Zweiten Stufe“ der Umweltverordnung bedroht. Für eine Stadt wie Berlin hat das fatale Auswirkungen. Städtereisen stehen in der Beliebtheitsskala der Bustouristen ganz oben. Täglich fahren allein in Berlin mehr als 300 Reisebusse ein und befördern damit jährlich rund drei Millionen Besucher zu den Sehenswürdigkeiten. Die negativen Auswirkungen für das Hotel- und Gaststättengewerbe sowie den Einzelhandel sind noch nicht absehbar. Nach einer ersten Prognose des bdo belaufen sich die Reiseausgabenverluste durch Ausbleiben von nur einem Prozent der Reisebuskunden auf durchschnittlich 200 Mio. €.

120 Mio. Reisende im Gelegenheitsverkehr - Annahme: Ausbleiben von 1 % der Reisenden			
	1% der Reisebuskunden	Urlaubsausgaben p.P.	Summe der Ausgaben
Bei Tagesreise	1.200.000	67 €	80.400.000 €
Bei 2-Tagesreise	1.200.000	134 €	160.800.000 €
Bei 3-Tagesreise	1.200.000	201 €	241.200.000 €
Bei 4-Tagesreise	1.200.000	268 €	321.600.000 €
Quelle der Reiseausgaben: F.U.R Reiseanalyse 2009		Mittelwert	201.000.000 €

6. Wirtschaftliche Auswirkungen in Zahlen

Laut Kraftfahrtbundesamt sind in Deutschland derzeit 75.270 Busse unterwegs. Davon sind ca. 38.000 Reisebusse im Einsatz.

Auf Basis der Angaben des Kraftfahrtbundesamtes hat der bdo den Fahrzeugbestand der privaten Omnibusunternehmer ermittelt. Demnach gehörten **im Jahr 2008**

- 39 Prozent den Schadstoffklassen Euro 0 und 1 an (15.000 Reisebusse),
- 54 Prozent der Schadstoffklassen EURO 2 und 3 (21.000 Reisebusse) und
- 7 Prozent der Schadstoffklassen EURO 4, 5 und EEV an (2.600 Reisebusse).



Busbestand 2008	Ohne EUR-Klasse	Euro 1	Euro 2	Euro 3	mindestens Euro 4	Summe
Anzahl der Reisebusse	9.500	5.400	8.700	12.000	2.600	38.200
Prozentualer Anteil	25%	14%	23%	31%	7%	100%
Quelle: KBA und bdo-Hochrechnung 2008	39%		54%		7%	100%

Nach aktuellen Angaben im Jahr 2009 ist die Zahl der grünen Plaketten für Reisebusse zwar im Jahr 2009 auf ca. 16 Prozent gestiegen. Allerdings muss auch konstatiert werden, dass bereits ab 2010 die restlichen 84 Prozent der Busse von Einfahrverboten der Zweiten Stufe betroffen sind.

Im Jahr 2009 gehören

- 28 Prozent den Schadstoffklassen Euro 0 und 1 an (11.000 Reisebusse),
- 56 Prozent der Schadstoffklassen EURO 2 und 3 (21.000 Reisebusse) und
- 16 Prozent der Schadstoffklassen EURO 4, 5 und EEV an (6.000 Reisebusse).

Busbestand 2009	Ohne	Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	EEV	Summe
Anzahl Reisebusse	2.090	7.762	873	9.619	11.596	3.183	1.408	1.470	38.000
Prozentualer Anteil	6%	20%	2%	25%	31%	8%	4%	4%	100%
Quelle: KBA und bdo-Hochrechnung 2009	28%			56%			16%		100%

Wenn Reisebusunternehmer ihre Busse trotz Einfahrverbot in Umweltzonen einfahren lassen wollen, entstehen die nachfolgend zusammengefassten Kosten pro Bus.

Kostenblock I	Gesamtkosten pro Jahr	Anzahl der Busse	Kosten	Gesamtkosten
	Ausnahmegenehmigungen	1.000	3.000 €	3.000.000 €
	Verwaltungsaufwand	1.000	600 €	600.000 €
	Mindererlöse (EUR 3)	1.000	23.000 €	23.000.000 €
	Mindererlöse (EUR 2)	1.000	10.000 €	10.000.000 €
	Ausbleiben von 1 % der Bustouristen			200.000.000 €
Wirtschaftliche Auswirkungen der Umweltzonen im Reisebusmarkt pro Jahr			Summe	236.600.000 €



Kostenblock II	Kosten für die Restlaufzeit der Reisebusse	Anzahl der Busse	Kosten	Gesamtkosten
	Nachrüstkosten aller Reisebusse EUR 1 bis 3	22.000	10.000 €	220.000.000 €
	bdo-Schätzung der tatsächlichen Nachrüstungen (<30 %)	7.000	10.000 €	70.000.000 €
Nachrüstkosten für mehrere Jahre			Summe	70.000.000 €

7. Fazit

Unter Berücksichtigung aller genannten Kosten, belaufen sich die wirtschaftlichen Effekte der Kennzeichnungsverordnung für den Reisebusverkehr derzeit auf ca. 240 Mio. € pro Jahr. Zusätzlich entstehen insgesamt Kosten von rund 70 Mio. € für Nachrüstungen der EUR 1 bis 3-Busse.

Fahrverbote für Reisebusse richten aber nicht nur ökonomischen Schaden an, sie sind im Sinne einer richtungweisenden Umweltpolitik auch wenig zielführend. Nach Messungen des Umweltbundesamtes werden nur drei Prozent des Feinstaubes aus dem Straßenverkehr durch Omnibusse verursacht. Der Bus ist hinsichtlich Energieverbrauch und Kohlendioxidausstoß das umweltfreundlichste Verkehrsmittel und sollte aufgrund seiner guten Klimabilanz gegenüber der Bahn und dem Flugzeug nicht benachteiligt werden.

Erste Prognosen gehen zudem davon aus, dass durch die Einführung der Umweltzonen keine wesentliche Reduzierung des Feinstaubaufkommens erreicht wurde.

Die Branche fordert, dass Omnibusse, die mindestens die Euro-III-Norm erfüllen, von allen feinstaubbedingten Fahrverboten befreit werden. Denn bis Oktober 2006 gab es in Deutschland ausschließlich Busse zu kaufen, die dieser Abgasnorm entsprachen. Sollte eine generelle Herausnahme des Reisebusses aus der Kennzeichnungsverordnung nicht möglich sein, so fordert der bdo zumindest die Einführung bundesweit anerkannter Ausnahmegenehmigungen sowie die Förderung der Anschaffung von umweltfreundlicheren Neufahrzeugen.

bdo, 03. April 2009