

Pressemitteilung

Europäisches Parlament will Bus-Maut: Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer kritisiert und warnt vor Preissteigerungen und Schäden für Umwelt



Das Europäische Parlament hat sich für ein neues Mautsystem im Straßenverkehr in der EU ausgesprochen, das in Deutschland eine Abgabe auch für Busse mit sich bringen würde. Der bdo kritisiert die Entscheidung heftig, da hiermit ausgerechnet das – laut Umweltbundesamt – emissionsärmste Verkehrsmittel verteuert und eine völlig falsch ökologische Lenkungswirkung erzielt würde. Auch Quoten für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben wurden beschlossen. Die Bundesregierung müsse jetzt, so der bdo, im Interesse von Fahrgästen und Unternehmen widersprechen.

Berlin, den 26. Oktober 2018 – Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) hat das Votum des Europäischen Parlaments (EP) für eine Bus-Maut deutlich kritisiert. Mit der entsprechenden Entscheidung zur Eurovignetten-Richtlinie am 25. Oktober hätten sich die Abgeordneten, so der bdo, ganz direkt gegen den Schutz der Umwelt und gegen das Mobilitätsbedürfnis von Menschen auch mit geringem Einkommen ausgesprochen. Die zusätzlichen Kosten einer Maut würden ausgerechnet das sauberste Verkehrsmittel im Fernverkehr mit einer zusätzlichen Abgabe belasten. Der bdo hatte in den zurückliegenden Monaten bei Gesprächen in Brüssel und Straßburg vor den Folgen einer solchen Richtungsentscheidung vielfach gewarnt. Jetzt ruft der Verband die Bundesregierung auf, ihre bisherige Ablehnung einer Bus-Maut auch entsprechend in den Verhandlungen auf europäischem Parkett zu vertreten. Gleiches gilt für die ebenfalls von den Europaabgeordneten beschlossene Clean Vehicle Richtlinie, die feste Quoten für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben vorsieht. Die Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten können im Rahmen der Trilogverhandlungen mit Europäischem Parlament und Europäischer Kommission auf Änderungen hinwirken.

„Das ist ein schlechter Tag für die über 100 Millionen Menschen allein in Deutschland die den Bus im Gelegenheits- und Fernverkehr jedes Jahr nutzen. Und es ist ein schlechter Tag für die wichtigen Bestrebungen, die Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren“, sagte Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des bdo, zu dem Beschluss zur Bus-Maut. „Die Entscheidung ist leider keine Überraschung für uns, sie widerspricht im Ergebnis aber doch allen Absichtsbekundungen, die wir aus Brüssel üblicherweise hören. Denn während man dort gerne flammende Reden für die Emissionsreduzierung hält, soll nun trotzdem das sauberste motorisierte Verkehrsmittel überhaupt finanziell zusätzlich belastet werden.“

Zu den Hintergründen der Entscheidungsfindung im Europäischen Parlament sagte Leonard weiter: „Wir waren uns dieser großen Gefahr für die gesamte Branche sehr bewusst und haben uns daher in den zurückliegenden zwei Jahren wieder und wieder im Dialog mit Mitgliedern des Europäischen Parlaments gegen die Entscheidung gestemmt. Leider haben nicht alle Akteure im Gewerbe das Risiko sehen können und sich stattdessen einzig auf die bisherige nationale Beschlusslage verlassen. In einem vereinigten Europa und einer globalisierten Welt reicht es aber nicht, sich auf nationalen

Beschlüssen auszuruhen, wenn zeitgleich auf Ebene der EU die Busbranche schwer belastet wird.“



Der mit deutlicher Mehrheit angenommene Vorschlag der EU zur Bus-Maut sieht im Detail vor, dass Länder, in denen bereits eine Maut für einige schwere Nutzfahrzeuge existiert, diese auf alle entsprechenden Fahrzeuge der Kategorie ausgeweitet werden müsste. Da in Deutschland eine Lkw-Maut erhoben wird, müsste diese, gemäß der aktuellen Vorschläge, hier nun auch für Busse gelten. Die Höhe dieser Maut solle abhängig von der gefahrenen Strecke sein. Vorgesehener Start für das neue System wäre das Jahr 2020. Bisher fehlt jedoch die notwendige Abstimmung mit der EU-Kommission und den Regierungen der Mitgliedstaaten. In den so genannten Trilog-Verhandlungen legen die zuständigen nationalen Minister, Abgeordnete des EP und die EU-Kommission die endgültige gesetzliche Regelung fest. Gleiches gilt für die ebenfalls vom Parlament beschlossene Clean Vehicle Directive (CVD) zur Förderung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Ab 2025 müssten dieser Richtlinie zufolge bei allen neuabgeschlossenen öffentlichen Aufträgen mindestens 50 Prozent der Busse alternative Antriebe haben. Ab 2030 gilt eine Quote von 75 Prozent. Die Regelungen der CVD gelten auch für die Anmietung von Bussen. Diese Beschlüsse des EP gefährden damit aus Sicht des bdo direkt den Mittelstand, während die erhofften positiven Auswirkungen auf die Emissionen des Verkehrssektors mittelfristig ausbleiben werden.

+++++

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen der privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

Kontakt: Christian Wahl, Referent Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: 030 / 24089 - 300 | E-Mail: christian.wahl@bdo.org