

Mehrwertsteuersenkung auch für den Bus

Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) hat seinen Referentenentwurf zur Mehrwertsteuersenkung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) veröffentlicht. Dieser sieht lediglich Erleichterungen für Bahnen vor.

Der Grundsatz der steuerlichen Neutralität lässt es jedoch nicht zu, gleichartige Dienstleistungen, die miteinander in Wettbewerb stehen, unterschiedlich zu behandeln.

Der Bus mag zwar klimafreundlicher als der SPFV sein, mehr Städte erschließen und mehr Direktverbindungen ermöglichen, aber im Kern sind Bus und Bahn gleich.

Wir brauchen eine faire Regelung, welche die Mehrwertsteuer nicht nur im SPFV senkt, sondern auch im Busverkehr. Nur so lässt sich der Umweltverbund stärken, um die Emissionsminderungsziele zu erreichen.

Neutralität wahren – Wettbewerb nicht verzerren

Im Gesetzentwurf werden bei der Bewertung der Mobilität in Deutschland sehr merkwürdige Maßstäbe angelegt. **Denn natürlich ist die Mobilität mit Bahn und Bus gleichartig und natürlich stehen sie im Wettbewerb miteinander** – auch wenn der Hauptkonkurrent für beide der motorisierte Individualverkehr ist.

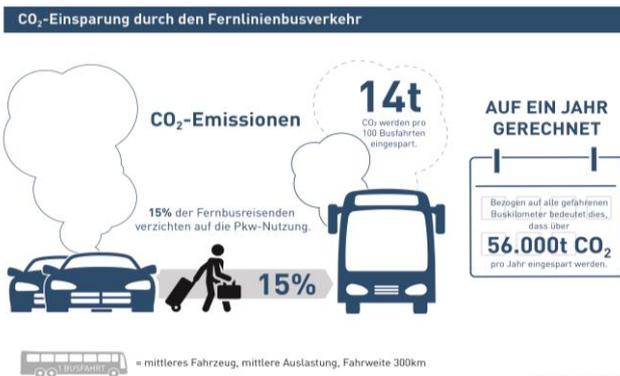
- **SPFV und Fernbus bieten jeweils ein deutschlandweites Liniennetz – oftmals parallel zueinander.** Fahrgäste haben in der Regel die Wahl, ob sie Bus oder Bahn nutzen.
- **Egal, ob im SPFV oder im Bus, die Fahrgäste legen die gleichen Entfernungen zurück.** So liegt die mittlere Fahrtweite der Fahrgäste jeweils bei rund 290km.
- **Bahn und Bus sind für die Reisenden gleichwertige Mobilitätsoptionen.** Umfragen belegen, dass 33 Prozent der Befragten den SPFV genutzt hätten, wenn es den Bus nicht gegeben hätte. Nahezu 90 Prozent von über 1.000 befragten FernbusnutzerInnen haben in den letzten 12 Monaten den SPFV genutzt.
- **NutzerInnen entscheiden sich überwiegend aufgrund des Preises für den Fernbus.** Laut UBA ist dies das Hauptkriterium für 75 Prozent der befragten Reisenden.

Zu guter Letzt ist die Einschätzung, dass kein Wettbewerbsverhältnis zwischen Bus und SPFV besteht, vollkommen weltfremd. **Die Liberalisierung des Fernbusmarktes erfolgte explizit, um das Bahn-Monopol im Fernverkehr zu brechen.** Auch in der Touristik stehen Bus und Bahn im Wettbewerb. So werden für jeweils rund 6 Prozent der Urlaubsreisen Bahn und Bus genutzt. Beim Bus allerdings mit stark rückläufiger Tendenz. **Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden, sollte der gesamte ÖV von einer Senkung der Mehrwertsteuer profitieren – egal ob auf der Schiene oder der Straße.**

Sozialpolitisch ungerecht – Einkommensschwächere nicht benachteiligen

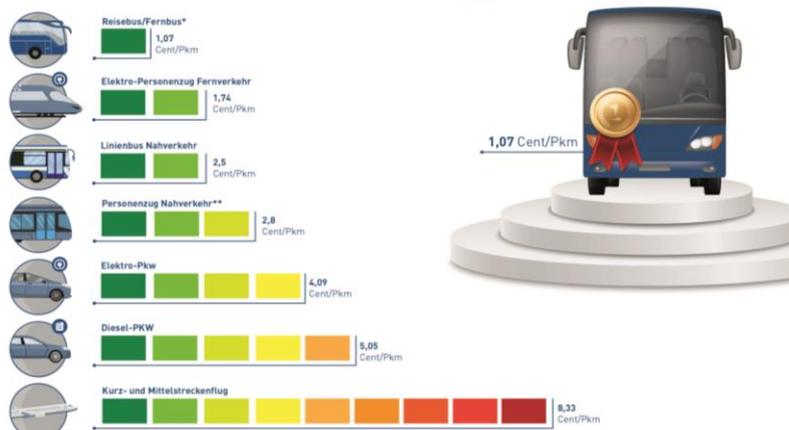
Während die Senkung der Mehrwertsteuer für SPFV-Tickets dazu führen wird, dass auch die Investmentbankerin in der 1. Klasse des ICE profitiert, geht der Altenpfleger im Fernbus leer aus – obwohl sein Klimafußabdruck niedriger ist und es für ihn wirklich einen Unterschied macht, ob die Fahrkarte teurer oder günstiger ist. Der Altenpfleger steht stellvertretend für den Großteil der 23 Millionen FernbusnutzerInnen, von denen etwa 70 Prozent einer Vollzeitberufstätigkeit nachgehen aber trotzdem zu 60 Prozent ein monatliches Einkommen von unter 1.000 Euro haben. Und diese Gruppe wird sich, realistisch betrachtet, auch künftig keine ICE-Fahrt leisten können – zumindest nicht zu den Hauptreisezeiten freitags, sonntags oder vor Feiertagen wo es kaum Sparpreistickets gibt. Diese Menschen werden bei den Plänen der Bundesregierung nicht berücksichtigt. **Wer eine sozial ausgewogene Verkehrspolitik verfolgt, muss auch die Mehrwertsteuer für den Bus senken.**

Klimapolitischen Irrweg beenden – Bus nicht länger ignorieren



Jede offizielle Untersuchung des Umweltbundesamtes kommt für Deutschland zu dem Ergebnis, dass der Reisebus pro Personenkilometer die beste Klimabilanz hat. Sogar die Bahn-Lobbyorganisation „Allianz pro Schiene“ bescheinigt in ihrer neuesten Studie, dass der Reisebus die geringsten Umweltkosten verursacht. Trotzdem wird sein Potenzial für das Gelingen der Verkehrswende ignoriert. Schon heute wird er hierzulande von über 100 Millionen Menschen jährlich im Fern- und Gelegenheitsverkehr genutzt. Diese Reisenden helfen ganz konkret Emissionen zu sparen. Eine Mehrwertsteuersenkung auch für den Bus wäre ein wichtiger, kosteneffizienter Schritt, um die Emissionsminderungsziele für den Verkehrssektor zu erreichen und Menschen zum Umstieg vom Pkw in den ÖV zu bewegen. **Für das Klima, eine sozial ausgewogene Verkehrspolitik und fairen Wettbewerb brauchen wir den gleichen Mehrwertsteuersatz für Bus und Bahn.**

Umweltkosten für verschiedene Fahrzeugtypen in Deutschland



Quelle: UBA - Methodenkonzvention 3.0 zur Ermittlung von Umweltkosten 2019
Hinweis: *Durchschnitt von Fern- und Reisebussen; Geringere Umweltkosten bei Fernlinienbussen aufgrund höherer Anzahl an EURO VI Fahrzeugen.
** gewichteter Durchschnitt Elektrische/Diesel.

Stand: 04/2019