

# DER POLITIKBRIEF FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT

## BUS-MITTELSTAND UNTERSTÜTZEN, VERKEHRSWENDE VORANTREIBEN.

Die Corona-Pandemie gefährdet die Existenz der Bus-Branche. Von Reisen wird abgeraten, Großveranstaltungen bleiben verboten, Klassenfahrten und Vereinsausflüge werden nicht durchgeführt. Gleichzeitig wurden große Teile der Rettungsprogramme noch nicht ausgezahlt. Eine bdo-Umfrage stellt fest: Ohne zusätzliche Hilfen werden knapp 50 Prozent der Unternehmen aus Touristik und Fernlinienverkehr in den nächsten drei Monaten Insolvenz anmelden müssen. Aber fast alle Betriebe sind optimistisch, die Krise zu meistern, wenn die zur Verfügung gestellten Gelder endlich ausgezahlt werden. Es gilt, Hürden zu senken sowie die Programme weiterzuentwickeln und auszuweiten.

Mit dem Lockdown im November ist Busreisen ein weiteres Mal verboten. Der Beschluss von Bund und Ländern spricht eine eindeutige Sprache. Der Großteil der Bundesländer hat das Busreiseverbot bereits in die Corona-Verordnungen aufgenommen. Einige sind diesen Schritt noch nicht gegangen. **Es muss klargestellt werden, dass alle Reisebusunternehmen deutschlandweit einen Ausgleich für den entfallenen Novemberumsatz erhalten.** Die Hilfen müssen schnell und unkompliziert bei allen Betrieben ankommen.

## BMVI-PROGRAMM FORTSCHREIBEN UND AUSWEITEN.

Für die Bus-Branche sind die BMVI-Hilfen zur Rettung der Bustouristik essentiell. Kein anderes Programm bietet passgenauere Unterstützung. Knapp 100 Millionen Euro sind für die Monate März-

Juni ausgezahlt worden. **Aber die Bustouristiker benötigen auch für die Zeit von Juli 2020 bis mindestens einschließlich März 2021 Hilfen für die Vorhaltekosten ihrer Fahrzeuge. Es braucht jetzt einen Haushaltstitel und zusätzliche Mittel, um den Busmittelstand zu retten.**

Außerdem muss das Programm nachgeschärft werden. Rund 70 Millionen Euro konnten nicht abgerufen werden. **Der Hauptgrund: Für Busse, die mit eigenen Mitteln und nicht mit Krediten finanziert wurden, werden keine Hilfen gezahlt. Damit fallen knapp 3.000 der modernen EURO V+VI Reisebusse aus dem Programm. Der Ausweg: Auch für eigenfinanzierte Busse müssen Hilfen basierend auf den Abschreibungskosten gewährt werden.**

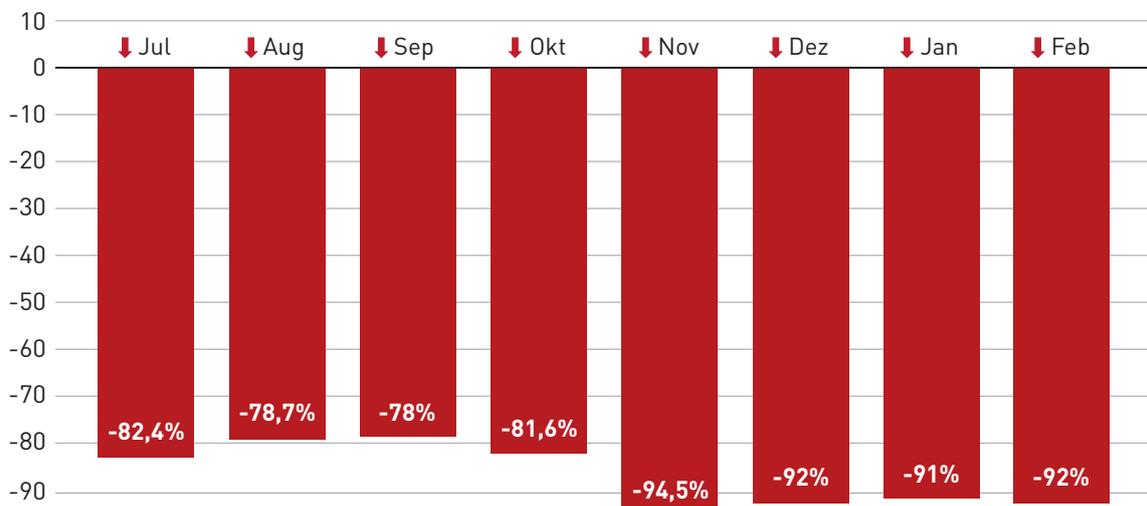
### THEMEN & INHALTE

- Bus-Mittelstand unterstützen, Verkehrswende vorantreiben.
- Umsetzung der CVD-Richtlinie: Augenmaß statt Brechstange.
- PBefG-Novelle: weniger Bürokratie statt Datensammelwut.



## Dramatische Umsatzrückgänge bei Busreisen, Anmiet- und Fernbusverkehren\*

Tatsächlicher Rückgang in den Monaten Juli-Oktober und Prognose für die Monate November 2020 bis Februar 2021 (Umsatzrückgang jeweils im Vergleich zum Vorjahresmonat)



Ob die Förderung greift, hängt auch von ihrer beihilferechtlichen Einordnung ab. Zahlungen aus dem BMVI gelten bislang als Kleinbeihilfe. Hier gilt jedoch eine EU-Obergrenze von 800.000 Euro pro Unternehmen. Das Problem: Auch einige KfW-Kredite sowie die Überbrückungshilfen I gelten in voller Höhe als Kleinbeihilfe. So sind 800.000 Euro schnell erreicht. **Damit die Fortschreibung des BMVI-Programms nicht durch das Beihilferecht ausgebremst wird, muss es – wie die Überbrückungshilfen II – künftig im Rahmen der „Bundesregelung Fixkostenhilfe“ laufen.** Diese erlaubt Zahlungen von bis zu 3 Millionen Euro pro Unternehmen.

Einige KfW-Kredite sind förderschädlich. Sie werden komplett – und nicht nur mit dem Zinsvorteil – als Kleinbeihilfe gewertet. Rund 100 Bus-Mittelständler konnten aufgrund solcher Kredite keine Hilfen vom BMVI beantragen. Brüssel hat hier reagiert. Wenn Unternehmen förderschädliche Kredite zurückzahlen und so unter die Obergrenze für Kleinbeihilfen kommen, sind sie antragsberechtigt für neue Fördermittel. **Für diese Betriebe muss das Antragsverfahren für die Monate März bis Juni neu geöffnet werden.**

## ÜBERBRÜCKUNGSHILFEN ANPASSEN.

Die letzte Überarbeitung der Überbrückungshilfen hat einige Schwächen des Vorgängerprogramms ausgebessert. Trotzdem besteht weiterer Änderungsbedarf:

- **Abschreibungen anrechnen:** Die Wertverluste der Fahrzeuge treffen die Unternehmen schwer. Der Gebrauchtmärkte für Busse ist zusammengebrochen. Abschreibungskosten basierend auf den AfA-Tabellen müssen als Fixkosten gefördert werden.

- **Tilgungszuschüsse gewähren:** Bislang werden nur Zinsen bei Krediten und die Finanzierungskosten bei Leasing gefördert. Die Tilgung bleibt außen vor. Hier muss Abhilfe geschaffen werden.
- **Verbundene Unternehmen partizipieren lassen:** Für verbundene Unternehmen kann nur EIN Förderantrag gestellt werden. Die maximale Förderhöhe von 50.000 Euro pro Monat greift zu kurz und deckt nur Bruchteile der anfallenden Kosten. Die Obergrenze muss gestrichen werden.
- **Unternehmer\*innenlohn bei Fixkosten mitberücksichtigen:** Bislang geschieht dies nur unzureichend – für KMU ein reales Problem. Ein echter Lohn von mindestens 2.000 Euro würde helfen.

## MEHRWERTSTEUER SENKEN.

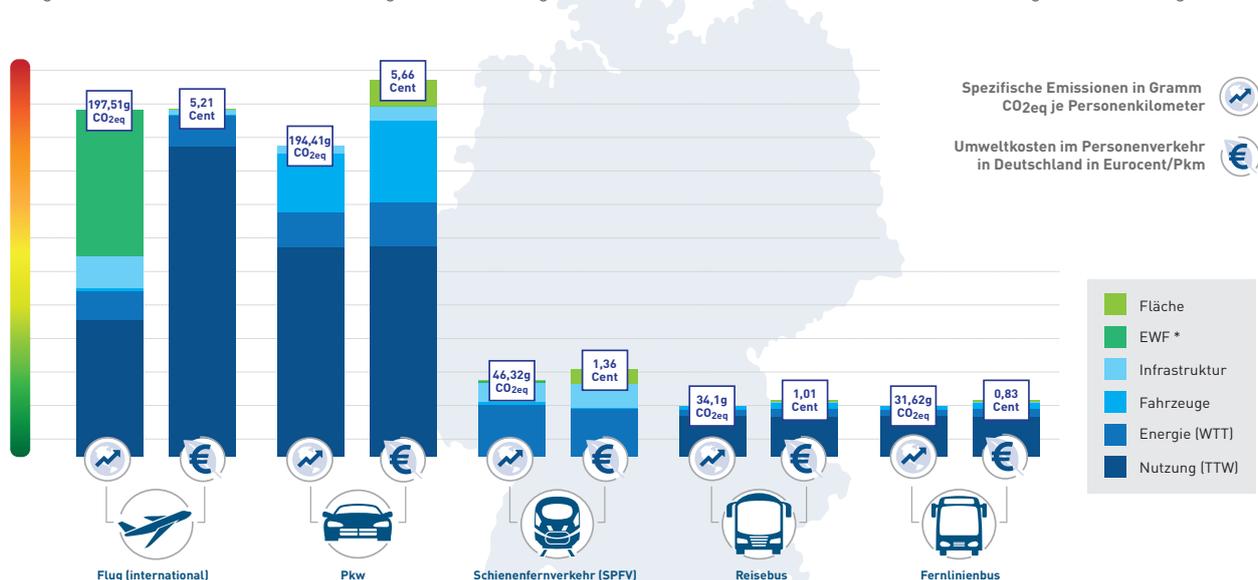
Umfragen zeigen: Corona schwächt die Öffentlichen und stärkt den Pkw. Busse und Bahnen müssen attraktiver gemacht werden. **Für eine Belebung der Bus-Branche und den Neustart nach Corona braucht es die Mehrwertsteuersenkung – egal ob für Tickets im Fernbus oder für Fahrten im Gelegenheitsverkehr.** Eine Senkung würde deutlich unter 100 Millionen Euro kosten. Gut investiertes Geld: Vor Corona beförderten Reise- und Fernbusse klimafreundlich fast 100 Millionen Reisende jährlich. Nur mit der Schiene wird die Verkehrswende nicht gelingen. Es braucht auch den Bus.

Bustouristik ist ein starker Wirtschaftszweig mit 3.000 mittelständischen Unternehmen. Sie sichert direkt und indirekt 240.000 Arbeitsplätze. Sie erwirtschaftet hierzulande mit 14,3 Milliarden Euro mehr Umsatz als ausländische Flugtouristen. Corona hat die Branche in die Krise gestürzt. Aber verbesserte Hilfen können viele Unternehmen retten. Jetzt gilt es zu handeln.

## Fern- und Reisebusse. Konkurrenzlos bei Klima- und Umweltfreundlichkeit.

Das Umweltbundesamt stellt fest:

Auch über den gesamten Lebenszyklus betrachtet, haben Fern- und Reisebusse im Fernverkehr pro Personenkilometer die geringste Auswirkung auf das Klima und verursachen die geringsten Umweltkosten. Berücksichtigt wurden bei der Untersuchung die Auswirkungen von Betrieb und Bau der Fahrzeuge, der notwendigen Infrastruktur, des Flächenbedarfs sowie der Energiebereitstellung.



## UMSETZUNG DER CVD-RICHTLINIE: AUGENMASS STATT BRECHSTANGE.

*Deutschlands ÖPNV steht vor einer beispiellosen Herausforderung. Die „Clean Vehicles Richtlinie“ (CVD) gibt vor, dass bis Ende 2025 ganze 45 Prozent und bis Ende 2030 sogar 65 Prozent aller neu beschafften Busse mit emissionsarmen und emissionsfreien Antrieben ausgestattet sein müssen. Eine Mammutaufgabe – sowohl finanziell als auch organisatorisch. Es braucht eine kluge nationale Umsetzung. Danach sieht es derzeit jedoch nicht aus. Die Busunternehmen drohen durch einen Streit zwischen Bund und Ländern unter die Räder zu geraten.*

Die CVD ist ambitioniert. Sie ermöglicht aber Flexibilität, wie die Ziele erreicht werden. Etwa durch einen Fokus auf Gebiete mit hoher Luftverschmutzung oder Bevölkerungsdichte. **Die Busunternehmen – egal ob privat oder kommunal – sind sich daher einig, dass die Ziele der CVD am besten durch eine bundesweite Beschaffungsquote zu erreichen sind.** Aufträge für Batteriebusse in Städten, für die es bereits erprobte Fahrzeuge gibt, könnten mit Beschaffungen von konventionellen Bussen im ländlichen Raum verrechnet werden. Dort machen lange Wege den Einsatz von Elektrobusen oftmals (noch) unmöglich. Der flächendeckende Einsatz von Brennstoffzellen ist durch die fehlende Wasserstoff-Infrastruktur noch Zukunftsmusik.

Für eine deutschlandweite Quote ist der Bund auf die Länder angewiesen. Diese plädieren jedoch für eine Quote pro Beschaffungsvorgang. Egal ob Stadt oder Land: Immer müssten auch „saubere“ Busse beschafft werden. **Solidarität und der Blick aufs Ganze werden Eifersüchteleien und Schubladendenken geopfert. Die Länder fürchten anscheinend, dass bei einer nationalen Quote einige „zu viel“ zahlen und andere „subventionieren“. Ein teurer Irrweg, der weit über das hinaus geht, was die EU vorschreibt.**

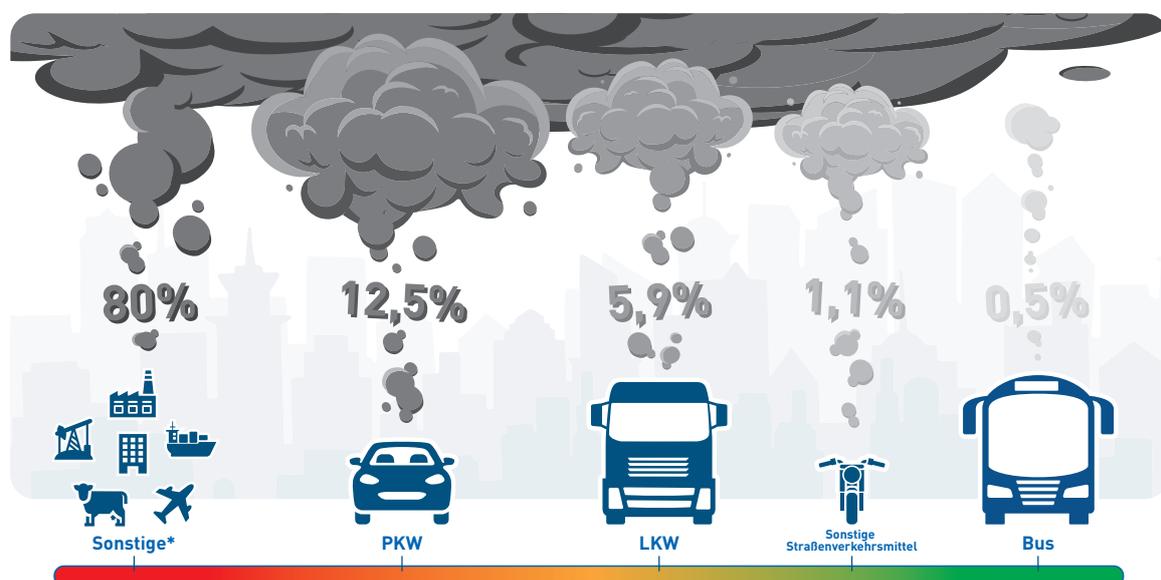
### Emissionsarm und emissionsfrei gemäß der CVD

Als emissionsarm gelten nachhaltige Biokraftstoffe, synthetische und paraffinische Kraftstoffe, Erdgas (inkl. Biomethan), Plug-in-Hybride sowie LPG. Emissionsfrei sind Motoren, die weniger als 1g Co<sub>2</sub>/kWh ausstoßen (also hauptsächlich Strom aus Oberleitungen, Batterien oder Brennstoffzellen).

**Neben einer nationalen Quote sind mittelstandsfreundliche, ausreichend finanzierte Förderprogramme unverzichtbar.** Elektromobilität mit Bussen ist teuer. Ein Elektrobus kostet mindestens 250.000 Euro mehr als ein vergleichbarer Dieselbus. Für die Infrastruktur werden pro Bus Kosten von 240.000-600.000 Euro veranschlagt. In Deutschland gibt es etwa 60.000 ÖPNV-Busse. **Damit liegen die zusätzlichen Kosten für die Antriebswende im ÖPNV zwischen 30 und 50 Milliarden Euro – ohne, dass ein Cent für eine Verbesserung des Angebots ausgegeben wurde, dem eigentlichen Hebel, um die Emissionen des Verkehrs zu senken.** Selbst bei einer 80 bis 90 prozentigen Förderung von Bussen und Infrastruktur bleibt pro Bus eine Deckungslücke von mehreren 10.000 Euro, die ausgeglichen werden muss. Entweder durch höhere Ticketpreise oder Einschnitte beim Angebot. Beides würde die Ziele der Verkehrswende konterkarieren.

**Die Zukunft gehört den alternativen Antrieben. Eine Quote pro Beschaffungsvorgang würde knappe Ressourcen von der Verkehrs- in die Antriebswende umleiten. Die Umsetzung der CVD braucht Augenmaß, eine nationale Quote und mittelstandsfreundliche Förderprogramme statt der Brechstange.** Denn wir sind bereits auf einem guten Weg bei der Elektrifizierung des ÖPNV. Die geplanten Elektrobus-Beschaffungen stellen sicher, dass die CVD-Ziele erreicht werden.

## Anteil an den CO<sub>2</sub>-Gesamtemissionen in Deutschland



\*setzt sich zusammen aus: Energiewirtschaft, Haushalte/Kleinverbraucher, Verarbeitendes Gewerbe/Industrieprozesse

Quelle: Umweltbundesamt, Nationaler Inventarbericht 2019; Bezugsjahr 2017

## PBEFG-NOVELLE: WENIGER BÜROKRATIE STATT DATENSAMMELWUT.

Die laufende Überarbeitung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) legt den Fokus auf „neue“ Mobilitätsdienstleistungen. Sie wird aber auch handfeste Auswirkungen auf den „klassischen“ öffentlichen Verkehr haben. Nach den bisher bekanntgewordenen Plänen jedoch nicht zum Guten. Alle Verkehrsunternehmen werden verpflichtet, umfassend Echtzeit-Daten bereitzustellen – ohne, dass viele dazu heute in der Lage wären. Außerdem werden im Fernbusbereich neue Genehmigungshürden errichtet, anstatt endlich Bürokratie abzubauen.

## SENSIBLE DATEN SCHÜTZEN – UNTERNEHMEN NICHT ÜBERFORDERN.

Die Novelle des PBefG darf nicht über das Ziel hinausschießen. Gute und verlässliche Daten machen „neue“ Mobilitätsdienstleistungen, aber auch den „klassischen“ ÖPNV, erst attraktiv. Deswegen stellen die Busmittelständler bereits eine Vielzahl von Daten bereit, etwa im Nationalen Zugangspunkt für Verkehrs- und Mobilitätsdaten. Hierbei handelt es sich aber um statische Informationen, wie etwa Fahrpläne, die Lage von Haltestellen oder Netzpläne. **So wünschenswert es für internationale Plattformen auch sein mag, flächendeckend Echtzeitinformationen über jedes öffentliche Verkehrsmittel in Deutschland zu erhalten, so wichtig ist der Schutz sensibler Daten privater Busunternehmen. Auch sind viele Unternehmen und Busse noch nicht mit der erforderlichen Technik ausgestattet, um Echtzeitdaten zu generieren. Bevor Unternehmen gesetzlich verpflichtet werden, für den Wettbewerb relevante Betriebsdaten bereitzustellen, müssen die Folgen einer solchen Regelung genauestens abgewogen werden. Dies kann nicht im Rahmen der PBefG-Novelle „am Rande“ erfolgen.**

## VERFAHREN VEREINFACHEN.

Die Liberalisierung des Fernbusverkehrs mit der letzten PBefG-Novelle ist eine beispiellose Erfolgsgeschichte. Keine andere Maßnahme hat den öffentlichen Fernverkehr so sehr gestärkt. Seither wurde der Rechtsrahmen nicht weiterentwickelt. Verbesserungspotenziale der Digitalisierung bleiben ungenutzt. **Auch heute muss die original Genehmigungsurkunde in Papierform im Bus mitgeführt werden. Warum reicht nicht eine digitale Version?** Im Zweifel kann die Papierurkunde beim Fernbusunternehmen angefordert werden.

Auch die Praxis der Genehmigungspflicht von Fernbusfahrplänen ist überholt. Fernbusse fahren eigenwirtschaftlich. Die Fahrpläne richten sich nach der Nachfrage der Kund\*innen. **Es gibt keinen nachvollziehbaren Grund, warum Behörden zustimmen müssen, ob der Bus um 11.15 Uhr oder um 11.45 Uhr abfährt. Grundsätzlich muss es ausreichen, die Fahrpläne anzuzeigen.**

**Stattdessen sieht es so aus, als ob neue Barrieren errichtet würden.** Bei der Genehmigung einer Linie soll künftig die Zustimmung für alle Haltestellen nachgewiesen werden – für Behörden und Unternehmen ein zusätzlicher Aufwand ohne ersichtlichen Mehrwert. **Die geplante Regelung könnte jedoch eine deutliche Erleichterung bedeuten, wenn zusätzlich aus der Genehmigungspflicht neuer Linien eine Anzeigepflicht nach französischem Vorbild gemacht werden würde. Ein längst überfälliger Schritt.** Fernbusunternehmen benötigen eine Lizenz und zahllose Vorschriften regeln den Betrieb. Für Kontrolle ist gesorgt. Die Zahl der Fernbusreisenden sank zuletzt. Weniger Bürokratie würde helfen, den klimafreundlichsten öffentlichen Verkehrsträger zu stärken.

**Die jetzige PBefG-Novelle bietet die Chance, die Digitalisierung zu nutzen und bürokratische Hürden abzubauen. Sie darf nicht genutzt werden, Hindernisse zu errichten und Unternehmen zu überfordern.**

### Beförderte Personen im Fernbuslinienverkehr [in Mio.]



Quelle: Statistisches Bundesamt 2020

Stand 11/2020

Herausgeber:  
Bundesverband Deutscher  
Omnibusunternehmer (bdo) e. V.  
Reinhardtstr. 25 | 10117 Berlin

Redaktion & Gestaltung  
Kai Neumann  
kai.neumann@bdo.org

in Zusammenarbeit mit  
KOMPAGNON communications  
www.kompagnon.eu

Stand: November 2020.

Alle Informationen ohne Gewähr.