

DER POLITIKBRIEF FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT

EU-STRATEGIE FÜR SAUBERE MOBILITÄT: VERKEHRSWENDE BRAUCHT DEN BUS.

Mit großen Erwartungen hat die Busbranche der Kommissions-Strategie für smarte und nachhaltige Mobilität entgegengefeiert. Denn alles spricht dafür, dem Bus eine Schlüsselrolle zuzuweisen. Er ist schon heute europaweit das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel. Über neun Prozent der Personenkilometer werden in der EU mit dem Bus zurückgelegt. ÖPNV- und Reisebusse gehören zu den umwelt- und klimafreundlichsten Verkehrsmitteln – obwohl die Antriebswende erst am Anfang steht. Leider ignoriert die EU-Kommission das Potenzial des Busses fast vollständig. Das EU-Parlament muss dringend nachbessern.

Nicht ein Wort widmet die EU-Kommission den Möglichkeiten, die der Bus für klimafreundliche Mobilität bietet. Einzig die Antriebswende wird thematisiert. Dabei ist die Stärkung des öffentlichen Verkehrs mit Bussen die „niedrig hängende Frucht“ für das Gelingen der Verkehrswende.

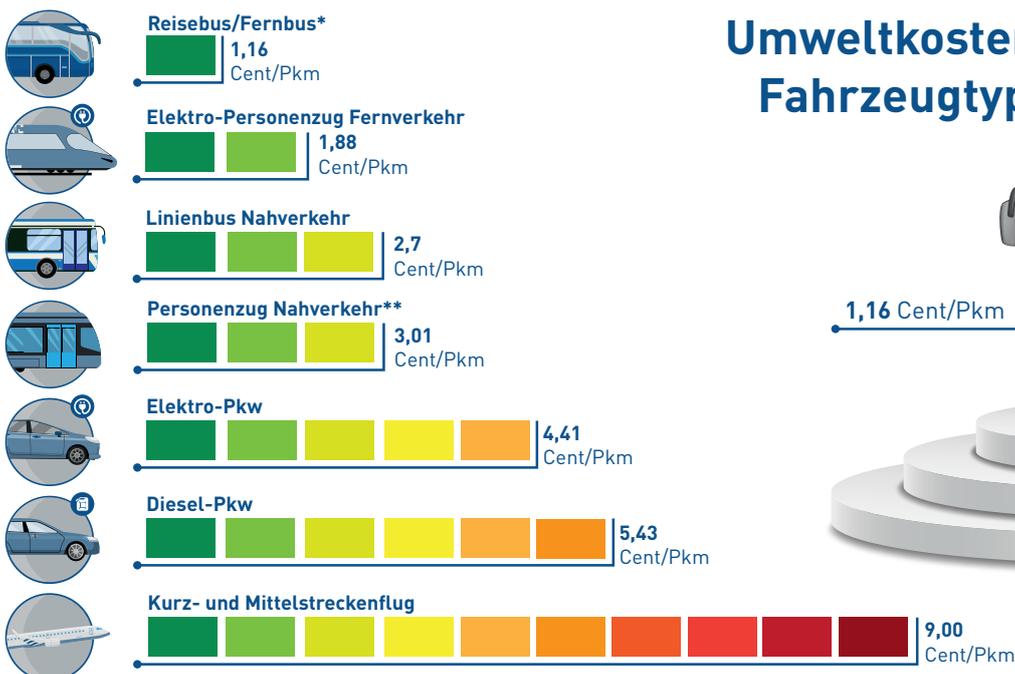
- Busse können existierende Infrastrukturen nutzen – sofort, grenzüberschreitend und bis in jeden Winkel Europas.
- Langwierige und kostspielige Bauprojekte sind für Busverkehre unnötig. Das spart direkt Emissionen ein. Denn die Herstellung von Zement und Stahl gehört zu den größten Klimakillern.

THEMEN & INHALTE

- EU-Strategie für saubere Mobilität: Verkehrswende braucht den Bus.
- Legislativer Fahrplan: Richtlinien und Verordnungen fit für den Bus machen.
- Eurovignette: Mitgliedstaaten Raum für Busförderung lassen.

- Einen Bus mit Fahrer*in – mehr braucht es nicht, um Pkw-Nutzer*innen ein Angebot zu machen, den eigenen Wagen stehen zu lassen.
- Alle Untersuchungen zeigen, dass Busse hervorragende Umweltwerte haben.

Aber die EU-Kommission ignoriert nicht nur das Potenzial von Bussen. Sie spricht sich faktisch gegen Busverkehre aus. In der Strategie heißt es, dass der öffentliche Personenverkehr 2030 bis 500km CO2-neutral sein soll. Es wird aber auf absehbare Zeit keine marktreifen Produkte geben, die auf der Langstrecke lokal emissionsfreie Mobilität mit Bussen ermöglichen. →



Umweltkosten für verschiedene Fahrzeugtypen in Deutschland



Quelle: UBA - Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten 2020

Hinweis: *Durchschnitt von Fern- und Reisebussen. Geringere Umweltkosten bei Fernlinienbussen aufgrund höherer Anzahl an EURO VI Fahrzeugen.

** gewichteter Durchschnitt Elektrisch/Diesel.

Pilotprojekte im Fernbusbereich haben gezeigt, dass Linienverkehre auf Distanzen bis 150km mit der derzeit verfügbaren Batterie- und Fahrzeugtechnik nicht verlässlich betrieben werden können. Selbst wenn Ende der 20er Jahre emissionsfreie Busse zur Verfügung stehen sollten, die sowohl die Anforderungen an Reichweite sowie Zuverlässigkeit erfüllen, wirtschaftlich zu betreiben sind und die entsprechende Lade-/Tankinfrastruktur flächendeckend bereitsteht, wird es Jahre dauern, bis der Fuhrpark komplett auf alternative Antriebe umgestellt ist. Ebenso unrealistisch ist es, dass bis 2030 CO2-neutrale Kraftstoffe in ausreichenden Mengen für den Straßenverkehr verfügbar sein werden.

Klar ist: Die Zukunft gehört THG-neutralen Antrieben. Klar ist jedoch auch: Kein motorisiertes Verkehrsmittel ist wirklich emissionsfrei unterwegs, solange fossile Energieträger noch zur Stromerzeugung genutzt werden. Trotzdem verursachen Züge und Busse – egal ob mit Verbrennungsmotor oder mit einem lokal emissionsfreien Antrieb – signifikant geringere Umweltkosten als Elektroautos. Das Europäische Parlament muss in seiner Stellungnahme die Kommissionsstrategie unbedingt nachbessern und insbesondere auf drei Aspekte eingehen:

SINNVOLLE ZIELE SETZEN.

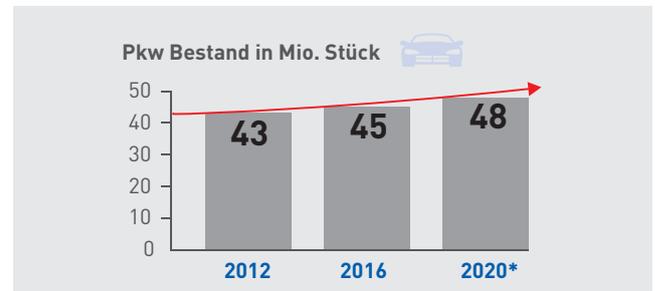
Komplett THG-neutraler Personenverkehr bis 2030 ist realistisch nicht erreichbar. Statt der bisherigen Formulierung sollte es vielmehr heißen: **2030 findet der öffentliche Personenverkehr bis 500km im Umweltverbund mit Bus und Bahn statt. Das Ziel ist eine möglichst zeitnahe CO2-Neutralität. Aber auch mit klassischer moderner Antriebstechnik gilt: öffentlicher Verkehr mit Bussen und Bahnen ist immer nachhaltiger als motorisierter Individualverkehr und muss grundsätzlich gestärkt werden.**

EIN EIGENES KAPITEL FÜR DEN BUS.

Das Potenzial des Busses muss klar im „Flagship 3 - Making inter-urban and urban mobility more sustainable and healthy“ benannt werden: **Busse sind unverzichtbar für das Gelingen der Verkehrswende. Egal ob im ÖPNV, im Tourismus, im Anmietverkehr oder auf der Fernlinie: sie helfen erhebliche Emissionen einzusparen. Es**

ALLE RESSOURCEN MOBILISIEREN.

Seit Jahren steigt der Pkw-Bestand. Allein von 2012 bis 2020 ist er in Deutschland um rund fünf Millionen neue Fahrzeuge gewachsen. Umso wichtiger ist es den gesamten öffentlichen Verkehr zu stärken.



Quelle: KBA, *Mittelfristprognose BAG Sommer 2020 Stand 1/2021

gilt, die Antriebswende voranzutreiben und Hürden abzubauen, die einem attraktiven Angebot für die Reisenden entgegenstehen. So werden die Menschen stärker auf den Pkw verzichten und in den Bus steigen.

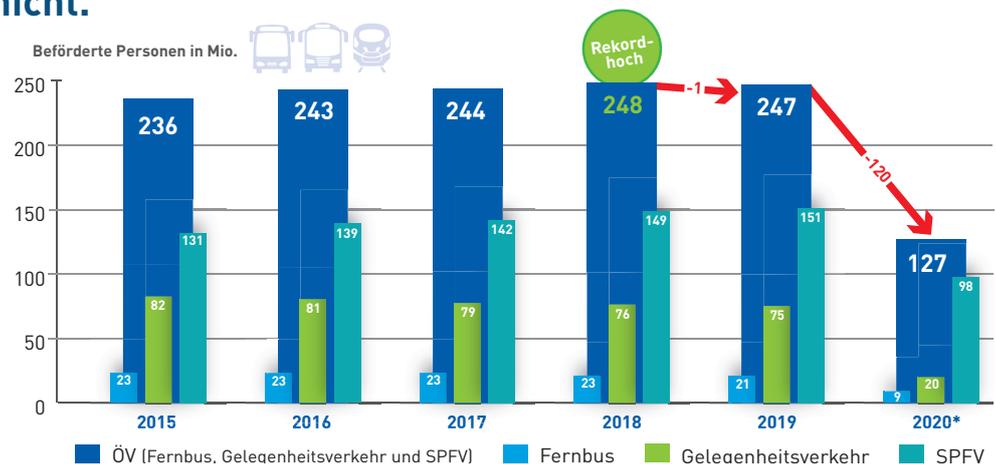
FAHRZEUGE UND INFRASTRUKTUR FÖRDERN.

Die Antriebswende ist eine Mammutaufgabe: **Die öffentliche Hand unterstützt den Aufbau der Lade-/Tankinfrastruktur für den öffentlichen Verkehr mit Bussen, sowohl durch finanzielle Hilfen als auch den Abbau von regulatorischen Hindernissen. Mit Förderprogrammen wird die Entwicklung von marktauglichen Fahrzeugen mit lokal emissionsfreien Antrieben vorangetrieben.**

Es braucht endlich ein Bekenntnis zum Bus. Statt einseitig die Bahn in den Fokus zu nehmen, muss die Politik den Bus bei allen ihren Plänen für nachhaltige Mobilität mitdenken und gleichberechtigt stärken. Nur wenn das Potenzial des gesamten Umweltverbunds auf Straße und Schiene genutzt wird, kann der Green Deal Erfolg haben. **Die Werkzeuge liegen auf dem Tisch. Jetzt gilt es, sie auch richtig einzusetzen.**

Schiene alleine reicht nicht.

Nachdem die Zahl der Reisenden im Fernbus- und Gelegenheitsverkehr sowie in Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Deutschland seit 2012 ununterbrochen gewachsen ist, kam es 2019 erstmals wieder zu einem Rückgang. Gewinnen bei der Bahn standen Verluste bei den Bussen gegenüber. Diese Zahlen belegen eindeutig: Es braucht alle öffentlichen Verkehrsmittel, um die Verkehrswende zu schaffen.



Quelle: destatis, *BAG Mittelfristprognose Sommer 2020

Stand 1/2021

LEGISLATIVER FAHRPLAN:

RICHTLINIEN UND VERORDNUNGEN FIT FÜR DEN BUS MACHEN.

Die Kommissions-Strategie für smarte und nachhaltige Mobilität gibt die Marschrichtung für die Überarbeitung zahlreicher Gesetzesinitiativen vor. Darunter sind einige hochrelevant für die positive Entwicklung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) mit Bussen. Es gilt, klug zu regulieren und die richtigen Rahmenbedingungen zu setzen. Nur so kann es gelingen, das Busfahren gegenüber dem Pkw attraktiver zu machen.

Die Verkehrswende lässt sich nicht per Einzelverordnung von oben durchsetzen. Für ihr Gelingen müssen die Regelwerke, etwa zu Steuersätzen, Vorgaben für die Vernetzung oder auch Infrastrukturausbau harmonisch ineinandergreifen und das gleiche, übergeordnete Ziel verfolgen: die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum Umweltverbund aus Bus, Bahn und aktiver Mobilität. Im Rahmen des Green Deals und der Kommissions-Strategie für smarte und nachhaltige Mobilität sollen eine Vielzahl von Richtlinien und Verordnung überarbeitet werden. Aus Sicht der Busbranche müssen dabei die folgenden Grundsätze Beachtung finden:

INFRASTRUKTURAUSBAU VORAUSSCHAUEND PLANEN.

Ohne leistungsfähige Lade- und Tankinfrastruktur wird die Antriebswende nicht gelingen. Die Revision der Richtlinie zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) kann eine entscheidende Rolle spielen, den derzeit schleppend laufenden Prozess zu beschleunigen. Die Busbranche braucht insbesondere ...

- ... ein Ende des Flickenteppichs bei Tank- und Ladeinfrastrukturen sowie bei den damit verbundenen Dienstleistungen,
- ... eine Fortdauernde öffentliche Förderung für Ladepunkte und Tankinfrastruktur, die auch Busse berücksichtigt sowie
- ... die Verpflichtung von Energieversorgern, Netzanschlüsse für das Laden in Busdepots auch im ländlichen Raum zur Verfügung zu stellen.

FISKALISCHE INSTRUMENTE FÜR BUSFÖRDERUNG NUTZEN.

Attraktive Preise sind entscheidend, um die Wettbewerbsfähigkeit des ÖVs gegenüber dem MIV zu steigern. Die Revision der Energiesteuer-Richtlinie kann hier helfen. Den Mitgliedstaaten muss ermöglicht werden, die Traktionsenergie von Bussen niedriger zu besteuern als die von Pkw. Die aktuelle Fassung der Richtlinie erlaubt nur Rabatte für Oberleitungsbusse. Nicht zuletzt mit Blick auf die hohen Kosten von batterieelektrischen Bussen gilt es nachzusteuern. Grundsätzlich müssen alle elektrisch betriebenen Busse in den Genuss von geringeren Steuersätzen kommen dürfen. Darüber hinaus sollte es auch möglich sein, für den ÖV Treibstoffe für Verbrennungsmotoren zu rabattieren.

UNTERNEHMEN BEI DIGITALISIERUNG NICHT ÜBERFORDERN.

Ja, die Digitalisierung des Transportsektors ist ein wesentlicher Hebel um ihn „grüner“ zu machen. Bessere Informationen für Reisende und Unternehmen sind essentiell. Aber jede Vorgabe, neue Daten zu teilen, stellt insbesondere mittelständische Unternehmen vor große Herausforderungen. Natürlich wäre es wünschenswert, flächendeckend Echtzeitinformationen zum Personenverkehr zu sammeln. Aber viele kleinere Betriebe sind hierzu schlicht nicht in der Lage, weil die entsprechende Technik fehlt. Zum anderen, dürfen die Unternehmen nicht dazu verpflichtet werden, wettbewerbs-sensible Daten weitergeben zu müssen, wie es der aktuelle Referentenentwurf zur Novellierung des PBefG vorsieht. Hier muss ein Gleichgewicht zwischen den Interessen der Reisenden und dem Schutz der Unternehmen gefunden werden.

Dreimal um die Welt im Bus.

Ein Hin- und Rückflug von Frankfurt nach Bangkok verursacht 3,7t CO₂eq. Das entspricht dem, was an klimaschädlichen Treibhausgasen auf einer Strecke von rund 19.000km mit dem Pkw oder 80.000km mit dem Zug und 117.000km mit dem Fernlinien-Reisebus emittiert wird.

Oder anschaulicher: Entweder einmal Urlaub in Thailand oder dreimal mit dem Bus um die Welt.



EUROVIGNETTE: MITGLIEDSTAATEN RAUM FÜR BUSFÖRDERUNG LASSEN.

Fast drei Jahre nach der Veröffentlichung des Kommissionsvorschlags zur Eurovignetten-Richtlinie steht die Eröffnung des Trilogs bevor. Kernelement des Vorhabens: die Stärkung des Verursacherprinzips. Ein richtiger Ansatz. Leider belastet der vom Europäischen Parlament verabschiedete Text einseitig den klimafreundlichen Bus. Der Pkw als Hauptquelle von Lärm und Luftverschmutzung kommt hingegen ungeschoren davon. Der Trilog muss daher genutzt werden, hier nachzubessern.

Das EP hat mit der Eurovignetten-Richtlinie beschlossen, die Wettbewerbsverzerrungen im Straßenverkehr zu beseitigen. Dies mag für den Güterverkehr gelungen sein. Im Personenverkehr hat man jedoch eher das Gegenteil erreicht. Der Hauptgrund: Das EP behandelt alle schweren Nutzfahrzeuge einheitlich. Bus = Lkw. So einfach ist die Gleichung, nach der die Eurovignette künftig funktionieren soll. Dabei stehen Busse im Wettbewerb mit Pkws und nicht mit Lkws. Eine intelligente Maut mit ökologischer Lenkungswirkung müsste hier ansetzen. Es braucht jeweils eigene Bemautungsgrundsätze für den Güter- und den Personenverkehr. Besonders die folgenden Punkte verstärken das Ungleichgewicht zwischen Bus und Pkw:

- Einführung einer Zwangsmaut für Busse (mindestens in Deutschland), aber nicht für Pkw.
- Sofortige Abschaffung zeitbasierter Infrastrukturgebühren für Busse, aber nicht für Pkw.
- Sofortige Erhebung von Gebühren für externe Kosten bei Bussen, aber nicht für Pkw

Einzig bei den Staugebühren sollen die Mitgliedstaaten Busse ausnehmen können. Damit verpasst das EP die Gelegenheit, den

öffentlichen Verkehr mit Bussen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu fördern. Der gemeinsame Standpunkt des Rats ermöglicht dies hingegen. Das EP sollte im Trilog dem Rat bei den busrelevanten Punkten folgen:

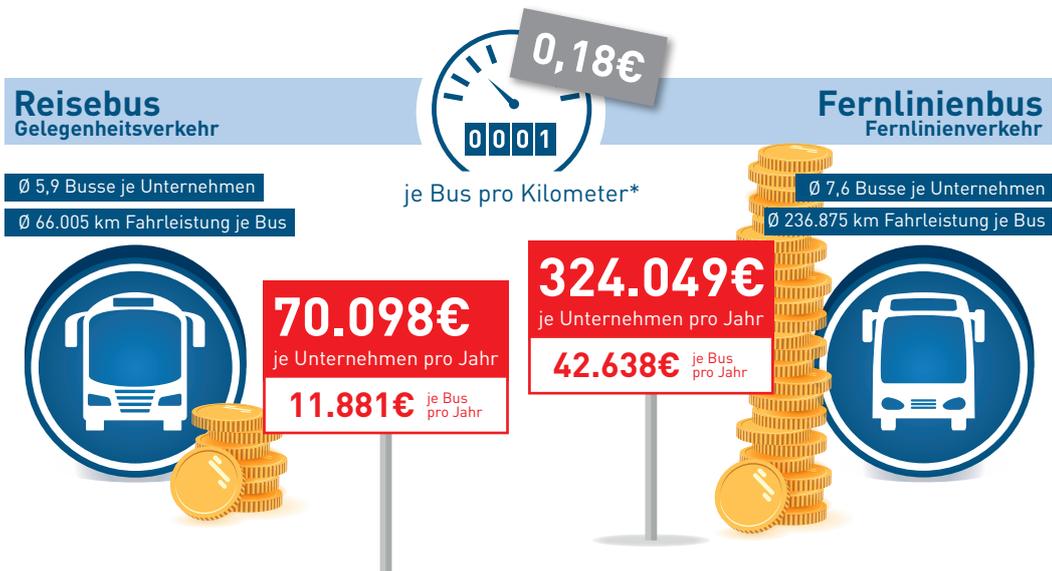
ARTIKEL 7 (9): Durch den Parlamentsbeschluss müssen Länder mit einer Maut für schwere Nutzfahrzeuge **zwingend auch Fern- und Reisebusse und sogar ÖPNV-Busse auf Linien über 50km Länge bemauten**. Dieser Automatismus muss wegfallen. Die Mitgliedstaaten brauchen ein Wahlrecht, ob sie den ÖV durch Mautfreiheit stärken oder für Busse geringere Mautsätze als für Lkw verlangen wollen.

ARTIKEL 7C (5): Das Parlament schreibt vor, dass mit Inkrafttreten der Richtlinie eine zusätzliche Gebühr für externe Kosten bei Bussen erhoben werden muss. Pkw sind hingegen erst ab 2026 fällig. **Mitgliedstaaten müssen Busse ganz ausnehmen oder niedrigere Sätze als für Lkw veranschlagen dürfen**. Klar ist: Falls Busse Gebühren für externe Kosten zahlen, muss dies auch für Pkw gelten.

ARTIKEL 7DA (3): Das Parlament bekennt sich richtigerweise dazu, dass Busse von Staugebühren ausgenommen werden können. Allerdings ist es nicht ersichtlich, warum für einen Bus höhere Gebühren als für einen Pkw angesetzt werden sollen. **Der entsprechende Äquivalenzfaktor muss weiter gesenkt werden**.

Um die Verkehrswende zum Erfolg zu führen, braucht es einen wettbewerbsfähigen, starken öffentlichen Verkehr. Die Eurovignetten-Richtlinie muss einen ganzheitlichen Ansatz für den gesamten Personenverkehr verfolgen und Busse nicht wie Lkw regulieren. Ansonsten drohen erhebliche Belastungen für die Unternehmen, sowie höhere Preise für die Bus-Reisenden – sowohl im ÖPNV als auch im Fern- und Gelegenheitsverkehr. Die Folge: mehr Pkw-Verkehr.

Durchschnittliche jährliche Kosten einer Busmaut pro Busunternehmen.



Quelle: Erhebung durch bdo; 255 Teilnehmer; davon 253 Unternehmen mit Bussen im Gelegenheitsverkehr und 23 Unternehmen mit Bussen im Fernlinienverkehr

*Potentielle Höhe einer Busmaut nach: Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2018 bis 2022

Stand 08/2018

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: Januar 2021.

Alle Informationen ohne Gewähr.