



Das angekündigte ergänzende Hilfsinstrument war längst überfällig, sagt bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard

BUND-LÄNDER-VERHANDLUNGEN BRINGEN KEINE PERSPEKTIVEN FÜR UNTERNEHMEN

Busbranche enttäuscht über Konzeptlosigkeit der Corona-Gipfel

in seiner ersten Stellungnahme. Der Zugang muss zudem – anders bei den vorhergehenden Hilfen – möglichst unbürokratisch erfolgen können und sich eng an der Praxis der betroffenen Unternehmen orientieren. Die oftmals benachteiligten Mischbetriebe im Busgewerbe müssen beispielsweise die besonderen Lasten einzelner Geschäftsteile auch gesondert geltend machen können. Zudem ist die Einführung eines Unternehmerlohns bei der Berechnung von Rettungsmitteln zwingend erforderlich.

Mit Blick auf die Entwicklungen der folgenden Wochen erneuerte der bdo seine Forderung nach Perspektiven, die für Klarheit und Planbarkeit für die Busbranche sorgen. Mit der Einführung einer belastbaren Teststrategie sowie europaweit einheitlichen Regelungen für zusätzliche Möglichkeiten für Geimpfte sollen die Grundlagen dafür endlich gelegt werden.

bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard sagte zu den Beschlüssen des Bund-Länder-Gipfels am 22. März: „Es war längst überfällig, dass Bund und Länder die besonderen Opfer einzelner Wirtschaftszweige für Gesundheitsschutz und Gemeinwohl anerkennen und mit

dem angekündigten „ergänzenden Hilfsinstrument“ für eine Abfederung sorgen. Wir vermischen in den Beschlüssen des Gipfels aber erneut, dass eine konkrete Auseinandersetzung mit den weiteren Perspektiven für die Reisewirtschaft erfolgt. Wir fordern, dass endlich klare – europaweit gültige – Regeln für die Reisemöglichkeiten von Geimpften beziehungsweise von Menschen mit negativem Corona-Test eingeführt werden. Die wichtige Osterzeit wird für Busunternehmen in diesem Jahr leider erneut zu einem Desaster. Bund und Länder müssen mit einer gemeinsamen Kraftanstrengung die Grundlagen dafür legen, dass die Voraussetzungen für verantwortungsvolles Reisen so schnell wie möglich geschaffen werden.“

Eine positive Nachricht nach langen Bemühungen gab es immerhin Mitte März, als das BMVI-Rettungsprogramm für die Reisebusunternehmen ausgeweitet wurde. Der Zugang für das eigens für die Bustouristik aufgelegte Rettungsprogramm wird dabei zeitlich verlängert. Die Argumentation des bdo diesbezüglich hatte Gehör gefunden und Hilfen konnten so nun auch für den Monat Oktober 2020 beantragt werden. Auch die Antragsfrist dafür wurde auf den 15. April verlängert.

Es wurde lange getagt, aber leider wenig bewegt. Am 22. März haben Bund und Länder bei ihrem Corona-Gipfel keinerlei Perspektiven für die Busunternehmen aufgezeigt. Immerhin wurde aber eine zusätzliche Rettungsmaßnahme versprochen. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) hat daher in seiner ersten Reaktion die schnellstmögliche Konkretisierung und Einführung des angekündigten „ergänzenden Hilfsinstruments“ für besonders schwer von der Corona-Pandemie betroffene Unternehmen gefordert. Dieses Instrument wird von einem Großteil der mittelständischen Busunternehmen in Deutschland dringend gebraucht. Und zwar schon lange

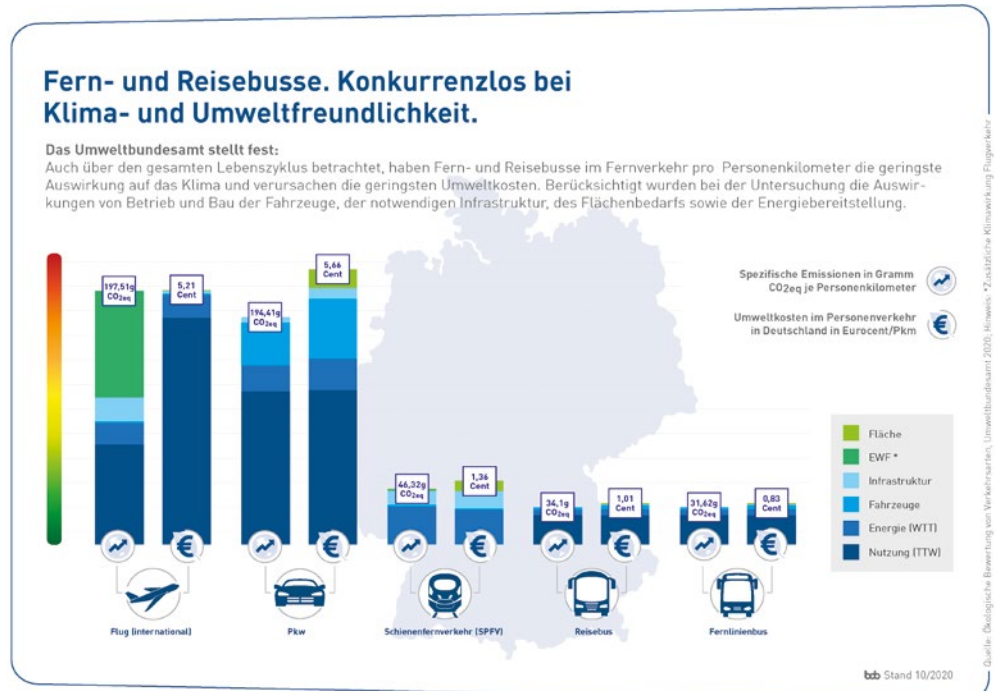
Um eine drohende Pleitewelle zu verhindern, ist es erforderlich das ergänzende Hilfsinstrument unverzüglich zu aktivieren, formulierte der bdo

UMWELTBUNDESAMT VERÖFFENTLICHT TREIBHAUSGASBILANZ FÜR 2020

Die Verkehrswende wird weiter dringend gebraucht

Lassen wir uns von diesem Ergebnis nicht täuschen. Das Umweltbundesamt konnte für 2020 zwar im Vergleich zu Vorjahren eine positive Bilanz bei den Treibhausgasemissionen in Deutschland ziehen. Der Rückgang im Verkehrssektor ist aber schlicht und ergreifend auf einen Sondereffekt zurückzuführen, der sich mit der Corona-Pandemie einstellte. Die Wahrheit dahinter: Noch immer hat der Verkehrssektor hierzulande seit 1990 kaum zu einer Senkung der klimafeindlichen Abgabe beigetragen.

Wir stehen in Deutschland weiter vor der Herausforderung, einen echten Wandel der Mobilität zu gestalten – hin zu mehr Bus und Bahn. So warnte der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer im März 2021 nachdrücklich: Die Pandemie schönt kurzfristig die CO₂-Zahlen. Gleichzeitig gefährdet sie aber auch ganz akut die Verkehrswende. Denn die Unternehmen im Bussektor, der die niedrigsten Treibhausgasemissionen pro Personenkilometer aufweisen kann, stehen aufgrund der Wirtschaftskrise am Abgrund.



Der Bus ist und bleibt das klimafreundlichste motorisierte Verkehrsmittel, zeigen aktuelle Statistiken

BDO FORDERT NUTZUNG SYNTHETISCHER KRAFTSTOFFE

Diese Verordnung hindert die Verkehrswende

Langes Wort, komplizierter Inhalt. Und ein Hindernis für die Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor ist es auch noch. Die Bundesimmissionsschutzverordnung steht aus Sicht des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) einer effizienten Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) leider im Weg. Denn sie beschränkt das Inverkehrbringen synthetischer Kraftstoffe – und begrenzt damit die von der EU explizit geschaffenen Möglichkeiten, auf saubere Fahrzeuge umzustellen. Insbesondere im ländlichen Raum, wo batterieelektrische Fahrzeuge teilweise an ihre Grenzen stoßen – stellt dies ein massives Hindernis für den Wandel der Mobilität dar

Mit Briefen an Bundesumweltministerin Svenja Schulze und Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat der bdo Mitte März auf dieses



bdo-Präsident Karl Hülsmann richtete sich mit einem Schreiben direkt an Svenja Schulze und Andreas Scheuer

Problem bei der Umsetzung der CVD hingewiesen. Die klare Botschaft des Verbandes: Synthetische Kraftstoffe sollten für die CVD genutzt werden. In seinem Schreiben an die zuständigen Bundesministerien führt bdo-Präsident Karl Hülsmann die Gründe im Detail aus. Im ländlichen Raum wird die entsprechende Lade-Infrastruktur, die für die Neubeschaffungen von emissionsfreien ÖPNV-Linienbussen ab 2. August 2021 benötigt wird, mittelfristig nicht darstellbar sein. Darüber herrscht innerhalb der Busbranche, aber auch in weiten Teilen der Politik Konsens. Daher bleibt der Einsatz synthetischer Kraftstoffe unbedingt notwendig, um die verbindlichen Mindestquoten der CVD zu erfüllen.

TECHNIKAUSSCHUSS DES BDO ANALYSIERT CVD

Experten sehen Antriebswende in der Busbranche gefährdet

Jetzt müssen Fehlsteuerungen schnell verhindert werden. Zu diesem Fazit kam der für Technikfragen zuständige Fachausschuss des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer (bdo). Das Expertengremium hat im Zuge seiner Sitzung am 15. März konkrete Empfehlungen für eine bestmögliche Umsetzung der Antriebswende im Bussektor formuliert. Damit einhergehend wurden aktuelle Entwicklungen kritisiert, die Fehlsteuerungen bei der bevorstehenden Umstellung auf neue Antriebstechnologien nach sich zu ziehen drohen

Die in der Clean Vehicles Directive (CVD) von der EU für 2025 beziehungsweise 2030 geforderte Anzahl sauberer Busse bei Neuanschaffungen kann, laut Technikausschuss des bdo, ökologisch und ökonomisch sinnvoll nur über eine nationale Quote erreicht werden. Die bislang vorgesehene Umsetzung in jedem einzelnen Beschaffungsvorgang würde hingegen ein Übermaß an Kosten und Bürokratie nach sich ziehen – und damit die weitere ökologische Transformation im Verkehrssektor behindern. So das Fazit der Technikexperten. Ergänzend regte der Ausschuss dringend die Änderung der 10. Bundesimmissionsschutzverordnung an: Mit dieser wird die Nutzbarmachung von

synthetischen Kraftstoffen für die Erfüllung der CVD-Vorgaben derzeit verhindert, obwohl dies auf europäischer Ebene ausdrücklich vorgesehen ist. (Mehr dazu auch im Artikel oben.)

Aufgrund der begrenzten Reichweiten batterieelektrischer Antriebe im Bussektor ist es insbesondere im ländlichen Raum absolut notwendig, bei der Umstellung auf saubere Fahrzeuge auch Alternativen zum E-Bus zu ermöglichen. Dies wird in Deutschland derzeit verpasst. Grundsätzlich unterstreicht der bdo-Technikausschuss, dass neue Vorgaben in den kommenden Jahren in den Unternehmen enorm hohe Investitionskosten aufwerfen werden. Damit diese überhaupt getragen und refinanziert werden können, muss die Geltungsdauer der Genehmigung für den Linienverkehr (§ 16 Abs. 2 PBefG) auf 15 Jahre heraufgesetzt werden.

Der Vorsitzende des bdo-Ausschusses für Technik, Sicherheit und Umwelt, Rainer Mühlhause, sagte zu den Forderungen des Verbandsgremiums: „Die Busbranche steht von jeher für umweltfreundliche Mobilität und bekennt sich ausdrücklich zur Antriebswende. Bei den bevorstehenden Umwälzungen ist es aber dringend geboten, dass wir mit technischem Sach-

verstand und einem Höchstmaß an Effizienz vorgehen. In Hinblick auf die nationale Umsetzung der CVD droht dies leider nicht der Fall zu sein. Wir sehen hier derzeit konkrete Hürden, die einer klugen Veränderung im Bussektor im Weg stehen. Diese müssen schnell abgebaut werden. Die bevorstehende Antriebswende im Bussektor ist eine Jahrhundertaufgabe für die Branche. Unnötige Fehlentwicklungen können wir uns dabei einfach nicht leisten.“

IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesverband Deutscher
 Omnibusunternehmer (bdo)
 Reinhardtstraße 25

10117 Berlin

Telefon 00 49 / (0) 30 / 2 40 89 -3 00

Telefax 00 49 / (0) 30 / 2 40 89 -4 00

Internet: www.bdo.org

E-Mail: info@bdo.org

V.i.S.d.P. Christian Wahl

Redaktion Christian Wahl

VERBRAUCHERSCHÜTZER-VORSCHLÄGE BRÄCHTEN NACHTEILE FÜR KUNDINNEN UND KUNDEN

Ohne Anzahlung keine Angebotsvielfalt

Die Absicht ist richtig, der Weg aber vollkommen falsch. So deutlich musste bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard Mitte März neue Vorschläge zur Abschaffung von Anzahlungen bei der Reisebuchung zurückweisen. Denn der gut gemeinte Vorschlag drohte im Reisesektor das Gegenteil zu bewirken.

„Es ist absolut verständlich, dass Verbraucherinnen und Verbraucher besser geschützt werden sollen, nachdem u.a. Airlines, Kreuzfahrt-An-

bieter und Reisekonzerne im letzten Jahr Kundengelder bei Corona-bedingten Stornierungen nicht zurückgezahlt haben“, formulierte Leonard weiter. Das betraf aber nicht nur Reisende. Auch mittelständische Busunternehmen haben als Veranstalter massiv unter dieser Praxis gelitten.

„Eine bdo-Umfrage dazu hatte 2020 gezeigt, dass nur 17 Prozent unserer Betriebe ihre Zahlungen von Leistungserbringern zurückerhalten haben. Mit den jetzt vorgebrachten Vorschlä-

gen würde man genau jene kleinen Reiseanbieter – die ihren Kunden persönlich eng verbunden sind und Bindungen pflegen – aus dem Markt drängen. Denn: Hotels oder andere Partner werden weiter eine Vorkasse einfordern. Für ein kleines Unternehmen ist das ohne Kundengelder nicht zu leisten. Für Reiselustige brächte dies ein Ende der Angebotsvielfalt. Und profitieren würden ausgerechnet die Großen, die man quasi für die Fehler der Vergangenheit belohnt. Lassen Sie uns eine bessere Lösung finden.“

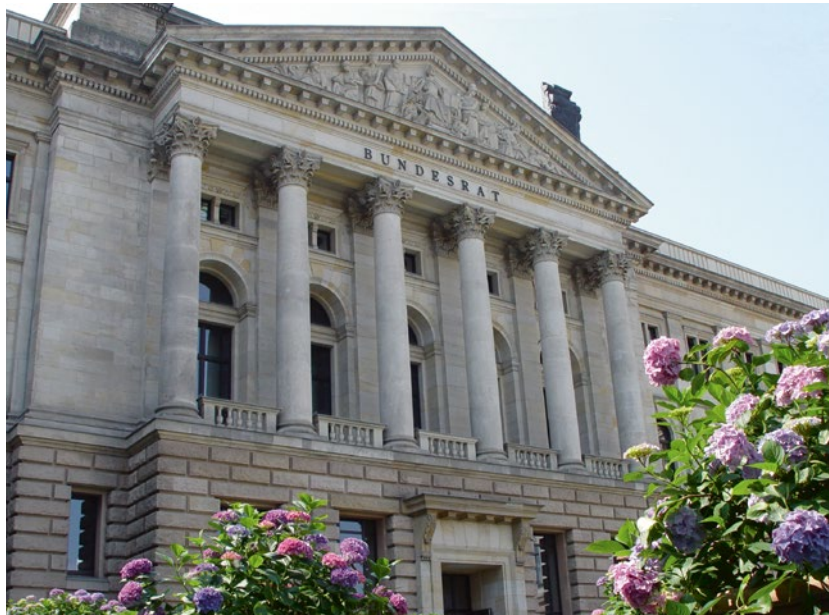
bdo | DIE BUSUNTERNEHMEN

Der bdo kämpft für die Beibehaltung der Anzahlungspraxis – um Mittelstand und Angebotsvielfalt zu bewahren

EINSPRUCH VON BDO UND LANDESVERBÄNDEN FINDET GEHÖR

Bundesrat nimmt Vorschläge zum Reisesicherungsfonds auf

Als wäre der Mittelstand in der Reisewirtschaft nicht schon genug belastet in Zeiten der Corona-Krise. Trotz dieser Ausgangslage hat das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) Anfang Februar 2021 einen Gesetzesentwurf zur Absicherung von Pauschalreisen vorgelegt. Der vorgesehene Reisesicherungsfonds bürdet dabei vor allem den kleineren und mittleren Unternehmen große Lasten auf, wie der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) von Beginn an kritisierte. In einer entsprechenden Stellungnahme hat der Verband Einspruch erhoben und Gegenvorschläge gemacht.



Überzeugungsarbeit beim Bundesrat geleistet: Für den Reisesicherungsfonds sieht der bdo trotzdem weiter Bedarf für Verbesserungen

Erfreulich konnte nun Ende März vermerkt werden, dass der Bundesrat in seiner Stellungnahme zum Thema diverse Anliegen des bdo und der Landesverbände berücksichtigt hat. Im weiteren Gesetzgebungsverfahren soll eine Herabsetzung des Entgelts und der Sicherheitsleistungen unter bestimmten Voraussetzungen geprüft und im Gesetzesentwurf explizit festgehalten werden,

zum Beispiel eine ausreichende Bonität oder ein geringes Schadensrisiko. Als Beispielsätze nannte der Bundesrat eine Sicherheitsleistung von 4 Prozent des Umsatzes und ein Entgelt von 0,6 Prozent. Auch eine längere Aufbauphase bis zum 31. Dezember 2031 für den Reisesicherungsfonds wird von der Länderkammer vorgeschlagen. Der Bundesrat vertritt ebenfalls die

Ansicht, dass Beiträge von 1 Prozent des Umsatzes gegenüber den derzeitigen Versicherungsprämien viel zu hoch sind. Die Umsatzschwelle, ab welcher die Reiseveranstalter zu einer Insolvenzversicherung über den Fonds verpflichtet sind, soll von drei auf 20 Millionen Euro erhöht werden. Damit wurden die Forderungen des bdo und der Landesverbände berücksichtigt, den Mittelstand zu entlasten und nicht für die Großanbieter haften zu lassen.

Negativ ist zu erwähnen, dass Tagesreisen bereits ab 150 Euro unter das Pauschalreiserecht fallen sollen, was bislang erst ab 500 Euro der Fall ist. Dies wird vom bdo vehement abgelehnt. Zudem soll es eine Prü-

fung weiterer Einschränkungen der Vorauskassenzahlungen bei Pauschalreisen, etwa durch Klauselverbote, geben. Zusätzlich könnten aus Sicht des Bundesrats eingeschränkte Vorkasselleistungen die Insolvenzversicherung ergänzen, weil geringere Risiken abzusichern sind. Auch dieser neu in das Verfahren eingebracht Passus wird vom bdo abgelehnt.

© Bundesrat (u.), bdo (o.)

BUSBRANCHE FORDERT FÜR MISCHBETRIEBE FAIREN ZUGANG ZU CORONA-HILFEN

Ist Biertrinken wichtiger als Busfahren?

Was für Brauereigaststätten gilt, muss auch bei Busmischbetrieben Anwendung finden. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) hat am 19. März ein Ende der Benachteiligung der Branche beim Zugang zu Corona-Hilfen gefordert. Aufgrund EU-rechtlicher Vorgaben können Busunternehmen keinen finanziellen Ausgleich zwischen verschiedenen Unternehmenssparten vornehmen, um auf diese Weise die horrenden Defizite im Touristiksektor durch Einnahmen aus dem ÖPNV-Geschäft abzumildern. Trotzdem werden die Unternehmensteile der Mischbetriebe aber bei der Anspruchsprüfung für Corona-Hilfen zwingend gemeinsam betrachtet.

Das führt oftmals zum Ausschluss von Rettungsprogrammen – und geht somit einseitig zu Lasten der mittelständischen Bustouristik. Wäh-

rend Bus-Mischbetriebe in dieser Weise als Ganzes – ausstrahlend in den ÖPNV – akut gefährdet sind, können andere Branchen in ähnlicher Lage eine getrennte Betrachtung vornehmen.

Bayerns Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger hat unlängst mit Blick auf die Lage der anhängenden Brauereigaststätten vermeldet, dass diese in Zukunft unabhängig von den Umsätzen des restlichen Unternehmens antragsberechtigt für November- und Dezemberhilfen sind. Dies ist inhaltlich richtig und nachvollziehbar, es stellt aber eine deutliche Benachteiligung der Busbranche dar, für die eine solche Regelung bislang noch nicht greift. Der bdo fordert daher mit Nachdruck endlich für Fördergerechtigkeit zu sorgen – und damit auch die große Rolle der Busunternehmen für die umweltfreundliche Mobilität zu würdigen.

bdo-Präsident Karl Hülsmann kritisiert hier eine Benachteiligung der Busunternehmen: „Seit Monaten wird die Reisebusbranche mit einem grundsätzlichen Fahrverbot belegt. Wir tragen damit eine besondere Last in der Corona-Pandemie, wie es für kaum einen anderen Wirtschaftszweig gilt. Leider müssen wir feststellen, dass in dieser Ausnahmesituation eine wesentliche Gerechtigkeitslücke noch immer nicht geschlossen wurde – und die Busunternehmen eine Benachteiligung erleiden müssen. Es kann nicht sein, dass einzelne Branchen eine getrennte Betrachtung bei der Beantragung von Hilfen vornehmen können und andere nicht. Dies gilt umso mehr, da das EU-Recht im Busgewerbe einen finanziellen Ausgleich innerhalb verschiedener Unternehmensteile sogar explizit verbietet. Wir rufen Bundeswirtschaftsminister Altmaier auf, hier schnell Änderungen umzusetzen und Gerechtigkeit zu schaffen.“

EU-PARLAMENT GREIFT BDO-VORSCHLAG AUF

Runter mit der Mehrwertsteuer

Das sind kluge Vorschläge, die da aus dem Europaparlament kommen. Wie die Nachrichtenagentur dpa in einer Meldung am 25. März verkündete, ist unter anderem eine Senkung der Mehrwertsteuer für die Tourismusbranche von den Abgeordneten ins Spiel gebracht worden. In einem angenommenen Bericht forderten die Parlamentarier die EU-Kommission auf, den Mitgliedstaaten eine solche Reduzierung in den Bereichen Reise und Tourismus nahezu legen. Dies solle die besondere Belastung durch die Corona-Pandemie abfedern. Der bdo begrüßte, dass damit eine schon lange vom Verband vorgebrachte Forderung konkret aufgegriffen wurde.

Zusätzlich brachte das Europaparlament im gleichen Zuge auch ein auf mehrere Jahre ausgelegtes Konjunkturpaket für die kleinen und mittleren Unternehmen der Reisewirtschaft vor. Eine hervorragende Initiative, die aus Sicht der Busunternehmen überfällig ist. Die Reaktion der EU-Kommission sowie der einzelnen Länderregierungen des Staatenbündnisses lag zum Zeitpunkt der Schlussredaktion dieser Zeilen noch nicht vor. Der bdo wird den Ruf nach weiteren gezielten Hilfen für die Busbranche sowie nach einer Reduzierung der Mehrwertsteuer für den Fernlinien- und Gelegenheitsverkehr aber auf jeden Fall weiter voranbringen und in die Vorbereitungen zur Bundestagswahl 2021 tragen.



Das Europäische Parlament stimmt in den Ruf nach einer Steuersenkung für die Reisewirtschaft ein