

# DER POLITIKBRIEF FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT

## DIESELPREISE: BUSMITTELSTAND UNTERSTÜTZEN, VERKEHRSWENDE SICHERN.

*Spätestens seit der russischen Invasion in der Ukraine befinden sich die Dieselpreise auf einem Rekordniveau: mit schweren Folgen für die Busunternehmen. Jeder Buskilometer fährt die Mittelständler tiefer ins Minus. Einschnitte drohen insbesondere beim ÖPNV und den Schülerverkehren.*

Trotz aller Anstrengungen bleiben Busse mit alternativen Antrieben die Ausnahme. **Von knapp 60.000 ÖPNV-Bussen sind nur rund 1.200 batterieelektrisch unterwegs.** Diesel bleibt auf absehbare Zeit der dominierende Treibstoff. Während Pkw-Nutzer:innen auf Fahrten verzichten, Fahrgemeinschaften bilden oder durch ihre Fahrweise Einfluss auf den Verbrauch nehmen können, fehlen Busunternehmen diese Optionen. **Fahrten von Schulbussen ausfallen lassen? Undenkbar! Tempo drosseln, um den Verbrauch zu reduzieren? Fahrpläne und Schulbeginn lassen das nicht zu!** Die Möglichkeit, Preise an die Kund:innen durchzureichen, existiert nur begrenzt. **Im ÖPNV stehen höhere Tarife nicht zur Debatte. Preisgleitklauseln sind oft nicht Bestandteil der Verträge oder greifen erst im nächsten Jahr für die Zukunft.** Insbesondere in der Schülerbeförderung oder bei Fahrdiensten für Menschen mit Behinderungen, werden kurz laufende Verträge abgeschlossen – ohne Anpassungen im Falle von Kostensteigerungen. **Ob ein Unternehmen einen Ausgleich für die Dieselpreise erhält, hängt von den konkreten Gegebenheiten vor Ort und dem guten Willen der Auftraggeber ab.**

Im Fern- und Gelegenheitsverkehr können die Preise nicht beliebig an die Kund:innen weitergegeben werden. Der Verlust der Wettbewerbsfähigkeit droht. Preiserhöhungen wirken nur für aktuell oder zukünftig gebuchte Reisen und Fahrten. Wenn im Januar eine

### THEMEN & INHALTE

- Dieselpreise: Busmittelstand unterstützen, Verkehrswende sichern.
- Öffentlichen Verkehr mit ermäßigten Energiesteuern fördern.
- Mit dem Fahrstrompreis die Antriebswende meistern.

Busfahrt im April mit einem Dieselpreis von 1,30 Euro kalkuliert und gebucht wurde, bleiben die Mehrkosten bei den Unternehmen hängen.

### Busmittelstand unter Druck.

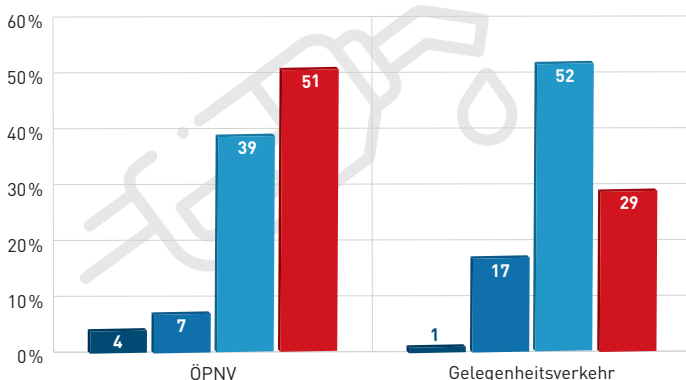
Die Preissteigerungen sind keine „Peanuts“, sondern summieren sich zu signifikanten Beträgen.

- **Beispiel ÖPNV:** Bei einem Bus mit einem Verbrauch von 35 Litern/100 km und einer Laufleistung von 7.500 km im Monat bedeutet ein 65 Cent höherer Dieselpreis rund 1.700 Euro Mehrkosten pro Bus. **In einem Unternehmen mit 20 Bussen kommen so leicht über 34.000 Euro pro Monat zusammen.**
- **Beispiel Bustouristik:** Hier würden für einen Bus mit 5.500 km Laufleistung im Monat und 30 Litern/100 km **über 1.000 Euro Mehrkosten kompensiert werden müssen.**
- **Beispiel Fernlinie:** Fernbusse fahren in der Regel etwa 20.000 km pro Monat. Bei einem Verbrauch von 30 Litern/100 km kommen, bei 65 Cent höheren Dieselpreisen, **pro Bus fast 4.000 Euro an Mehrkosten zusammen**

## Dieselpreise mit massiven Auswirkungen auf die Busunternehmen.\*

\*Datenbasis für Fernbus zu gering

Quelle: bdo | März 2022



In allen Bereichen der Busbranche sind die Folgen der hohen Dieselpreise zu spüren. Gewinne machen derzeit die wenigsten privaten Unternehmen. Im ÖPNV machen sogar über 50 Prozent zum Teil erhebliche Verluste. Im Gelegenheitsverkehr sind es fast 30 Prozent. Dabei werden die Busunternehmen für das Gelingen der Verkehrswende dringend gebraucht.

Teilnehmer: 654

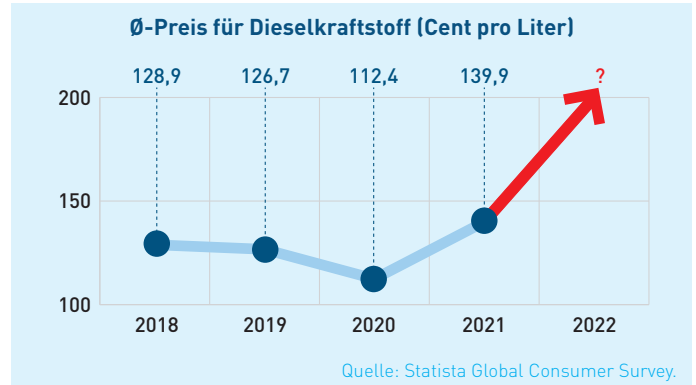
- Keine. Ich kann die Diesel-Kosten kompensieren/bekomme sie ausgeglichen.
- Geringe. Die Gewinn-Marge wird kleiner.
- Deutliche. Ich habe keine Gewinn-Marge.
- Existenzielle. Ich mache (erhebliche) Verluste.

In normalen Zeiten macht Diesel etwa 15 Prozent der Aufwendungen eines Busunternehmens aus. Aktuell ist der Anteil auf 20 Prozent und mehr gestiegen. Die Folge: existenzgefährdende Defizite – und das nach zwei Jahren Pandemie. **Der ÖPNV mit Bussen schrumpfte um fast 1,4 Mrd. Fahrgäste. 2021 nutzen fast 90 Prozent weniger Reisende den Fernbus als 2019.** Der Gelegenheitsverkehr bleibt im Krisenmodus. Ernüchternd: **Fast 70 Prozent der Bustouristiker erwarten in den nächsten 24 Monaten höchstens 60 Prozent des Vorkrisengeschäfts** zu erreichen.

### Gesamten Instrumentenkasten an Hilfen nutzen.

**Die Steuersenkung auf Diesel – sofern sie denn zum 1. Juni kommt – ist ein Tropfen auf den heißen Stein.** Selbst bei einem Rabatt von 14 Cent/Liter, bleiben die Preise für Kraftstoff weit über dem Mittel der letzten Jahre. Die Verluste der letzten vier Monate werden nicht ausgeglichen. Dabei stehen viele Busmittelständler schon jetzt mit dem Rücken an der Wand und benötigen dringend weitere Hilfen. Der Politik stehen hierfür verschiedene Instrumente zur Verfügung:

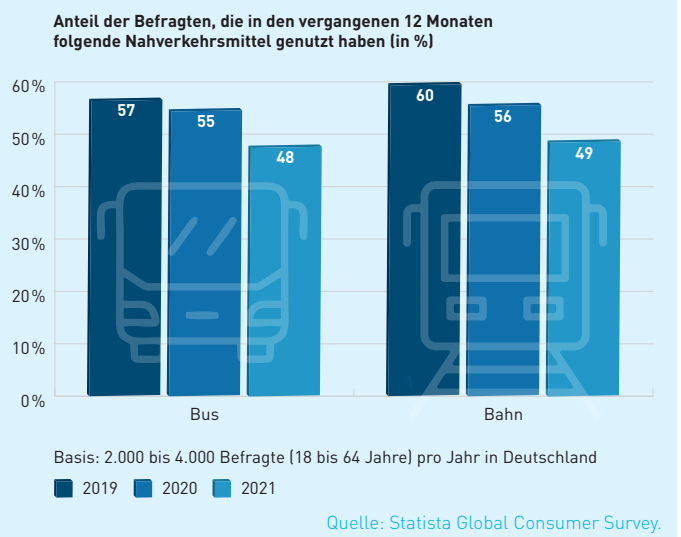
- **ÖPNV-Rettungsschirm aufstocken:** Bislang gleicht das Hilfsprogramm nur die Corona-bedingten Verluste aus. Aber auch die dramatisch gestiegenen Energiekosten können von den Unternehmen nicht alleine bewältigt werden. Hier braucht es zusätzliche Mittel.
- **Busmittelständlern Zuschüsse zahlen:** Kredite sind keine Lösung. Wovon sollen sie getilgt werden? Die einzige Rettung für viele Unternehmen: Zuschüsse. Der EU-Beihilferahmen für die Ukraine-Krise gestattet solche Hilfen. Berlin muss eine entsprechende Förderrichtlinie auf den Weg bringen.
- **Energiesteuern senken:** Die Bundesregierung kann die Dieselsteuer nicht beliebig senken. 14 Cent/Liter – mehr gehen aktuell nicht. Die EU-Energiesteuerrichtlinie mit einer Mindeststeuer von 33 Cent/Liter Diesel verbietet das. Deutschland kann aber auf die EU-Kommission einwirken, Ausnahmen zu ermöglichen. In dieser nie dagewesenen Krise muss mehr Flexibilität möglich sein. Auch 33 Cent Energiesteuer sind für Busunternehmen zu viel.
- **CO<sub>2</sub>-Bepreisung temporär aussetzen:** Die geplante Steuersenkung für Diesel reicht nicht. Die Kosten müssen weiter runter, etwa durch eine temporäre Senkung des CO<sub>2</sub>-Preises. Damit würde Diesel um 8 Cent pro Liter günstiger.



Die Politik muss handeln. Nur mit weiteren Hilfen wird es gelingen, den ÖPNV und die Schülerbeförderung auch künftig aufrechtzuerhalten. Ohne Unterstützung, ist zu befürchten, dass viele Busse bald nur noch stehen.

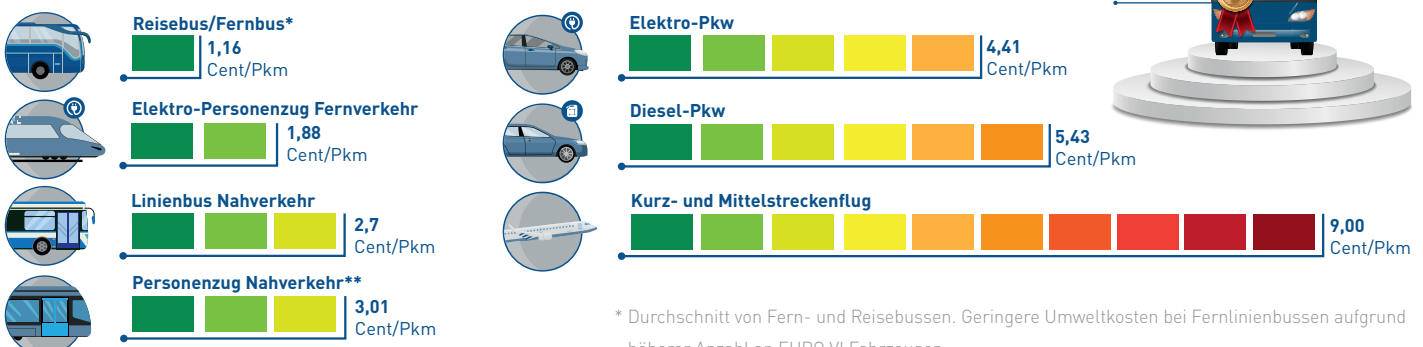
### Corona wirft Verkehrswende zurück.

Die Pandemie hat alle Lebensbereiche massiv getroffen. Insbesondere der öffentliche Personenverkehr mit Bussen und Bahnen hat unter den Auswirkungen von Corona gelitten. Die Fahrgastzahlen liegen weit unter dem Vorkrisenniveau. Eine Hiobsbotschaft für die Verkehrswende und die deutschen Emissionsminderungsziele.



## Umweltkosten für verschiedene Fahrzeugtypen in Deutschland

Stand 1/2021 | Quelle: UBA – Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten 2020



## ÖFFENTLICHEN VERKEHR MIT ERMÄSSIGTEN ENERGIESTEuern FÖRDERN.

*EU-Vorschriften bestimmen wie die Bundesregierung auf die Dieselpreis-Krise reagieren kann. Neben dem Beihilferecht ist insbesondere die Energiesteuerrichtlinie relevant. Sie regelt wie stark die Steuern auf Diesel und Benzin gesenkt werden können. Aber auch für die Verkehrswende ist die Richtlinie eine Schlüsselnorm. Entsprechend wichtig ist es, dass sich Deutschland bei der aktuellen Überarbeitung aktiv einbringt.*

Es ist eine Binsenweisheit: Die meisten Regeln werden in Brüssel gemacht. Die EU setzt in vielen Bereichen den Rahmen für die Politik in den Mitgliedstaaten, so auch mit der Energiesteuerrichtlinie von 2003. Diese definiert Mindeststeuersätze für Diesel und Benzin. Sie legt auch fest, welche Verkehrsmittel durch niedrigere Steuern auf Traktionsenergie gefördert werden können.

### Neue Systematik bei der Energiebesteuerung.

Die Richtlinie wird aktuell überarbeitet und hat einen großen Einfluss auf das Gelingen der Verkehrswende in Deutschland. Der Revisionsentwurf geht grundsätzlich in die richtige Richtung. **Je „sauberer“ eine Energieform ist, desto geringer soll sie besteuert werden.** Im Verkehrssektor wären die Steuersätze für Benzin und Diesel am höchsten und für Strom sowie verschiedene CO<sub>2</sub>-arme Kraftstoffe am niedrigsten. **Aktuell erfolgt die Besteuerung von Diesel und Benzin pro Liter. Künftig wird der Energiegehalt besteuert.** Zudem wird den Mitgliedstaaten grundsätzlich die Möglichkeit eingeräumt, bei Eisen-, Straßen- und U-Bahnen sowie Oberleitungsbussen und dem öffentlichen Personennahverkehr ermäßigte Energiesteuersätze zu erheben.

Fiskalische Instrumente sind der entscheidende Hebel, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Gleichzeitig kann der öffentliche Verkehr mit steuerlichen Fördermaßnahmen gestärkt werden.

Die Revision der Energiesteuerrichtlinie bietet die einmalige Gelegenheit, beide „Fliegen mit einer Klappe zu schlagen“. Nutzen wir sie! Denn sonst kann Berlin bei der Verkehrswende nur nach den Regeln spielen, die in Brüssel vorgegeben werden.

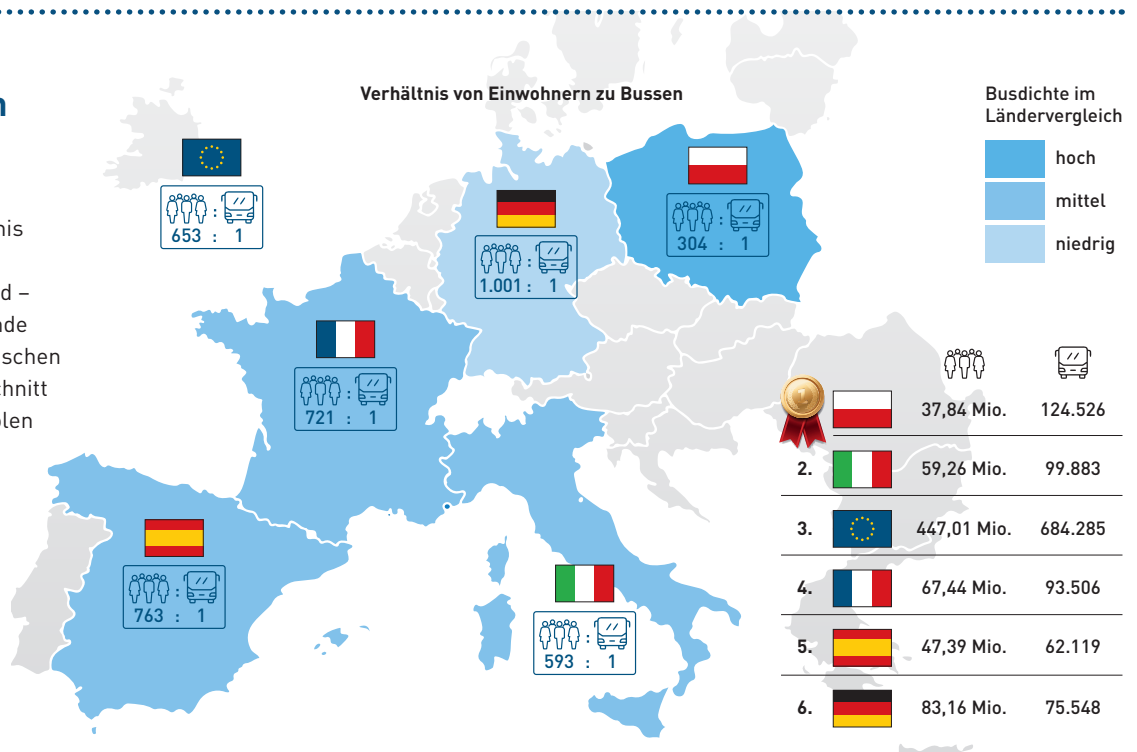
### Ohne Nachbesserungen – Stau bei der Verkehrswende.

Trotzdem besteht dringender Nachbesserungsbedarf, wie öffentlicher Verkehr künftig gefördert werden darf:

- **Adressatenkreis erweitern:** Bislang soll nur der ÖPNV mit niedrigeren Steuersätzen gefördert werden können. Hierzulande gelten Fahrten bis 50 km als Nahverkehr. Regionalbusverbindungen blieben ebenso ausgeschlossen wie der Fern- und Gelegenheitsverkehr mit Bussen. Der gesamte öffentliche Personenverkehr sollte von ermäßigten Energiesteuern profitieren können.
- **Steuerbefreiungen ermöglichen:** Im Entwurf werden nur Steuerermäßigungen thematisiert. Warum ist es nicht möglich, öffentliche Verkehre von Energiesteuern zu befreien? Wer möchte, dass weniger Menschen mit dem Pkw unterwegs sind, muss den EU-Mitgliedstaaten alle Instrumente geben, um Busse und Bahnen preislich attraktiver zu machen.
- **Bus-Diesel nicht verteuern:** Durch die neue Systematik bei der Energiebesteuerung drohen erhebliche Kostensteigerungen. Der Energiegehalt von Diesel – eine entscheidende Größe für den Steuerbetrag – ist größer als der von Benzin. Das sogenannte „Diesel-Privileg“ würde entfallen. Hier braucht es eine „Preisbremse“ für Busse.

## Deutschland weit abgeschlagen bei Bussen.

Nur in einem einzigen EU-Mitgliedstaat ist das Verhältnis von Einwohnern zu Bussen schlechter als in Deutschland – den Niederlanden. Hierzulande müssen sich über 1.100 Menschen einen Bus „teilen“. Im EU-Schnitt sind es knapp 650. Und in Polen kommen etwa 300 Einwohner:innen auf einen Bus – 72 Prozent weniger als in Deutschland. Wenn die Verkehrswende bei uns gelingen soll, muss die Zahl der Busse auf unseren Straßen deutlich steigen.



Quelle: Statista, ACEA „Vehicles in use Europe 2022“

## MIT DEM FAHRSTROMPREIS DIE ANTRIEBSWENDE MEISTERN.

*Die Antriebswende im Busverkehr ist im vollen Gange und ein klares politisches Ziel. Dies ist richtig und wichtig, um die Emissionsminderungsziele des Verkehrs zu erreichen. Aber es bleibt eine Mammutaufgabe, die mit gewaltigen Investitionen verbunden ist – sowohl für die öffentliche Hand als auch die Unternehmen. Neue Finanzierungsinstrumente müssen gefunden werden.*

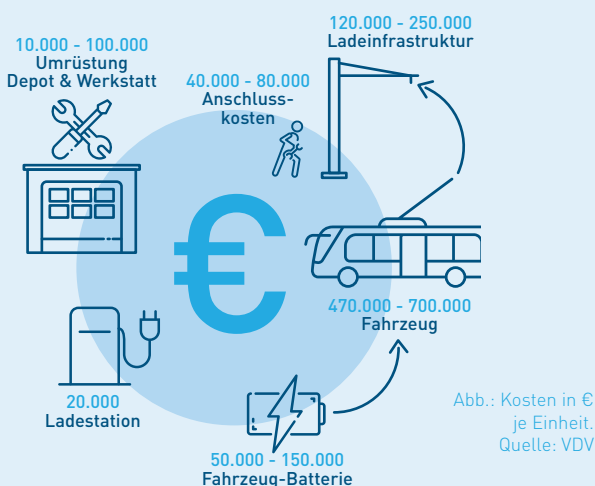
Elektrobusse sind etwa doppelt so teuer wie ihre Diesel-Pendants – ohne Berücksichtigung der Ladeinfrastruktur. Auch mittelfristig werden sie in der Anschaffung deutlich kostspieliger bleiben. Aktuell steigen die Preise aufgrund der hohen Nachfrage sogar. **Ohne Förderung sind Elektrobusse nicht wirtschaftlich zu betreiben.** Für die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ist das eine riesige Herausforderung. Es werden erhebliche zusätzliche finanzielle Mittel benötigt, nur um das bestehende ÖPNV-Angebot mit Elektrobusen aufrechtzuerhalten. Gleichzeitig herrscht Einigkeit, dass der öffentliche Verkehr mit Bussen massiv ausgebaut werden muss. Mehr Fahrzeuge bedeuten weitere Kosten.

### Fahrstrompreis als Ausweg.

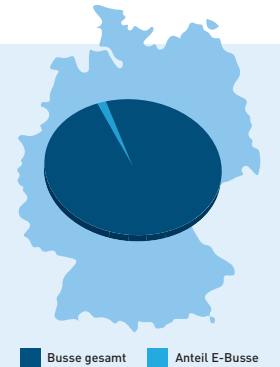
**Der derzeitige Weg der Fahrzeugförderung ist auf Dauer nicht tragfähig. Sie setzt kaum Anreize, dass die Fahrzeugpreise sinken.** Die Förderung wird bei der Preisfindung oft einfach einkalkuliert. Gleichzeitig ist kein Ende in Sicht. Elektrobusse werden voraussichtlich auch noch Ende der 20er teurer sein als Dieselbusse. Der Fahrstrompreis für den ÖPNV wäre ein Ausweg aus der Förderfalle und würde verlässliche Rahmenbedingungen für die Unternehmen schaffen. Investitionen hängen nicht mehr davon ab, ob ein Förderbescheid ausgestellt wird.

## Elektromobilität – eine kostspielige Angelegenheit.

Neben erheblichen Mehrkosten im Vergleich zur Dieselbus-Anschaffung fallen umfassende Investitionen für die Unternehmen an. Öffentliche Förderungen decken nur einen Teil ab: bei Fahrzeugen 80 Prozent der Mehrkosten und bei der Infrastruktur 40 Prozent.



## Überblick Busförderung



Es gibt in Deutschland etwa 80.000 Busse, davon sind rund 1.200 Elektrobusse. Die Bundesregierung hat von 2021-2024 insgesamt 1,25 Mrd. Euro für die Förderung von Bussen mit alternativen Antrieben samt Infrastruktur bereitgestellt. Beim ersten Förderaufruf wurden Anträge im Wert von 1,7 Mrd. Euro eingereicht. Bislang wurden Bescheide für etwa 1.700 Busse im Wert von rund 600 Mio. Euro bewilligt. Damit wurde jeder Bus im Durchschnitt mit über 350.000 Euro gefördert.

Der Fahrstrompreis ist ein gedeckelter und subventionierter Strompreis für alle Busunternehmen. **Durch ihn würden Elektrobusse zu einer wirtschaftlich sinnvollen Investition. Trotz höherer Anschaffungskosten wären die Gesamtkosten über die Lebenszeit des Fahrzeugs niedriger als beim Dieselbus.** Der Fahrstrompreis hat gegenüber der Fahrzeugförderung eine Reihe von Vorteilen:

- **Die Fahrzeugförderung wird obsolet** – dadurch Schaffung größerer Anreize für die Hersteller, die Fahrzeugpreise zu senken.
- **Bürokratie für Unternehmen und Verwaltung wird reduziert** – statt mit aufwändigen Anträgen erfolgt die Förderung über die Stromrechnung.
- **Größere Planungssicherheit** – egal welches Bundesland und welcher Aufgabenträger, der Fahrstrompreis kommt direkt beim Unternehmen an.

### Beschleunigte Antriebswende.

**Und das Beste: Der Fahrstrompreis hat das Potenzial die Antriebswende zu beschleunigen und im großen Stil Emissionen einzusparen.** Heute beschaffen Unternehmen nur so viele Elektrobusse wie sie unbedingt müssen. Wenn ihr Betrieb wirtschaftlich sinnvoll wäre, würden Unternehmen schneller vollständig auf Elektrobusse setzen.

Und die Kosten? Der Fahrstrompreis müsste bei ungefähr 5 Cent/kWh liegen, was einem Rabatt von etwa 15 Cent/kWh entspricht. Bei einer Fahrleistung von 60.000 km und einem Durchschnittsverbrauch von 1,5kWh/km, würde jeder Elektrobus pro Jahr mit rund 13.500 Euro gefördert. **Kosteneffizienter, schneller und unbürokratischer: Es gibt viele gute Gründe für den Systemwechsel – weg von der Fahrzeugförderung hin zum Fahrstrompreis.**

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

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

in Zusammenarbeit mit  
KOMPAGNON communications  
www.kompagnon.eu

Stand  
April 2022

Alle Informationen ohne Gewähr.