

Vorfahrt für die Bustouristik

Der umweltfreundliche Reiseverkehr
im Schwitzkasten des ÖPNV



Impressum

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) e.V.
Reinhardtstraße 25
10117 Berlin

Tel. 0 30 / 2 40 89-300

info@bdo-online.de
www.bdo-online.de



Bustouristik in Deutschland

In Deutschland nutzen jährlich mehr als fünf Milliarden Menschen den Bus als Verkehrsmittel. Damit ist der Omnibus nach dem Pkw das zweitwichtigste Beförderungsmittel im Personenverkehr. Den Reisebus, der mit einem relativ konstanten Marktanteil von 9 Prozent bei den Urlaubsreisen eine feste Größe neben den anderen wichtigen Verkehrsträgern Bahn, Flugzeug und Pkw darstellt, nutzen jährlich über 80 Millionen Fahrgäste. Mit dem Bus entscheidet sich der Reisende für ein modernes Verkehrsmittel, kompletten Service, umfassenden Komfort, qualifizierte, gut ausgebildete Fahrer und entspanntes Reisen.

Aber der Bus ist nicht nur ein wichtiger Verkehrsträger im deutschen Tourismus, die private Omnibusbranche sichert in ihrer mittelständischen Struktur in hohem Maße Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Deutschland. Viele Feriengebiete und touristische Anbieter in Deutschland hängen existenziell vom Reisebus ab. Außerdem leistet der Reisebus einen maßgeblichen Beitrag zu einem umweltverträglichen Tourismus.

Bustourismus erwirtschaftet über 10 Mrd. € Umsatz und sichert über 200.000 Arbeitsplätze.

Die im Jahr 2011 vorgestellte Studie Wirtschaftsfaktor Bustourismus des dwif zeigt auf, dass der Bustourismus in Deutschland jährlich einen Bruttoumsatz von 10,5 Mrd. Euro generiert. Neben den Busunternehmen selbst profitiert nahezu jede andere Branche vom Bus: vor allem der Unterkunfts-, Einkaufs- und Gastronomiebereich, aber auch Kultur- und Freizeiteinrichtungen.

Trotz der oftmals geringen Unternehmensgrößen hat die Busbranche mit ihren historisch gewachsenen Strukturen schon zahlreiche Wirtschaftskrisen überstanden. Dennoch wird seit mehreren Jahren ein Trend zur stetigen Abnahme von privaten Busunternehmen erkennbar. Gegenüber dem Jahr 2000 mit einem Höchststand von 6.097 Unternehmen ist mittlerweile ein Rückgang von über 1.000 privaten Busunternehmen zu verzeichnen. Damit hat sich die Zahl der Unternehmen innerhalb von sieben Jahren um fast 20 Prozent reduziert. Gründe dafür sind Verkäufe, Betriebsaufgaben, Insolvenzen sowie ein zunehmender Konzentrationsprozess der Branche. Dies zeigt die außerordentliche Notwendigkeit einer starken Rückendeckung des mittelständischen Bustouristikgewerbes durch Schaffung ausgewogener gesetzlicher Rahmenbedingungen.

Aber gerade hier liegt der sprichwörtliche Pferdefuß. Bei der Schaffung der Rahmenbedingungen – und das reicht von der PBefG-Novellierung über die damit verbundene Liberalisierung des Busfernlinienverkehrs bis hin zur Frage der Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung – haben viele Akteure häufig nur ÖPNV-Belange im Blick, ohne die Auswirkungen dieser gesetzlichen Maßnahmen auf die Bustouristik zu berücksichtigen. Doch während der ÖPNV Teil der staatlichen Daseinsvorsorge ist und in Teilen öffentliche Gelder erhält, wird der Gelegenheitsverkehr ausschließlich über Fahrgeldeinnahmen finanziert. Die meisten privaten Busunternehmen sind sowohl im ÖPNV als auch im Reisever-

kehr engagiert. Daher hält es der bdo für unumgänglich, auf die Gefahren, die bestimmte, für den ÖPNV durchaus sinnvoll erscheinende zukünftige gesetzgeberische Maßnahmen für den Bustourismus mit sich bringen, aufmerksam zu machen.

Busbranche stellt sich ihrer Verantwortung für behinderte und mobilitätseingeschränkte Fahrgäste. Viele Busunternehmen halten Fahrzeuge mit Hebeeinrichtung, Rollstuhlplätzen und behindertengerechten Toiletten vor.

Barrierefreiheit

Das Thema „Mobilität für alle“ hat nicht zuletzt durch die UN-Behindertenrechtskonvention, die bereits durch mehr als 100 Staaten unterzeichnet worden ist, einen starken Vorschub erlangt. Die in den letzten Jahren verstärkt zu verzeichnende Entwicklung zur Barrierefreiheit hat längst auch die Tourismuswirtschaft und damit auch die Busbranche erreicht. Gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und des stetig wachsenden Mobilitätsanspruchs älterer und behinderter Menschen kommt dem Thema „barrierefreies Reisen“ eine große und noch wachsende Bedeutung zu. Auf diese Entwicklung haben viele Busunternehmer bereits reagiert und bieten inzwischen Reisen an, die die speziellen Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen und diesen somit die gleiche Teilhabe an touristischen Angeboten ermöglichen wie allen anderen Reisenden.

Gegenwärtig existiert keine ECE-Norm, welche Anforderungen ein barrierefreier Reisebus erfüllen muss.

Der europäische Gesetzgeber hat sich veranlasst gesehen, die Mobilitätsansprüche von Menschen mit eingeschränkter Mobilität besonders zu schützen; die Verordnung 181/2011 über Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr, die ab dem 1. März 2013 verbindlich und unmittelbar in allen europäischen Mitgliedstaaten gilt, stellt klar, dass behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität das gleiche Recht auf Freizügigkeit, Entscheidungsfreiheit und Nichtdiskriminierung haben wie alle anderen Bürger und daher unabhängig von der Ursache der Beeinträchtigung Busreisemöglichkeiten haben sollten, die denen anderer Bürger vergleichbar sind. Die Verordnung stellt aber auch klar, dass dabei der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleiben muss und Gründe der Sicherheit, der Fahrzeugkonstruktion oder der Infrastruktur der Gleichstellung dieser Personen Grenzen setzen können.

Barrierefreiheit im ÖPNV und im Reisebus hat sehr unterschiedliche Ausgangsbedingungen.

Im Zuge der gegenwärtig erfolgenden Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes sieht sich die Regierungskoalition aber mit deutlich über die Vorgaben der Verordnung 181/2011 hinausgehenden Forderungen rot/grün geführter Länder, die die Mehrheit im Bundesrat bilden, nach „vollständiger Barrierefreiheit“ des Buslinienfernverkehrs konfrontiert.

Während aber der ÖPNV durch den weit verbreiteten Einsatz niederfluriger Linienbusse bereits zu einem sehr großen Teil barrierefrei ist, sind „vollständig barrierefreie“ Reisebusse am Markt schlichtweg nicht erhältlich. Es gibt derzeit nicht einmal eine Definition für einen barrierefreien Reisebus. Dies aber muss nach

Busse werden oft für unterschiedliche Verkehrsarten genutzt.

Auffassung des bdo der erste Schritt sein, um hier langfristig und für alle Beteiligten sinnvoll den Zustand „Barrierefreiheit“ zu erreichen. Denn nur dadurch ist es möglich, serienmäßig - und damit für kleine und mittelständische Unternehmen finanzierbar - entsprechende Fahrzeuge zu entwickeln und auf den Markt zu bringen. Hierfür halten wir es für unumgänglich, zunächst die entsprechenden Rahmenbedingungen auf europäischer Ebene zu schaffen. Würde Deutschland eigene Anforderungen definieren, bestünde eine Notifizierungspflicht. Zudem ist zu befürchten, dass Fahrzeuge, die nur für den deutschen Markt entwickelt würden, deutlich teurer in der Anschaffung wären, als Fahrzeuge, die in großer Serie produziert werden könnten. Letztendlich hätten solche nur für deutsche Reisebusse geltenden Anforderungen wettbewerbsverzerrenden Charakter.

Für viele private Busunternehmen wird es finanziell schwer darstellbar sein, flächendeckend Fahrzeuge anzuschaffen, die sie nur für das neue Marktsegment „Fernlinienverkehr“ nutzen. Stattdessen wird der Großteil der Unternehmen für den Markteinstieg vorhandene Reisebusse nutzen. Damit ist vorprogrammiert, dass sich überzogene Anforderungen an die Barrierefreiheit unmittelbar auf den Gelegenheitsverkehr auswirken.

Weniger als 30% aller Rollstühle sind überhaupt für die sichere Beförderung im Bus geeignet.

Die bislang im Einsatz befindlichen behindertengerechten Reisebusse sind ausnahmslos kostspielige Sonderanfertigungen. Allein der Lift zum Verbringen eines Rollstuhls in einen Reisebus schlägt mit 20.000 – 30.000 € zu Buche. Zudem sind weitere Ausrüstungsgegenstände wie Spezialgurte und Anker notwendig, um den Rollstuhl am Fahrzeugboden sicher zu befestigen. Die Unternehmer und ihre Fahrer sind hierbei tagtäglich mit vielgestaltigen praktischen Problemen konfrontiert, da es eine solche Bandbreite von Rollstühlen gibt, dass sich deren sichere Befestigung bislang nicht normen lässt. Hinzu kommt, dass für jeden Rollstuhlplatz vier Sitzplätze wegfallen. Für den Einbau eines behindertengerechten WC fallen ca. acht Sitzplätze dauerhaft weg. Hinzu kommt der Umstand, dass viele der gegenwärtig im Einsatz befindlichen Rollstühle nicht für die Beförderung in einem Fahrzeug (im Sinne eines Sitzes) geeignet sind, weil sie nicht mit den dafür erforderlichen Kraftknoten ausgerüstet sind. Fehlen aber diese Kraftknoten, besteht bei einem Aufprall die große Gefahr, dass die einwirkenden Kräfte nicht in den Fahrzeugboden abgeleitet werden können, sondern zum Zerschlagen des Rollstuhles und damit zum Herumfliegen der Einzelteile führen können.

Reiseverkehr darf nicht mit überzogenen Anforderungen an Barrierefreiheit belastet werden!

Von der Opposition wird die Forderung erhoben, dass der Personenfernverkehr ab dem 1. Januar 2017 barrierefrei erfolgen muss. Damit wird ein Zeitraum von weniger als fünf Jahren als ausreichend angesehen, die Fahrzeugflotte auf „barrierefreie Investitionsalternativen“ umzustellen. Diese Vorstellung ist mit den praktischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten nicht vereinbar. Auch ist die Unterscheidung in einen fünfjährigen Übergangszeitraum für den Personenfernverkehr einerseits und in einen zehnjährigen Übergangszeitraum für den ÖPNV

nicht nachvollziehbar. Während es für den Einsatz im ÖPNV bereits barrierefreie Busse gibt (Busrichtlinie 2002/85/EG i.V.m. § 30 d IV StVZO), fehlt es wie oben erwähnt für Reisebusse noch an einer Definition der Barrierefreiheit. Nach hiesiger Auffassung ist daher entsprechend dem Verfahren zur Definition von technischen Anforderungen im Stadtbuslinienverkehr erforderlich, unter Einbeziehung aller Beteiligten – sowohl der Behinderten und ihrer Verbände als auch der Beförderer und ihrer Verbände – solche technischen Anforderungen zu erarbeiten und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen in Europa (UN-ECE) vorzulegen, so dass hier ein europaweit geltender Standard in Form der Einführung einer neuen Klasse für behindertengerechte Reisebusse gesetzt werden kann. Den Mitgliedstaaten soll es dann obliegen, den Einsatz dieser Busse zu bestimmen (z. B. nur für den Fernlinienverkehr); so ließen sich negative Auswirkungen auf den Gelegenheitsverkehr vermeiden.

Übergangsfristen dürfen erst dann zu laufen beginnen, wenn geeignete Fahrzeuge serienmäßig am Markt erhältlich sind. Hier halten wir die für den ÖPNV vorgeschlagene Frist von zehn Jahren für den Fernlinienverkehr für ebenso erforderlich. Busse werden üblicherweise über acht Jahre steuerlich abgeschrieben; zumindest für diesen Zeitraum braucht der Unternehmer die Gewissheit, mit seinem Investitionsgut wirtschaften zu können.

Die Betrachtung all dieser unternehmensspezifischen Bedingungen ergibt, dass die überwiegend kleinen und mittelständischen Busunternehmen, die sich im Fernlinienverkehr engagieren bzw. dies künftig beabsichtigen, wirtschaftlich kaum in der Lage wären, die mit der Forderung nach „vollständiger Barrierefreiheit“ verbundenen enormen finanziellen Belastungen zu tragen.

Buslinienfernverkehr

Seit Jahrzehnten unterliegt der Schienenfernverkehr dem besonderen Schutz des PBefG, d. h. Busfernlinienverkehre wurden nur sehr restriktiv genehmigt. Dieser Schutz hat sich jedoch überlebt. Fernbusverkehre sind in der Regel mindestens um ein Drittel günstiger als Fernbahnverkehre. Damit ist der Fernbus für einkommensschwache, preissensible Bevölkerungsgruppen eine gute Mobilitätsalternative. Untersuchungen zeigen, dass der Buslinienfernverkehr seine Fahrgäste vor allem vom Pkw-Verkehr, den Mitfahrzentralen sowie von sogenannten Grauverkehren (ungenehmigte Linienverkehre mit Kleinbussen, insbesondere durch osteuropäische „Unternehmen“) gewinnen würde. Eine „Abwanderung“ der Fahrgäste von der Schiene auf den Bus ist nicht in nennenswertem Umfang zu befürchten.

Die Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs stärkt den öffentlichen Verkehr und schont die Umwelt.

Vor diesem Hintergrund begrüßt der bdo die mit dem Regierungsentwurf zum PBefG beabsichtigte Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs.

Fahrgastrechte

Europaweit gleiche Rechte für Passagiere: Keine nationale Ausweitung der EU-Fahrgastrechte-Verordnung!

Der europäische Gesetzgeber hat mit der Verordnung 181/2011 eine ausgewogene Regelung getroffen, die sowohl die Rechte der Reisenden wahrt als auch die wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten der Busbranche berücksichtigt. Unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit war er darauf bedacht, die mit dieser Verordnung den Beförderern auferlegten Pflichten je nach Reiseweite zu differenzieren. Die rot-grüne Opposition fordert im Rahmen der PBefG-Novellierung die nationale Ausweitung der Fahrgastrechte-Verordnung unabhängig von der Reiseweite. Viele der in der Verordnung enthaltenen Informations- und Entschädigungspflichten sind an das Vorhandensein einer bestimmten Infrastruktur geknüpft. Dies sind von den Mitgliedstaaten zuvor benannte Busbahnhöfe, die mit Personal besetzt und mit Abfertigungsschaltern, Warteräumen oder Fahrscheinschaltern ausgestattet sind. Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt in mehreren deutschen Bundesländern noch keine solchen Busbahnhöfe existieren, läuft der Vorschlag auf Erweiterung der o.g. Informations- und Entschädigungspflichten aus Praktikabilitätsgründen ins Leere. Die von der EU-Verordnung vorgenommene Unterscheidung ist sachgerecht und muss beibehalten werden.

Busmaut

Der Bus deckt heute schon seine Wegekosten um ein Vielfaches.

Mit dem Thema Busmaut wird das private Busgewerbe gleich von zwei Seiten konfrontiert: Zum einen wird in der gegenwärtigen Diskussion um die Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung von mancher Seite unter dem Aspekt der Nutzerfinanzierung die Einführung einer Busmaut vorgeschlagen. Zum anderen wurde in der aktuellen PBefG-Debatte als Wettbewerbsargument zur Schiene die Forderung nach einer Busmaut laut. Vor dem Hintergrund der im Gelegenheitsverkehr zu erzielenden geringen Margen und der starken Konkurrenz durch die sog. Billigflieger und Dumpingangebote der Bahn (Stichwort „Schönes-Wochenende-Ticket“) birgt die Einführung einer Busmaut die Gefahr eines großflächigen Marktaustritts vieler im Gelegenheitsverkehr tätigen Busunternehmen.

Mit der sogenannten ökologischen Steuerreform hat die Bundesregierung den Reisebus gegenüber der Bahn und dem ÖPNV schlechter gestellt. Weil der Reisebus nach Auffassung der Bundesregierung nicht der Daseinsvorsorge dient, werden die Schiene und der ÖPNV mineralöl- und stromsteuerlichen begünstigt und darüber hinaus durch den ermäßigten Mehrwertsteuersatz für die Personenbeförderung im Nahverkehr (Zug, Bus, Taxi) gefördert.

Wenn behauptet wird, die Einführung einer Busmaut sei gerecht, da die Bahnen Trassenpreise zahlen müssten, so ist dies eine rein interessensgeleitete Argumentation. Anders als die DB AG müssen private Omnibusunternehmer ihre Gewinne im Gelegenheits- und Fernlinienverkehr selbst erwirtschaften und leis-

Busmaut verschärft bestehende Wettbewerbsverzerrung und muss verhindert werden!

ten durch Kfz-, Mineralöl- und Energiesteuern einen überproportionalen Beitrag zur Wegekostenfinanzierung. Die Deutsche Bahn erhält dagegen Jahr für Jahr hohe staatliche Investitionszuschüsse für ihre Netz-Infrastruktur.

Eine Weitergabe der Mautkosten an den Verbraucher funktioniert in Anbetracht der oben erwähnten starken Konkurrenzsituation im Gelegenheitsverkehr ebenfalls nicht. Höhere Kosten machen dieses Segment für den Verbraucher unattraktiver und befördern eine Abwanderung zum Billigflieger und zur Bahn bzw. führen zu einer verstärkten Nutzung privater Pkws. Diese weitere Belastung des umweltfreundlichsten Verkehrsmittels Bus ist unakzeptabel.

Eigenständige Sozialvorschriften für Reisebusfahrer

Die EU-Sozialvorschriften stellen die gesamte Busbranche Tag für Tag vor große Probleme. Die starren Lenk- und Ruhezeitenregelungen der VO (EG) Nr. 561/2006 verhindern, individuell und flexibel auf die Bedürfnisse der Fahrgäste und Fahrer reagieren zu können. Fahrgäste können nicht so disponiert werden wie Frachtgut. Daher setzt sich der bdo für die Schaffung eigenständiger Sozialvorschriften für den Busbereich ein. Es bedarf keiner Ausdehnung der Lenkzeiten oder einer Verkürzung der Ruhezeiten, sondern mehr Flexibilität in der Ausgestaltung. Dies kommt nicht nur den Fahrern sondern vor allem den Fahrgästen zugute, die ein bestimmtes Reiseprogramm absolvieren wollen und wenig Verständnis dafür haben, dass der Busfahrer z. B. 20 km vor der Heimatstadt noch 30 Minuten pausieren soll.

„A Passenger is not a Parcel!“ Die Branche braucht eigenständige Regelungen, die mehr Flexibilität in der Ausgestaltung der Lenk- und Ruhezeiten ermöglichen.

Die Wiedereinführung der modifizierten 12-Tage-Regelung war ein erster Schritt. Es hat sich aber gezeigt, dass die neue Regelung aufgrund ihrer vielgestaltigen Voraussetzungen in der Praxis kaum zur Anwendung kommt. Es bedarf hier vielmehr einer eigenständigen, auf die Besonderheiten der Busbranche abgestimmten und praktikablen Verordnung.

Umweltzonen

Derzeit gibt es in Deutschland mehr als 40 Umweltzonen, die die Einfahrt von Fahrzeugen reglementieren. Nur wenige Städte haben befristete Ausnahmeregelungen für Busse geschaffen. Einheitliche Regelungen für das gesamte Bundesgebiet gibt es nicht. Unterschiedliche Standards, Ausnahmeregelungen und Fristen in den Städten stellen das Fahrpersonal und die Busunternehmer tagtäglich vor große Probleme und verwirren in- und ausländische Fahrgäste. Unterschiedliche Zugangsbeschränkungen oder Fahrverbote, insbesondere für Reisebusse der Abgasnorm EURO III (gelbe Plakette), die nur wenige Jahre alt sind, sind völlig unverhältnismäßig und zudem ungeeignet, die Feinstaubbelastung in den Städten zu reduzieren. Auch die Nachrüstung mit Partikelfiltern stellt

Befristete bundeseinheitliche Ausnahmen für Busse von Fahrverboten in Umweltzonen!

keine befriedigende Lösung dar, denn nicht für jedes Fahrzeug ist dies technisch machbar bzw. wirtschaftlich vertretbar. Zudem haben die meisten Partikelfilter keinerlei positiven Einfluss auf den Stickoxidausstoß, bei vielen Filtern steigen die NOx-Emissionen sogar massiv an. Hinzu kommt, dass eine Nachrüstung der Busse mit Filtern in anderen Ländern nur bedingt anerkannt wird.

Deutlich sinnvoller als hohe Summen in ältere bzw. veraltete Technik zu investieren, ist es somit, dem Mittelstand über einen überschaubaren und vernünftigen Zeitraum die sukzessive Erneuerung der Fahrzeugflotte zu ermöglichen. Dafür bedarf es Ausnahme- und Übergangsregelungen mit Augenmaß.

Ferner ist ein zentrales Registrierungssystem für alle Busse in Europa erforderlich. Dies würde das Problem fehlender Akzeptanz von EURO-Standards in anderen Ländern lösen und die Unternehmer, die sich derzeit in jeder Stadt auf verschiedene Art und Weise registrieren müssen, von großem bürokratischem Aufwand entlasten.

Bettensteuer

Die Bettensteuer stellt für die deutschen Busunternehmen eine nicht hinnehmbare und nicht begründbare Benachteiligung dar, die zu einem erheblichen wirtschaftlichen Schaden für den Tourismusstandort und die Bustouristik führen wird. Bustouristen generieren den besuchten Städten kontinuierlich Einnahmen in vielen Wirtschaftszweigen – sowohl beim Einkauf vor der Reise, als auch während und nach der Fahrt. Mit Zusatzausgaben von € 28,30 pro Tourist und Tag bei inländischen Übernachtungsreisen, lässt sich die Bedeutung der Bustouristen für die Städte belegen. Neben Handel und Gastronomie profitieren Leistungserbringer in den Städten in Bezug auf die Arbeitsplätze. Von einem Arbeitsplatz in Busunternehmen profitieren 4,7 Beschäftigte in anderen Betrieben.

Bettensteuer schadet Städte- und Bustourismus und muss verhindert werden!

Die Einführung einer Bettensteuer würde für die Busunternehmer einen zunehmenden Kostendruck bedeuten. Weiterhin ist bei der Diskussion um eine Bettensteuer zu berücksichtigen, dass kurzfristige Preiserhöhungen zu 100 Prozent negativ bei den Unternehmern zu Buche schlagen. Die Busreiseveranstalter müssen ihre Angebote aufgrund der Katalogausschreibungen bereits sehr früh kalkulieren. Drastische Erhöhungen von Gebühren oder neu eingeführte Tarife können daher kurzfristig nicht mehr an die Fahrgäste weitergegeben werden. Die private Omnibusbranche in ihrer mittelständischen Struktur sichert den Städten in hohem Maße Arbeitsplätze und Wertschöpfung. Viele touristische Anbieter hängen existenziell vom Reisebus ab. Außerdem leistet der Reisebus einen maßgeblichen Beitrag zu einem umweltverträglichen Tourismus. Die Bettensteuer als weitere Gebührenregelung und bürokratische Hürde macht den Städtetourismus unattraktiv und darf daher nicht eingeführt werden.

Steuerliche Gleichbehandlung

Personenbeförderungsleistungen – Flugzeug, Bahn und Bus – müssen endlich steuerlich gleichbehandelt werden!

Der Reisebus wird trotz seiner hervorragenden Ökobilanz und seines geringen Kraftstoffverbrauchs gegenüber anderen Verkehrsträgern schlechter gestellt und von mineralöl- und energiesteuerlichen Begünstigungen ausgeschlossen. Der Reisebus erhält als einziger Verkehrsträger keinerlei Subventionen (vgl. 23. Subventionsbericht der Bundesregierung). Im Gegensatz hierzu wird der Eisenbahnfern- und -nahverkehr mit über 110 Mio. Euro jährlich entlastet, was einem Entlastungsfaktor von 44% entspricht. Der Flugverkehr profitiert in Deutschland unter Berücksichtigung der Mehrwertsteuer- und Kerosinsteuerbefreiung für Auslandsflüge von einer Steuervergünstigung von nahezu 10 Mrd. Euro. Da für viele Reisende der Preis das Hauptentscheidungskriterium bei der Verkehrsmittelwahl ist, bedarf es hier dringend einer einheitlichen Steuersatzstruktur für alle Verkehrsmittel, um Transparenz zu schaffen und Wettbewerbsverzerrungen auszuschließen.

EU-Fahrtenblatt

EU-Fahrtenblatt ist überflüssiges Kontroll-dokument und muss abgeschafft werden!

Im grenzüberschreitenden Omnibusverkehr stellt das EU-Fahrtenblatt ein zentrales Hemmnis dar, da es keinen sinnvollen Kontrollzweck erfüllt, aber selbst kleine Fehler beim Ausfüllen vor allem im Ausland zu völlig überhöhten Bußgeldern führen. Vor dem Hintergrund der Liberalisierung des Gelegenheitsverkehrs und der Einführung der EU-Gemeinschaftslizenz ist es Ausdruck überflüssiger und teurer Bürokratie und muss abgeschafft werden.

Gesamtmasse von Reisebussen

Anhebung der zulässigen Gesamtmasse auf 19,5 t!

Die EU-Kommission plant, die Regelungen zu Maßen und Gewichten zu harmonisieren. Insbesondere als Folge zahlreicher Umwelt- und Sicherheitsbestimmungen ist in den letzten Jahren das Leergewicht von Bussen um über 600 kg angestiegen. Diese Problematik wird mit Einführung der Euro VI-Norm noch einmal verstärkt. Ungeachtet dessen sieht der Kommissionsvorschlag keinerlei Veränderungen bei den Gesamtmassen von Reisebussen vor, sie soll weiterhin 18 t betragen, obwohl in einigen EU-Mitgliedstaaten bereits 19 t erlaubt sind. Um eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit der privaten Busunternehmen in Deutschland auszuschließen, fordert der bdo, die Gesamtmasse bei 2-Achsen-Bussen EU-weit auf 19,5 Tonnen zu erhöhen.

Tempo 100 km/h
für Omnibusse mit
Gepäckanhänger!

Höchstgeschwindigkeit mit Gepäckanhänger

Bestimmte mehrspurige Fahrzeuge mit Anhänger dürfen auf Kraftfahrstraßen und Autobahnen 100 km/h fahren. Die entsprechende Ausnahmereordnung schränkt jedoch die Anwendung auf Kraftomnibusse mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen ein. Die technische Weiterentwicklung erlaubt es heute, mit modernen Kraftomnibussen und deren Gepäckanhängern eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen zu fahren, ohne dass dies negativen Einfluss auf Fahrverhalten und Bremsvermögen hätte. Aus technischer Sicht gibt es keinerlei sicherheitsrelevante Unterschiede zwischen einer "Zweiachser-Anhänger-Kombination" und einem Dreiachsfahrzeug; beide Fahrzeugarten verfügen über hervorragende sicherheitstechnische Ausrüstungen. Die Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Omnibus-Anhänger-Gespanssen könnte den Verkehrsfluss auf den Straßen deutlich verbessern, was wiederum der Verkehrssicherheit zugute käme. Hinzu kommen ökologische und ökonomische Vorteile, da die Anhänger-nutzung flexibel je nach Auftragslage und Kundenanforderungen erfolgen kann.

Keine Ausweitung
der Pauschalreise-
richtlinie!

Pauschalreiserichtlinie

Die Pauschalreiserichtlinie legt gemeinsame Mindestvorschriften auf dem Gebiet der Pauschalreisen fest (v.a. Insolvenzschutz, Informationspflichten). Aufgrund der Veränderungen im heutigen Reisemarkt und der Möglichkeit der Buchung einer eigens kombinierten Reise im Internet soll die Richtlinie reformiert werden. Ziel dabei ist, Reisende, die den Transport und andere touristische Leistungen pauschal über einen Anbieter beziehen, vor dessen Insolvenz während der Reise zu schützen. Es wird insoweit die Ausweitung der Pauschalreiserichtlinie diskutiert. Aus Sicht des bdo ist der Verbraucherschutz jedoch ausreichend gewährleistet und es besteht daher keine Notwendigkeit der Ausweitung. So sollte diesbezüglich auch der Ansatz, den Anwendungsbereich auf Tagesreisen auszudehnen, verworfen werden, denn eine Tagesreise entspricht keineswegs dem Charakter einer Pauschalreise. Gleiches gilt für die Ausdehnung der Richtlinie auf Geschäftsreisende.