

Stellungnahme



zur Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Tourismus des Deutschen Bundestages
„Reisebusbranche im Umbruch – wie kann der Branche dabei geholfen werden“
 am Mittwoch, 19.10.2022, 15:00 - 16:30 Uhr

10 Jahre Fernbus – Große Impulse für die Reisebusbranche durch kleine Gesetzesänderung

Zusammenfassung vorab:

2012 – vor genau 10 Jahren – beschlossen Bundestag und Bundesrat mit den Stimmen von CDU/CSU, SPD, FDP, Bündnis 90 / Die Grünen den nationalen Fernbusverkehr zu öffnen und das Verbot von 1934 abzuschaffen. Ein Jahrzehnt später wird deutlich: **Die Politik hat alles richtig gemacht. Mehr nachhaltige, sozialverträgliche und generationenübergreifende Mobilität -ein großer Beitrag zur Verkehrswende**

Nach Deutschland öffneten Regierungen in Europa (Frankreich, Dänemark, Portugal usw.) sowie in Übersee (u.a. Kanada) die Märkte für den Fernbus, um mehr Menschen (jung wie alt, arm wie reich, Stadt wie Land) ökologisches Reisen zu günstigen Preisen zu ermöglichen. Zahlreiche weitere Länder planen die Öffnung der Fernbusmärkte. Flix kann das internationale Travel Tech Unternehmen aus Deutschland werden. Eine große Chance für den Standort.

Aber: Rückläufige Entwicklung in Deutschland. Hohe bürokratische Hürden, Diskriminierungen, komplizierte Regularien und politische Beschränkungen **bremsen** mittlerweile Fernbusse im **Heimatmarkt**.

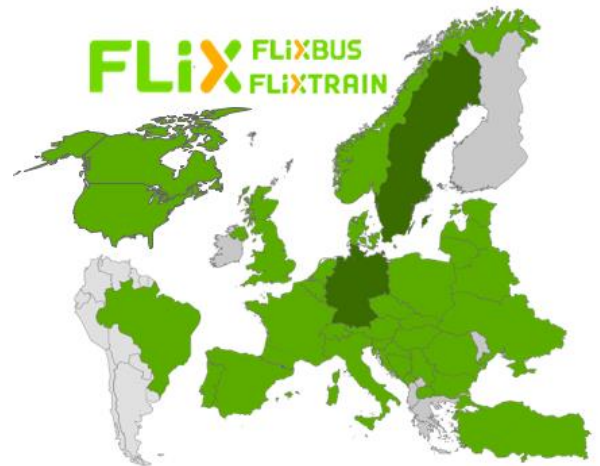
Um mehr Menschen mehr Linienverkehr zu ermöglichen, muss die Politik Weichen stellen:

- **Mehrwertsteuer-Ungleichbehandlung ggü. Fernbussen beenden.** Deutschland ist das einzige Land, das Linienverkehre ungleich besteuert und der nachhaltige Fernbus einseitig steuerlich diskriminiert wird. (19 % MwSt. Fernbus vs. 7 % SPV)
- **Aufwändige Genehmigungsverfahren nach PBefG beenden.** Anzeige- statt Genehmigungsverfahren. Bis zu 3 – 6 Monate lange Genehmigungsverfahren schaden. In anderen EU-Staaten (wie z.B. Frankreich) reicht Anzeige. Das spart Zeit und Ressourcen.
- **Bedienverbote reduzieren, um mehr ÖPV zu ermöglichen.** Das Verbot von Fernbuslinien unter 50 km / 1h SPNV ist nicht mehr zeitgemäß, weil sie ÖV-Gäste insgesamt verringern. Internationale Beispiele wie in Skandinavien (keine Bedienverbote) zeigen keine negativen Auswirkungen.
- **Modernisierung der Haltestellen (60 % nicht barrierefrei).** Während alle neuen Fernbusse seit 2018 barrierefrei sein müssen, sind viele Haltestellen noch auf dem Niveau lange vergangener Jahrzehnte – oft ohne Barrierefreiheit.
- **Integration ins 9-Euro-Nachfolgeticket um das Angebot für die Verbraucher zu vervollständigen.** So entsteht ein echter Mehrwert für Millionen Menschen und das nun teurere Ticket (49 gegenüber 9 Euro) wird deutlich attraktiver.
- **Vereinfachung Fahrerausbildung.** Zusammenlegung von Berufskraftfahrerqualifikation und Fahrausbildung, um den erheblichen Zeit- und Kostenaufwand zu reduzieren.
- **Koordinierung Grenzverkehre.** Grenzkontrollen müssen angemessen und verhältnismäßig sein.
- **Schneller und konsequenter Ausbau der Ladeinfrastruktur.** Förderprogramme für die Entwicklung von alternativen Antrieben im Fernverkehr ausdehnen.
- **Auf EU-Ebene beim Emissionshandel** im Verkehr sicherstellen, dass Kollektivverkehr nicht stärker belastet wird als Individualverkehr (ETS II).

Faire Rahmenbedingungen im Heimatmarkt sind nötig, um die Verkehrswende zu ermöglichen und den internationalen Erfolg des deutschen Travel-Tech-Startups Flix zu untermauern. Hier sind klare Entscheidungen der Politik nötig. Die Entwicklungen der letzten 24 Monate stimmen weniger optimistisch. Nach Mehrwertsteuerungleichbehandlung, entschädigungslosem Lockdown und 9€ hinkt Deutschland der internationalen Entwicklung hinterher. Während in Europa das Vor-Covid-Niveau aufgeholt wurde, bleibt ausgerechnet der deutsche Heimatmarkt wegen nationaler Politik-Entscheidungen weit zurück.

Ausführlich

Flix SE ist ein Mobilitätsanbieter und ermöglicht unter den Marken FlixBus und FlixTrain eine moderne, sozialverträgliche und umweltfreundliche Reisealternative. Dank eines einzigartigen Geschäftsmodells und innovativer Technologie hat das Startup innerhalb kürzester Zeit Europas größtes Fernbusnetz etabliert. Von Standorten in Europa und den USA übernimmt das Flix Team Technologieentwicklung, Netzplanung, Betriebssteuerung, Marketing & Vertrieb und kümmert sich um Qualitätsmanagement und die stetige Weiterentwicklung des Produkts. Über 500 Buspartner und 10.000 Busfahrerinnen und Busfahrer aus dem **regionalen Mittelstand** sorgen für den täglichen Linienbetrieb und die grüne FlixBus-Flotte. In Kooperation mit privaten Zugbetreibern ist der Mobilitätsanbieter seit 2018 mit FlixTrain auch auf der Schiene unterwegs. Derzeit ist Flix auf 4 Kontinenten in 40 Ländern mit 400.000 Verbindungen tätig.



Mit der Entscheidung von Bund und Ländern am 27.09.2012 den Fernbuslinienmarkt in Deutschland zu öffnen und der Abschaffung des Bahn-Monopols hat die Politik parteiübergreifend für die Bürgerinnen und Bürger eine moderne, saubere und bezahlbare Reisealternative geschaffen– insbesondere zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) und Flugzeugen. **Ohne Einsatz von staatlichen Geldern und ohne finanzielles Risiko für den Steuerzahler** etablierte sich ein Verkehrssystem, mit dem seither mehr als 100.000.000 Verbraucherinnen und Verbraucher jeden Alters ökologisch und subventionsfrei europaweit unterwegs waren. Man muss lange nach politischen Beschlüssen suchen, die einen derart rasanten Anstieg im Öffentlichen Fernverkehr ermöglichten. Auch der auf Schiene konnten durch mehr Wettbewerb deutlich mehr Reisende begrüßt und das Angebot verbessert werden (z.B. WLAN).

Fernbusse wurden Teil der Lebenswirklichkeit

Vor 10 Jahren noch vollkommen unbekannt hat sich der Fernbus im deutschen Verkehrsmarkt mittlerweile etabliert. Für zahlreiche Bevölkerungsgruppen ist er mittlerweile fester Bestandteil ihrer Lebensrealität. In der Frage um mehr Fahrgäste im ÖPNV können Fernbusse als einzige Linienverkehrsmittel tatsächlich schnell wachsen und haben die Möglichkeit, unkompliziert ländliche Regionen und schlecht angebundene Städte deutschland- und europaweit an den Fernverkehr anzubinden. Und das **sozialverträglich, umweltfreundlich und modern – ein echter Beitrag zur Verkehrswende.**

Wer nutzt Fernbusse? Zu den Hauptnutzern des Fernbusses gehören jüngere Menschen, Menschen mit geringerem Einkommen, Azubis, Studierende und die Generation 55+. Gleichzeitig steigen vermehrt Städte- und Kulturtouristen, Sportfans und Wochenendpendler vom Pkw auf den Fernbus um. Dieser ermöglicht Mobilität für alle und damit die Teilnahme am gesellschaftlichen Leben. Vor allem kleinere und mittlere Städte sowie ländliche Regionen – meist ohne Fernverkehrsanschluss – profitieren von diesen Entwicklungen im Fernverkehrsmarkt und bemühen sich aktiv um Haltepunkte, damit sie einen Zugang zum europäischen Fernverkehrsnetz erhalten. Gerade FlixBus hat von Anfang an kleinere Kommunen eingebunden.

Einkommen: 61 % der Befragten geben ein Pro-Kopf-Einkommen von unter 1.000 € an

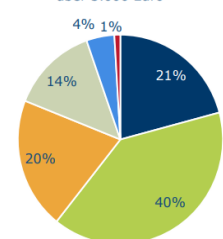
IGES

Wesentliche Erkenntnisse

- Ca. 74% der Befragten beantworteten die Frage
- Ca. 60% der Befragten gaben ein Pro-Kopf-Einkommen unter 1.000 Euro je Monat an
- Ca. 20% der Teilnehmer verfügen über ein Pro-Kopf-Einkommen von weniger als 500 Euro je Monat
- Ca. 5% der Teilnehmer besitzen ein Pro-Kopf-Einkommen von über 2.000 Euro je Monat

Pro-Kopf-Einkommen der Befragten

- bis 500 Euro
- über 500 bis 1.000 Euro
- über 1.000 bis 1.500 Euro
- über 1.500 bis 2.000 Euro
- über 2.000 bis 3.000 Euro
- über 3.000 Euro

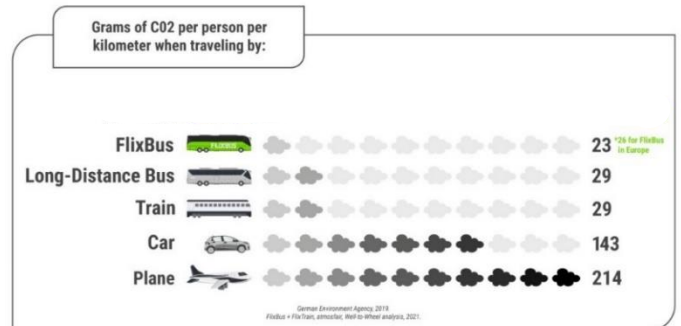


Fragestellungen: 1) Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt?
2) Wie hoch ist ihr aktuelles monatliches Netto-Haushaltseinkommen?
Anmerkung: Aus dem Haushaltsnettoeinkommen und der Haushaltsgröße wurde das Pro-Kopf-Einkommen ermittelt.
n = 758. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

Mittlerweile liegen über 80 % der Haltestellen in Deutschland in Orten mit weniger als 100.000 Einwohnern. Neben sozialen Gesichtspunkten sorgen Qualitätsaspekte wie sichere Sitzplatzgarantie, vorrangig umstiegsfreie Fahrten und präsenten Fahrpersonal als Ansprechpartner dafür, dass die Fernbus-Attraktivität v.a. bei **älteren und mobilitätseingeschränkten Reisenden** höher ist.

Der Fernbus ist das umweltfreundliche Verkehrsmittel

Regelmäßig bestätigt das Umweltbundesamt, dass der Fernbus das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist. Dabei weist ein durchschnittlich ausgelasteter Fernbus sowohl bei den Emissionen (CO₂, NO_x, Feinstaub) als auch beim Energieverbrauch die beste Klimabilanz aller Verkehrsmittel auf. Bei FlixBus liegt der Anteil an EURO-VI-Bussen bei 100 %. Zudem kann ein ausgelasteter Bus zwischen 15 und 30 Pkw ersetzen und reduziert somit die Lärmbelastung, die Luftverschmutzung sowie das Verkehrsaufkommen. Schnelle Entwicklungen in den Bereichen Alternativer Antriebe, wie E-Busse und Brennstoffzellenbusse, werden die herausragende Umweltbilanz des Fernbusses in Zukunft weiter festigen.



Der Fernbus befördert Menschen modern, barrierefrei und inklusiv:

FlixBus bietet seinen Kunden und Kundinnen ein modernes und inklusives Reiseerlebnis von der Buchung der Reise bis zur Fahrt. Auf der Webseite und in der App können weltweit alle Verbindungen in den verschiedensten Sprachen mit nur wenigen Klicks gebucht werden. Vor und während der haben die Kundinnen und Kunden die Möglichkeit die Fahrt digital zu verfolgen und im Bus auf kostenloses WLAN und ein umfangreiches Entertainmentangebot zuzugreifen.

FLIXBUS 规划你的旅行 服务 实时信息 帮助 中文

出发点: 输入出发点 目的地: 输入目的地

目前显示 100 个目的地 (共 2000+ 个)

Auch das ist modern und integrativ: Flix ist in über 30 Sprachen buchbar. Hier: Nord- und Ostseeküste z.B. auf Chinesisch buchen, Ticket erhalten, Verkehrsmeldungen bekommen.

Der Fernbus schafft Arbeitsplätze und Tourismus:

- Durch die Öffnung des Fernbusmarktes ist nicht nur ein neues Mobilitätsangebot, sondern auch ein **neuer Arbeitsmarkt** entstanden. So konnten in den letzten Jahren über 3.000 Arbeitsplätze bei Flix selbst und weitere 10.000 bei den Busunternehmen geschaffen werden.
- Darüber hinaus spielen Fernbusse für die deutsche Touristikbranche eine wichtige Rolle, wie die Studie „Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland 2017“ des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehre e. V. zeigt. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass der Fernbus in Summe ca. eine Milliarde Euro Umsatz in der Tourismusbranche generierte. Im Durchschnitt gaben die Fernbustouristen 52,50 € pro Tag für Gastgewerbe und Einzelhandel aus. 5,5 Millionen Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben können auf Fernbustouristen zurückgeführt werden, knapp 13.000 Arbeitsplätze hängen am Fernbustourismus. Als neuer Umsatztreiber ist der Fernbustourismus für Städte und Kommunen von großer Bedeutung.

Wichtig für Erfolg und Akzeptanz des 49€-Ticket: Fernbusse einbinden!

- Das **49€-Ticket** muss im Gegensatz zum Vorgänger vervollständigt werden und den **Fernbusverkehr integrieren**.
- Das schafft auf langlaufenden Verbindungen einen (a) **echten Mehrwert für die Fahrgäste** und Verbraucher, (b) **mehr Anschluss ländlicher Regionen** und (c) **Rechtssicherheit** für die Politik.

Die Vervollständigung des 49€-Ticket durch Fernbusse bedeutet:

- Gerade in ländlichen Regionen mit unzureichendem öffentlichen Verkehrsnetz ermöglicht die Integration des Fernbusses auf Strecken zwischen 50 und 300 km, mehr Menschen die Teilhabe an einer Nachfolgereglung.
- Gleichzeitig werden die während des Zeitraums des 9-Euro-Tickets stark überlasteten Verbindungen durch den Fernbus entlastet.
- Rund 90 deutsche Gemeinden und Städte könnten mangels Regionalbahnanschluss nur durch den Fernbus an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Diese hätten keine Chance, von einem 9-Euro-Nachfolger-Ticket zu profitieren → hier besteht großes Potential!



Politische Hindernisse der Fernbusbranche

Der unbestreitbare Mehrwert der Fernbusse im nachhaltigen Linienverkehr führt allerdings nicht zur notwendigen politischen Unterstützung speziell in Deutschland. Die Folge: Trotz internationalem Erfolg rückläufige Entwicklung in Deutschland. Dies liegt u.a. an den folgenden Problemen.

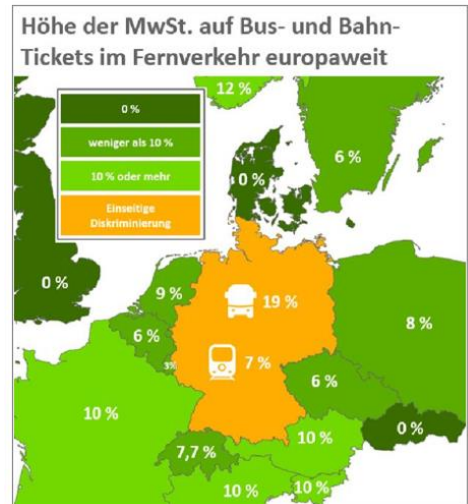
Fehlende barrierefreie Haltestellen:

- Obwohl alle neu zugelassenen Fernbusse seit 2016 bereits einen barrierefreien Zustieg und über zwei barrierefreie Plätze verfügen, ist ein barrierefreier Zugang zu den Haltestellen bis heute bei großen Teilen der Fernbus-Haltestellen noch nicht möglich.
- Bei über der Hälfte der Haltestellen ist die Aufnahme eines Rollstuhls über Hubsysteme nur schwer oder gar nicht möglich.
➔ **Seitens Bund und Länder ist dringender Infrastrukturausbau nötig, um gleichberechtigte Mobilität mit dem Fernbus zu ermöglichen.**



- **Steuerliche Benachteiligungen:**

Umweltfreundliche Buslinienverkehre werden gegenüber dem SPV, dem MIV, aber auch dem Flugverkehr steuerlich benachteiligt. Während der klimaschädliche Flugverkehr bei internationalen Flügen gänzlich von der Mehrwertsteuer befreit ist, müssen Fernreisende im Fernbus in Deutschland den vollen Mehrwertsteuersatz von 19 % zahlen. Auch im SPFV gilt seit 2019 eine verminderte Mehrwertsteuer von nur 7 %. **Diese Ungleichbehandlung und Wettbewerbsverzerrung muss im Sinne der Verkehrswende und den hochgesteckten Zielen vom Gesetzgeber korrigiert werden.** Die Kosten sind mit einem niedrigen zweistelligen Millionenbetrag gerechtfertigt.



- **Bedienverbote verhindern intermodale Verbindungen:**

Momentan verhindert das Bedienverbot im PBefG, dass Fernbusse Halte unter 50 km bzw. einer Stunde Fahrt im SPNV anfahren dürfen. Mit dem Ziel den subventionierten Nahverkehr zu schützen, schadet es vor allem Gemeinden und Städten in ländlichen Regionen mit schlechter ÖPNV-Infrastruktur. Die Regelung führt u. A. dazu, dass es nicht möglich ist, ein intermodales Ticket mit Fernbus und Fernbahn zu buchen, sondern Kundinnen und Kunden u.U. den einzigen ÖPNV-Bus nehmen müssen, um zum 40 km entfernten Fernbahnhof zu kommen und dort ggf. Stunden warten, anstatt ein intermodales, zusammengedachtes Ticket nutzen zu können.

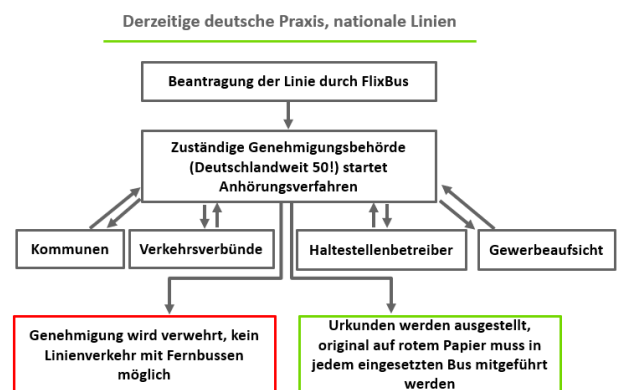


- Flix könnte Krefeld - Hannover als intermodale Verbindung anbieten, Umstieg von Bus auf Zug in Duisburg
- Aber: **Bedienverbot** besteht zwischen Krefeld und Duisburg für den Fernbus
- Deshalb: **Gesamte Reisekette (ein Ticket, lückenlose Buchung und Bezahlung) rechtlich nicht möglich**

- **Überbürokratisierung:**

Das Personenbeförderungsgesetz wird den aktuellen Ansprüchen eines modernen und agilen Verkehrssystems nicht mehr gerecht. Hohe bürokratische Hürden, fehlende Digitalisierung, monatelange Wartezeiten auf Genehmigungen und undurchsichtige Strukturen erschweren der Fernbusbranche sich an neue Gegebenheiten anzupassen. Der Gesetzgeber muss hier die dringende Modernisierung anstoßen. **Denkbar wären hier eine Abkehr von der Genehmigungspflicht hin zur Anzeigepflicht, klarere Definitionen und Zuständigkeiten sowie die Digitalisierung der Prozesse.**

Überarbeitung des PBefG bietet nächste Chance zur Stärkung umweltfreundlicher Verkehre



→ Dauer des Verfahrens: Nationale Linien 3 Monate, internationale Linien 6 Monate

- **Koordinierung Grenzverkehre:**

Mit zahlreichen grenzüberschreitenden Linien ist der Fernbus ein beliebtes Reisemittel in Europa und der Welt. Neben verhältnismäßigen stichprobenartigen Kontrollen kommt es regelmäßig zu langwierigen Grenzkontrollen, welche die Fahrten und Anschlussverbindungen der Reisenden beeinträchtigen. Für die Unternehmen entstehen finanzielle Schäden aufgrund von Ersatzleistungen sowie erhebliche operative und planerische Herausforderungen. **Fernbusse dürfen nicht unter Pauschalverdacht gestellt und unverhältnismäßig oft und intensiv an Grenzen kontrolliert werden.** Der EuGH musste in den vergangenen Jahren immer wieder klarstellen, dass die Ordnungs- und Kontrollbehörden den Rahmen der Befugnisse hinsichtlich der

Grenzkontrollen nicht überschreiten dürfen. Hierzu wurden mehrere Male deutliche Linien gezogen, was Reisenden und Unternehmen zuzumuten ist und was nicht ([Busfahrer sind keine Grenzkontrolleure](#); [Kontrolle von EU-Binnengrenzen maximal 6 Monate](#)).

- **Zu wenig Unterstützung im Bereich Alternative Antriebe:** Fernbusse sind schon heute laut Umweltbundesamt (UBA) das klimafreundlichste Fernverkehrsmittel. Doch auch hier besteht großes Potential die Emissionen weiter zu senken – bis hin zur kompletten Klimaneutralität. Im Bereich der Förderprojekte spielt der Fernbus bisher kaum eine Rolle. **Hier braucht es umfangreichere Förderungen und mehr Initiativen von staatlicher Seite**, wie z.B. dem Förderprogramm zur Entwicklung des europaweit ersten Wasserstoff-Fernbusses, welches FlixBus gemeinsam mit Partnern (z.B. Freudenberg Sealing Technologies) durchführt. Nur so kann die Verkehrswende gelingen: Indem sowohl die Antriebswende als auch der Umstieg von Pkw-Fahrten auf Bus und Bahn vorangetrieben wird. Beide Effekte werden benötigt.



Biogas-FlixBusse auf Linie in Skandinavien und Benelux



Entwicklung des ersten Wasserstoff-Fernbus Europas



1. E-Fernbus Deutschlands

Fernbusse tragen gesellschaftliche Verantwortung:

- Fernbusbetreiber sind gesellschaftlich aktiv und übernehmen Verantwortung. Dies betrifft ehrenamtlich Tätige, die mit rabattierten Fahrten mobil sind, Kältebusse, Vereine für benachteiligte Kinder usw.
- Den Höhepunkt bildete die sofortigen Hilfeinsätze mit **Beginn des russischen Überfalls auf die Ukraine am 24.2.2022**. Nur Stunden nach Kriegsbeginn kamen die ersten Flüchtenden, v.a. Frauen und ihre Kinder sowie Großeltern mit Enkeln, per FlixBus in Polen, Tschechien oder Ungarn an. **Am 26.2.2022 überquerten die ersten FlixBusse mit Flüchtlingen direkt aus der Ukraine die deutschen Grenzen** – deutlich vor Bahnunternehmen. Vor allem zahlreiche mittelständische Busunternehmen agierten schnell und transportierten per Bus Hilfsgüter an die Grenze und nahmen Menschen dort auf. **Flix und die Partner transportierten mit Hilfe privater Unterstützung, NGOs und Botschaften Tonnen an Hilfsgüter in die Ukraine und evakuierten kostenlos und sicher Zehntausende Kinder, Frauen, Ältere.**

