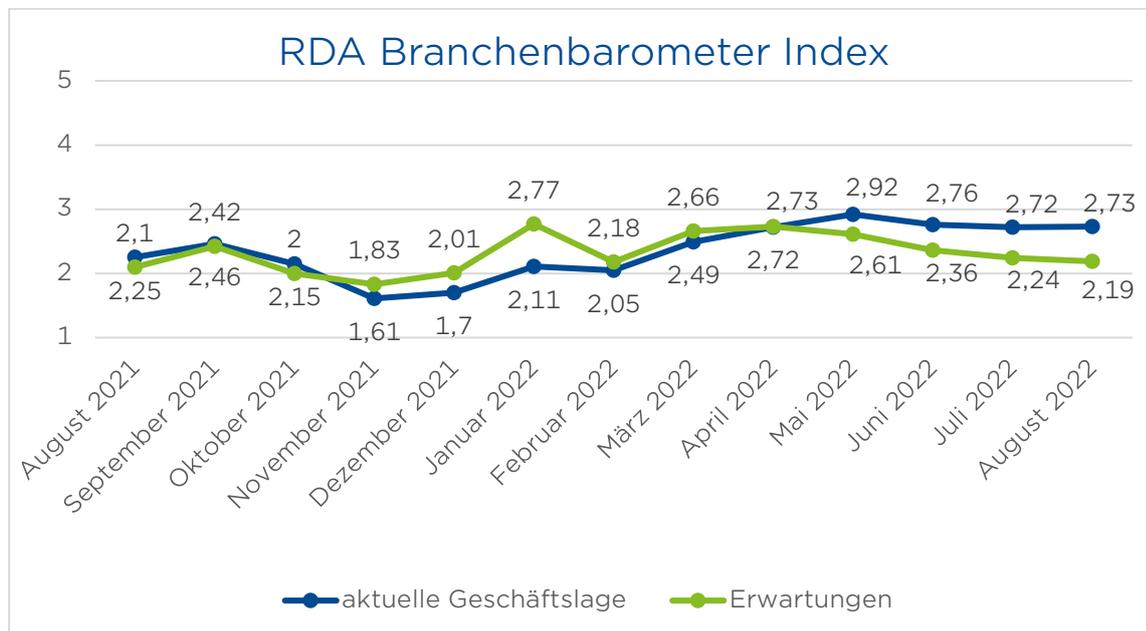


Stellungnahme zur Anhörung „Reisebusbranche im Umbruch – wie kann der Branche dabei geholfen werden?“ im Tourismusausschuss

Der RDA Internationaler Bustouristik Verband e.V. mit Sitz in Köln wurde 1951 gegründet. Der Verband hat rund 2.600 direkte und korporative Mitglieder. Als führender internationaler Fachverband für die Bus- und Gruppentouristik in Europa engagiert sich der RDA für bessere Rahmenbedingungen der gesamten Branche.



Skala von 1 bis 5, wobei 1 sehr schlecht bzw. sehr ungünstig und 5 sehr gut bzw. sehr günstig bedeutet.

Geschäftslage und Erwartung

Die Unternehmen der Bus- und Gruppentouristik sind mit ihrer aktuellen Geschäftslage unzufrieden. Die Umsätze liegen 30 % bis 40 % unter den Umsätzen aus dem Jahr 2019. Personell und finanziell leiden die Unternehmen immer noch an den Folgen der Coronapandemie. In den meisten Betrieben ist das Eigenkapital aufgezehrt und die Personaldecke geschwächt. Der Trend zu immer kurzfristigeren Buchungen führt vermehrt zu Reiseabsagen. Die Einführung des 9-Euro-Tickets hat zu Umsatzausfällen bei den Reisebusunternehmen geführt, besonders betroffen waren Tagesfahrten. Zudem schauen die Unternehmen sorgenvoll in das kommende Jahr 2023. Fast alle Unternehmen befürchten zusätzliche Umsatzrückgänge von bis zu 40 %.

Energiepreisverteuerung

Die Energiepreisverteuerung trifft die Unternehmen der Bus- und Gruppentouristik erheblich. Innerhalb eines Jahres verteuerte sich der

Dieselmotoren um fast 50 %¹. Aus Sorge vor Einzel- oder Gruppenstornierungen beabsichtigen nur 30 % der Unternehmen, die Kraftstoffverteuerungen vollständig² an den Reisegast weiterzugeben. Die Energiepreisverteuerung³ pro Reisebus und Monat beträgt rund € 1.000.

Um die Reisebusunternehmen von diesen krisenbedingten Mehrkosten zu entlasten, schlagen wir einen fahrzeugbezogenen pauschalen Energiekostenzuschuss vor.

Vermeidung eines erneuten Flickenteppichs

Die Coronaschutzverordnungen der Länder regelten den Gelegenheitsverkehr mit Reisebussen während der Coronapandemie unterschiedlich, so entstand deutschlandweit ein undurchsichtiger Flickenteppich einzelner Coronaschutzmaßnahmen. Dieser führte bei den Unternehmen zu einem beträchtlichen organisatorischen Mehraufwand und machte es teilweise unmöglich, Reisen regelkonform durchzuführen. Reisegäste wurden stark verunsichert und langfristige Buchungen, die für das Bus- und Gruppenreisegeschäft sehr wichtig sind, um die Mindestteilnehmerzahlen rechtzeitig erreichen zu können, blieben aus.

Um einen Flickenteppich der Bundesländer zu vermeiden, sollte der Bund eine Bereichsausnahme für die Reisebusse in die bestehenden Gesetze aufnehmen, damit eine einheitliche Regelung für die Dauer der Fahrt besteht.

Fachkräftemangel

Der Fachkräftemangel wurde durch die Coronapandemie verschärft und belastet die Unternehmen. Diese suchen besonders Reisebusfahrer in Vollzeit (65 %) und Reisebusfahrer in Teilzeit (54 %).

Die Novellierung des Fachkräfteeinwanderungsgesetzes (FEG) ist ein richtiger Schritt. Zudem sollten der zeitliche Aufwand und die anfallenden Kosten für die Berufsfahrerqualifikation und der Fahrausbildung herabgesetzt werden.

Wir regen an, dass im Rahmen der Fortführung der Nationalen Weiterbildungsstrategie insbesondere die Anforderungen des Reisebusfahrermangels berücksichtigt werden.

¹ Quelle: ADAC Kraftstoffpreisentwicklung für Diesel, September 2021 (141,1) bis September 2022 (207,8)

² im Rahmen der Möglichkeiten des Pauschalreiserechtes (§ 651 f Abs.1 Ziffer 2 BGB)

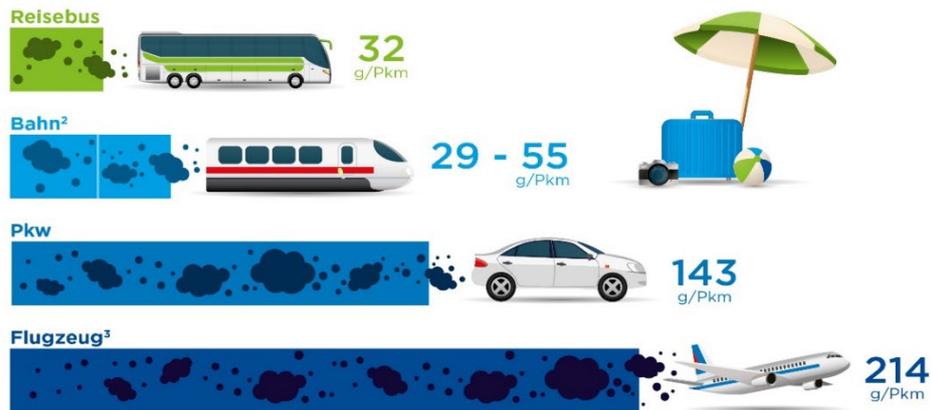
³ Durchschnittliche Laufleistung eines Reisebusses von 84.000 km/Jahr, durchschnittlicher Verbrauch von 21 Litern pro 100 km

Ladeinfrastruktur für E-Reisebusse

Der Reisebus ist schon heute aufgrund seiner niedrigen Emissionen das klimafreundlichste Reiseverkehrsmittel auf der Straße:

Reisebus: Klimaschützer Nr. 1 auf der Straße

Durchschnittliche Treibhausgasemissionen nach Verkehrsmittel in Gramm pro Personenkilometer¹



Quelle: Umweltbundesamt, Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland - Bezugsjahr 2019, 11/2020

1) CO₂, CH₄ und N₂O in CO₂-Äquivalenten; Bezugsjahr 2019; Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger wurden berücksichtigt; Emissionen für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland; beim Flugverkehr wurden auch Nicht-CO₂-Effekte berücksichtigt
2) Fernverkehr (ICE, IC): 29 g/Pkm, Nahverkehr (andere Zugkategorien): 55 g/Pkm
3) im Inland

Dennoch werden in den nächsten Jahren immer mehr Elektrobusse auf die Straße kommen, was bedeutet, dass sich die notwendige Infrastruktur entsprechend anpassen muss. Zu den Anpassungen, die vorgenommen werden müssen, gehört vor allem die Bereitstellung ausreichender und starker Ladestationen für diese Busse.

Neben batterieelektrisch angetriebenen Reisebussen könnten in Zukunft auch Reisebusse zum Einsatz kommen, die mit Wasserstoff angetrieben werden. Zwar gibt es viele politische Initiativen Wasserstoff zu fördern, jedoch ist insbesondere die Verteilung von Wasserstoff immer noch eine ungeklärte Frage.

Die Ladeinfrastruktur für E-Reisebusse muss europaweit dort entstehen, wo der Reisebus schon heute reisebedingte Standzeiten aufweist. Das ist insbesondere an innerstädtischen Busparkplätzen, Hotels, Sportstätten und Sehenswürdigkeiten der Fall. Zusätzliche Standzeiten durch Ladevorgänge an Raststätten müssen vermieden werden.

Da die E-Reisebusse schon zum Ende dieser Dekade verfügbar sein sollen, ist bei dem Aufbau der Ladeinfrastruktur Eile geboten. Zur Entlastung der Reisebusunternehmer sollte auf die Einführung der EURO VII Schadstoffnorm mit Blick auf die neuen Antriebstechnologien verzichtet werden.