

20. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Kurzprotokoll der 21. Sitzung

Ausschuss für Tourismus

Berlin, den 19. Oktober 2022, 15:00 Uhr

Paul-Löbe-Haus

4.600

Vorsitz: Jana Schimke, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt

Seite 4

Öffentliche Anhörung

“Reisebusbranche im Umbruch - wie kann der
Branche dabei geholfen werden“

**Teilnehmerliste Ausschussmitglieder**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Hagl-Kehl, Rita Rinkert, Daniel Werner, Lena Yüksel, Gülistan Zierke, Stefan	
CDU/CSU	Brehmer, Heike Donth, Michael Karliczek, Anja Schimke, Jana Wittmann, Mechthilde	Janssen, Anne
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Schmidt, Stefan	
FDP	Hanke, Reginald Tippelt, Nico	
AfD	Moncsek, Mike Münzenmaier, Sebastian	
DIE LINKE.	Lutze, Thomas	



Liste der Sachverständigen

Öffentliche Anhörung zum Thema
„Reisebusbranche im Umbruch – wie kann der Branche dabei geholfen werden“
am Mittwoch, 19. Oktober 2022, 15:00 – 16:30 Uhr

Stand: 19. Oktober 2022

Benedikt Esser

Präsident, RDA Internationaler Bustouristik Verband e.V.

Anja Graf

Prokuristin, Anton Graf GmbH

Patrick Kurth

Leiter Politik, FlixBus

Norbert Mauren

Leiter Politische Planung, Bund-Länder-Koordinierung
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.

Till Oberwörder

Leiter Daimler Buses und Vorsitzender der Geschäftsleitung EvoBus GmbH

Melina Strohkirch

Referentin Touristik, Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. (bdo)



Tagesordnungspunkt

Öffentliche Anhörung

“Reisebusbranche im Umbruch - wie kann der Branche dabei geholfen werden“

hierzu wurde verteilt: A-Drs. 20(20)53 (**Anlage 1**)
A-Drs. 20(20)54 (**Anlage 2**)
A-Drs. 20(20)55 (**Anlage 3**)
A-Drs. 20(20)56 (**Anlage 4**)
A-Drs. 20(20)57 (**Anlage 5**)

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Meine Damen und Herren, ich begrüße Sie recht herzlich zur 21. Sitzung des Ausschusses für Tourismus, es ist erneut eine öffentliche Anhörung. Wir widmen uns auch heute wieder einem zentralen Thema dieser Tage, nämlich dem Umbruch in der Reisebusbranche.

Wir begrüßen dazu sehr herzlich Herrn Benedikt Esser, Präsident vom RDA, Internationaler Bustourismus Verband e.V., Frau Anja Graf, Prokuristin der Anton Graf GmbH, Frau Graf ist digital zugeschaltet, Herrn Patrick Kurth, Leiter Politik der Firma FlixBus, Herrn Norbert Mauren vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, er ist Leiter politische Planung und Bund-Länder-Koordinierung, Herrn Till Oberwörder, Leiter Daimler Buses und Vorsitzender der Geschäftsführung von EvoBus GmbH, er ist digital zugeschaltet, und last but not least Frau Melina Strohkirch, Referentin für Tourismus vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen. Ihnen allen ein herzliches Willkommen. Danke für Ihre Zeit, die Sie sich heute genommen haben.

Wir haben uns in der Obleuterunde darauf verständigt, heute erneut zwei Fragerunden durchzuführen. Jede Fraktion hat in jeder Fragerunde eine Minute und 30 Sekunden Zeit, zwei Fragen an die Sachverständigen zu richten. Sie, liebe Sachverständige, haben dann drei Minuten pro Frage Zeit, darauf zu antworten. Wir haben hier ein sehr strenges Zeitregiment. Ich bitte dafür um Verständnis, weil es sonst einfach ausufert. Manchmal greife ich ein, wenn es zu lange wird, auch das gehört hier

zur üblichen Arbeitsweise. Ich möchte auch schon beginnen und gebe Herrn Zierke von der SPD-Fraktion das Wort, bitte sehr.

Abg. **Stefan Zierke** (SPD): Meine erste Frage richtet sich an den bdo, an Frau Strohkirch. Welche Auswirkungen des 49-Euro-Tickets sehen Sie für die Reiseunternehmen, vor allem im ländlichen Raum?

Meine zweite Frage richtet sich an den RDA, an Herrn Esser. Welche lokalen Einflussmöglichkeiten gibt es, um durch eine geschickte Stadtplanung sowohl einen Beitrag zum Klimaschutz bei Busreisen zu leisten, als auch gerade für die betagten Reisenden komfortables Reisen zu ermöglichen?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Ich muss leider Herrn Zierke kurz unterbrechen. Wir haben ein technisches Problem, an dem gerade noch gearbeitet wird. Wir haben das Problem, dass die im Internet anwesenden Teilnehmer uns hören, aber nicht sehen können. Ich denke, wir können aber mit der Anhörung fortfahren. Ich sehe keinen Widerspruch. Dann bitte ich die Sachverständigen um Beantwortung der Fragen.

Melina Strohkirch (bdo): Vielen Dank für die Frage. Wir müssen hier unterscheiden. Für die Reisebusunternehmen bedeutet das 49-Euro-Ticket einen Wettbewerb, gerade im Bereich der Tagesfahrten und der kurzfristigen Reisen. Wir dürfen nicht vergessen, die Reisebusunternehmen decken normalerweise nicht den Haupturlaub, den eigentlichen Familienurlaub über mehrere Wochen ab, sondern eher die kurzfristigen Urlaube und die Städtetrips und vorrangig auch die Tagesfahrten. Das 49-Euro-Ticket bedeutet für die Busunternehmen im Endeffekt, dass ein anderes Produkt auf dem Markt herrscht, was diese Trips ersetzen könnte. Jedoch dürfen wir nicht vergessen, dass gerade im ländlichen Raum, wo die Infrastruktur oder der öffentliche Personenverkehr nicht soweit ausgebaut ist, dass gerade der Fernbus dort eher die Möglichkeiten der Beförderung für Personen jeglichen Alters bietet und gerade auch ohne eigenen



PKW ermöglicht. Dementsprechend ist es sehr notwendig, dass auch der Fernbus in der gesamten Planung des 49-Euro-Tickets, in der Finanzierung des 49-Euro-Tickets mitberücksichtigt wird, damit diese Mobilität weiterhin gewährleistet werden kann.

Im ÖPNV wiederum, auch wenn wir jetzt hier im Tourismusausschuss sind, ist ganz wichtig klarzustellen, dass das 49-Euro-Ticket für die eigenwirtschaftlichen Verkehre eklatant schlechte Ausmaße annehmen kann. Solange beihilferechtlich nicht geklärt ist, wie die Regionalisierungsmittel, wenn sie denn überhaupt beschlossen werden in dem Zuge, an die privatwirtschaftlichen, eigenwirtschaftlich arbeitenden Busunternehmen ausgeschüttet werden, wird es dazu führen, dass die Eigenwirtschaftlichkeit aufgegeben wird.

Dieser Vorrang wird nicht mehr existieren und diese Busunternehmen werden dann leider Gottes ihr Geschäft aufgeben müssen. Obwohl wir rein formal gesehen den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit seit Jahrzehnten immer wieder auch vorangetrieben haben, auch von der Bundesregierungseite aus. Da 80 Prozent unserer Mitgliedsunternehmen eine Mischbetriebsstruktur haben, können wir davon ausgehen, dass sobald im Reisebusverkehr es negative Folgen hat, sich das dementsprechend auch auf den ÖPNV auswirken wird.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Esser, bitte sehr.

Benedikt Esser (Präsident RDA): Ich habe nicht alle Teile der Frage ganz verstanden.

Abg. **Stefan Zierke** (SPD): Welche lokalen Einflussmöglichkeiten gibt es, um durch eine geschickte Stadtplanung sowohl einen Beitrag zum Klimaschutz bei Busreisen zu leisten, als auch gerade für betagte Reisende komfortables Reisen zu ermöglichen?

Benedikt Esser (Präsident RDA): Das ist das wich-

tigste Thema überhaupt. Wir brauchen innerstädtische Reisebusparkplätze. Ich kann Ihnen schildern, was zurzeit gerade auch in Köln passiert. Ich komme aus Köln und habe die Diskussion im Stadtrat auch so ein bisschen mitverfolgt. Wir haben jetzt einen sogenannten Buspark in Köln am Kuhweg, am Niederhafen, etwa 5 Kilometer außerhalb. Das führt dann dazu, dass sie dort am Kuhweg, das ist eigentlich mehr oder weniger ein Schotterplatz, wo es auch sonst nichts gibt, parken müssen. Der Gedanke ist, dass man dann in ein ÖPNV umsteigt und damit in die Stadt fährt. Diese Brüche in der Reise sorgen dafür, dass die Reise beschwerlicher wird, gerade für ältere Menschen, und dass die Reise damit unattraktiver wird. Dieser Trend, dass man den Bus nicht in die Stadt packt, sondern außerhalb der Stadt irgendwo präsentiert, der macht es uns immer schwerer. Das bedeutet, wer den Reisebus fördern möchte, muss den Reisebus auch in die Mitte der Gesellschaft bringen. Der Reisebus gehört, wie auch der Bus, in die Mitte der Gesellschaft. Das ist das zentrale Reisemittel, mit dem wir auf der Straße unsere Klimaziele erreichen können und auch werden. Das geht aber nicht, wenn wir die Infrastruktur dafür nicht bauen.

Zu der Situation Busreiseparkplätze, wie wir sie brauchen, gehört auch die Anforderung, dass sie elektrifiziert sein müssen, mal unabhängig davon, welche Antriebstechnik nachher kommt. Das ist, glaube ich, noch nicht so ganz klar. Dazu werden wir gleich hier sicherlich noch etwas hören, aber wir brauchen in dem Moment, wo wir batterieelektrische Busse haben, an den Orten, wo der Reisebus reisebedingt jetzt schon Standzeiten hat, Lademöglichkeiten. Da reden wir über sehr, sehr starken Ladestrom, den wir brauchen. Wenn wir davon ausgehen, dass wir bis zum Ende der Dekade diese Busse, also in acht Jahren, zur Verfügung haben, dann haben wir jetzt im Grunde für eine europaweite Infrastruktur noch etwa acht Jahre. Das ist viel zu wenig. Das kann man jetzt schon erkennen, das wird wahrscheinlich nicht klappen. Ich kann nur sagen, wenn wir dann an eine Raststätte fahren, um zu laden und der Ladeprozess dauert vielleicht



zwei Stunden, was soll man mit den Reisegästen machen? Sollen wir ihnen dann sagen „Ihr müsst euch hier auf der Raststätte vergnügen“. Das funktioniert nicht. Wir brauchen die Ladepunkte in den Städten, an den Sportstätten und bei den Hotels. Es müsste auch Regelungen geben, dass die Hotels in der Lage sind, Ladepunkte zu machen, Busparkplätze herzustellen und dass wir im Grunde das auch dann machen können. Zurzeit haben wir dieses Problem nicht, aber es könnte kommen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die nächste Frage stellt die CDU/CSU Fraktion. Michael Donth, bitte schön.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Ich möchte, nachdem der Kollege den Fernbus schon angesprochen hat, Herrn Kurth darauf ansprechen, der das größte deutsche Fernbusunternehmen hier vertritt. Das 49-Euro-Ticket scheint jetzt zu kommen. Es gibt schon die erste Stufe, letztendlich entscheiden die Ministerpräsidenten. Vorher hatten wir schon das 9-Euro-Ticket für drei Monate. Welche Auswirkungen sehen Sie denn für den Fernbusverkehr? Ich habe auch gelesen, dass Sie Bestrebungen haben, dass auch der Fernbus in das Ticket mitaufgenommen wird. Können Sie uns da schon darüber berichten, Erfolg vermelden? Wie wirkt sich das ganz konkret auf Ihr Unternehmen aus?

Die zweite Frage würde ich gerne Frau Graf, die zugeschaltet ist, stellen. Sie ist eine Busunternehmerin und deshalb die Frage. Der Krieg in der Ukraine verursacht auch bei uns in Deutschland nicht nur bei den Unternehmen, sondern auch bei den Privatpersonen eine hohe Kosteninflation in zweistelliger Höhe. Wie wirkt sich denn das ganz konkret bei Ihrem Unternehmen auf die Buchungssituation im Reiseverkehr aus und wie schätzen Sie das im kommenden Jahr ein, was erwarten Sie dort, was die Buchungen angeht?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Kurth, bitte sehr.

Patrick Kurth (FlixBus): Frau Vorsitzende, liebe Kolleginnen und Kollegen, als vormaliger MdB freue ich mich sehr, heute hier zu sprechen und herzlichen Dank für die Frage. Das 9-Euro-Ticket ist eine Riesenchance gewesen, in Deutschland Linienverkehre nach vorne zu bringen. Bis vor kurzem haben wir noch darüber gesprochen, ob autonome Verkehre oder ähnliches Linienverkehre nicht überflüssig machen werden. Nein, der Sommer hat bewiesen, Menschen sind bereit, in große Fahrzeuge einzusteigen, miteinander zu reisen, zu fahren und irgendwo anzukommen. Der Erfolg des 9-Euro-Tickets beruht darauf, dass es günstig war, dass es einfach zu buchen war, einfach zu fahren war, und das ist in Wahrheit die Flix-DNA seit zehn Jahren.

Vor genau zehn Jahren hat der Deutsche Bundestag mit den Stimmen von CDU/CSU, FDP, SPD und Grünen den Fernbus liberalisiert und der Bundesrat hat komplett zugestimmt. Das war genau die richtige Entscheidung. Wir haben es auch dem Verkehrsministerium gesagt, wir werden, wenn es tatsächlich über bundesweite Verkehre geht, einen wichtigen Beitrag leisten können als Fernbusse. Nämlich dann, wenn es über 50 Kilometer hinausgeht, Linienverkehre über 50 Kilometer bis 250/300 Kilometern sind mit dem Fernbus genau ideal abgedeckt. Wir haben davor gewarnt, dass möglicherweise die Bahn voll sein wird, wenn es an die Ostseeküste geht. Es ging an die Ostseeküste und gerade Menschen mit Handicap und ähnlichem haben gesagt „Jetzt komme ich nicht mehr in die Bahn rein, obwohl ich nicht an die Ostseeküste will, sondern nur nach Neustrelitz“. Da hätte der barrierefreie FlixBus eine gute Alternative bieten können.

Nur mit 9 Euro können wir nicht mithalten, wenn man „Flat“ durch die Gegend fährt. Mit 49 Euro wird das so ähnlich sein, es sei denn, diesmal würde der Fernbus integriert, wenn es dauerhaft angelegt ist. Wenn der Fernbus mit dabei ist, dann hat man tatsächlich für die Menschen, die über 50 Kilometer reisen wollen, eine echte Alternative mit



Sitzplatzgarantie, mit Fahrradmitnahme und mit barrierefreien Sitzplätzen und man hat tatsächlich auch ein Angebot für Orte, die in den ländlichen Regionen sind und keinen Schienenanschluss haben. Ich habe Ihnen auf Seite 4 meiner Stellungnahme die 90 Orte einzeln aufgelistet, die in Deutschland keinen Schienenanschluss, aber einen Fernbusanschluss haben. Diese Orte sind dann mit drin und insofern sind wir mit den Ländern im Gespräch. Ich habe bisher keine negativen Äußerungen dazu gehört, alle finden es sinnvoll. Mit dem Bund sind wir im Gespräch, alle finden es sinnvoll. Es gibt nur die große Frage, wie wollen wir das technisch machen. Diese Technik, die ist lösbar, denn es ist keine Raketenwissenschaft, die wir hier haben, sondern es ist eine einfache Gesetzestechnik, die an der Stelle greift, indem, und dann wird es für die Verkehrstechniker unter uns einfach, in die der Bund mit einer allgemeinen Vorschrift rein geht und entsprechend dann einen Betrag zur Verfügung stellt. Das ist machbar.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Kurth und Frau Graf, Sie sind digital zugeschaltet, bitte sehr.

Anja Graf (Anton Graf GmbH): Vielen Dank für die Chance, dass auch Unternehmer bei Ihnen mal zu Wort kommen. Ich möchte ganz kurz unser Unternehmen vorstellen. Wir sind ein mittelständisch geführter, familiengeführter Reisebusveranstalter mit einer eigenen Reisebusflotte. Wir werden im nächsten Jahr 95 Jahre alt. Mein Großvater hat das Unternehmen gegründet und wir führen das jetzt in der zweiten und dritten Generation fort. Wir haben zurzeit 40 Reisebusse und in etwa 55 Linienbusse, die für uns unterwegs sind. Unter anderem fahren wir aber auch für FlixBus, schon fast zehn Jahre lang. Unser Betrieb verfügt über eine eigene Werkstatt. Wir haben auch eigene Reisebusse, wo wir unsere Reisen vertreiben, aber auch andere Reisen vertreiben können. Wir haben ein relativ großes Feld, was wir abdecken. Bei uns sind 240 Mitarbeiter beschäftigt und ich selbst bin seit 19 Jahren für

das Unternehmen tätig. Wir sind in den entsprechenden Verbänden auch Mitglied, also z. B. beim RDA, der bei Ihnen jetzt sitzt und auch beim bdo, aber auch beim DRV, der nochmal eine andere Sparte ein bisschen abdeckt.

Zu Ihrer Frage möchte ich ganz kurz nochmal einen Rückblick geben. Wir kommen aus zwei schweren Corona-Jahren. Die Unternehmen waren alle furchtbar von dieser Situation betroffen und hatten mit ganz vielen Unbekannten zu kämpfen, haben die Situation aber einigermaßen gut überstanden, obwohl uns viele Steine unterwegs in den Weg gelegt worden sind, aber nichtsdestotrotz sind wir aus Corona mit noch ein ganz klein wenig Eigenkapital hervorgegangen. Wir sind noch weiter am Markt tätig. Unter anderem auch, weil es diese Hilfsprogramme der Bundesregierung gab, also einmal die Bus-Soforthilfe, die für uns enorm wichtig war, um die laufenden Kredite zu bedienen, aber auch die Überbrückungshilfen, die wir zum Großteil in Anspruch nehmen mussten. Von daher konnten wir unseren Betrieb weiterhin aufrechterhalten und auch unsere Arbeitsplätze für unsere Mitarbeiter weiter halten. Außerdem hatten wir Kurzarbeit über die ganze Zeit, was, ich sage mal jetzt, auch nicht so prickelnd für die Mitarbeiter war, aber es war eine große Hilfe, um überhaupt Arbeitsplätze erhalten zu können.

Sie haben nach der Buchungslage gefragt. Als wir letztes Jahr schon ein wenig Lockerungen hatten, da merkte man, die Leute möchten gerne wieder verreisen. Es ist wichtig, dass man auch mal wieder was anderes sieht. Dann kam der Winter und da wurden alle wieder etwas vorsichtiger und dann kam der...

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Graf, Sie haben nur drei Minuten Zeit für die Antwort. Entschuldigung, wenn ich Sie unterbreche, Sie sind schon eine halbe Minute drüber. Sprechen Sie bitte noch kurz zu Ende.

Anja Graf (Anton Graf GmbH): Ich mache es ganz



kurz. Wir hatten einen Buchungszuwachs jetzt im Frühjahr zu verzeichnen. Die Leute haben gebucht für das laufende Jahr. Dann kam der Ukraine-Krieg und die Buchungen stoppten. Wir haben jetzt einen gewissen Vorlauf gehabt, die Leute haben die Reise nicht storniert, die sie schon mal gebucht hatten, aber es kam nichts Neues dazu. Wir haben gemerkt, unsere Kunden halten ihr Geld fest, wir sind hier mitten im Ruhrgebiet, das ist eine preissensible Zone. Die Kunden buchen kurzfristig, sie schauen, kann ich in den nächsten zwei Wochen noch wegfahren und was wird angeboten, was kann ich mir leisten. Es sind sehr kurzfristige Buchungen und die Schwierigkeit ist, dass wir keine Planungssicherheit für unsere Reisen haben, wenn wir immer nur so wenige Buchungen auf unseren Reisen haben.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Graf, ich muss Sie leider schon wieder unterbrechen, wir sind anderthalb Minuten über der Zeit. Vielleicht schaffen Sie es bei der nächsten Runde, die Antwort noch zu beenden. Ich würde gerne die nächste Frage an die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN übergeben und Herr Gastel hat das Wort.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Zunächst vielen Dank an die Sachverständigen, dass Sie hier dabei sind und dass Sie auch vorab Ihre Berichte gegeben haben. Ich habe sie sehr aufmerksam gelesen und da stehen sehr viele, für uns glaube ich sagen zu können, hilfreiche Informationen drin. Auch wenn wir nicht alle jetzt hier aufgreifen können, aber irgendwo kann man die Dinge dann immer wieder einbringen.

Meine erste Frage geht an Herrn Oberwörder von Daimler Buses. Aus den Stellungnahmen, aber auch aus Verpflichtungen, die wir international eingegangen sind, wird deutlich, dass wir auch im Bereich der Bustechnologie andere Antriebe brauchen, dass wir von den fossilen Antrieben wegkommen müssen. Ich möchte gerne von Ihnen, Herr Oberwörder, wissen, welche Technologie sich aus

Sicht Ihres Unternehmens anbietet. Vielleicht können Sie auch ein bisschen eine Einschätzung für die Branche geben, was batterieelektrisch, was mit Brennstoffzelle, Wasserstoff möglich ist und was für Reichweiten in welchen Zeiträumen realistisch sind? Die Reichweitenfrage ist beim Reisebus noch viel wichtiger als bei anderen Verkehrsmitteln.

Die zweite Frage geht an Patrick Kurth von FlixBus. Sie hatten auch kurz in dem Bericht die Thematik der Grenzkontrollen angesprochen. Wenn Sie uns bitte darstellen könnten, wie sich das momentan als Problematik darstellt. Es ist übrigens bei der Bahn genauso. Deswegen hat es eine hohe politische Relevanz, weil da verschiedene Verkehrsträger betroffen sind. Wie war das früher? Wie ist es jetzt? Zu welcher Situation, zu welcher Problemlage führt es im Konkreten.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Oberwörder bitte sehr.

Till Oberwörder (DaimlerBuses): Herzlichen Dank für die Einladung in diese Runde. Herr Gastel, ich möchte gerne auf Ihre Frage antworten. In der Pandemiezeit, die jetzt schon vielfach beschrieben worden ist, ist das Geschäft insgesamt mehr oder weniger im Stillstand gewesen. Die Märkte sind heute immer noch 50 Prozent unter dem Zehn-Jahres-Schnitt, das zeigt aber nur die Dimension über die wir hier gerade sprechen, die Covid ausgelöst hat. Das hindert uns und auch die Branche aber nicht daran, weiter zu investieren. Ich glaube, das geht auch sehr stark einher mit dem, was Herr Esser gesagt hat.

Zu welchem Zeitpunkt macht es Sinn, welche Technologien einzuführen? Wir als Unternehmen haben für uns ganz klar die Ambition, Mitte der Dekade, 2025 für das Überlandsegment batterieelektrische, batteriebetriebene Fahrzeuge in den Markt zu bringen, um dann zum Ende der Dekade auf der Reisebusseite entsprechend auch Fahrzeuge entweder elektrifiziert oder tatsächlich mit Wasserstoff angetrieben voranzubringen.



Ich möchte einen Aspekt anmerken wollen. Um das alles zu bewältigen und um diese Investition zu bewältigen, steht dazwischen noch eine Technologie, nämlich Euro 7, den Emissionswert auf Euro 7 zu bringen. Es könnte durchaus eine Idee sein, dass man auf Euro7 verzichtet und Euro 6 verlängert, um den Fokus auf die nicht unerheblichen Ausgaben und Investitionen für die neuen Technologien zu richten.

Welche Technologie wird sich durchsetzen? Das ist das Neue an dem Thema der Transformation, weil es eine anwendungsbezogene Antriebsstandtechnologie in größten Teilen sein wird. Um es mal etwas grob zu formulieren, alles was 400, 500 Kilometer Reichweite bedarf in der Anwendung, ist höchstwahrscheinlich eher ein batteriebetriebener Antriebsstrang. Über die längeren Distanzen schauen wir dann eher auf die wasserstoffbetriebenen Fahrzeuge und damit einhergehend ist auch genau der Punkt jetzt zu nennen, dass die Infrastruktur dafür aufgebaut werden muss. In der Stadt ist das auch schon aufwendig und nicht ganz trivial. Dort ist es aber aufgrund bestimmter Depots zumindest schon mal möglich, die „Operation“ sozusagen zu fahren, aber über die langen Strecken, die ländlichen Strecken muss man sehr frühzeitig jetzt beginnen, tatsächlich die Infrastrukturprojekte zu initiieren, weil sie auch ihre Zeit benötigen. Da muss man vielleicht über andere Konzepte nachdenken, die es ermöglichen, auch im ländlichen Raum beispielsweise Fahrzeuge laden zu können oder aber, was Herr Esser vorhin sagte, auch an allen relevanten Stellen in den Städten für die entsprechende Versorgung zu sorgen. Es gibt zwei Stränge, einer heißt Batterie und der andere heißt Wasserstoff. Je nach Anwendung muss man hier mit den Technologien entsprechend in Anwendung gehen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Oberwörder. Herr Kurth hat das Wort, bitte sehr.

Patrick Kurth (FlixBus): Danke für die Frage. Das lässt sich vielleicht mit einem Beispiel mal deutlich machen. Am 24.02. begann der Krieg in der

Ukraine, in den Morgenstunden des 26.02. überquerte der erste FlixBus mit ukrainischen Flüchtlingen die deutsche Grenze. Das war Samstag früh, der Bus wurde aufgehalten, die Leute wurden rausgenommen. Zuerst wurde nach dem Corona-Test gefragt, den hatte natürlich niemand dabei und dann wurden die Personalien aufgenommen. Zwölf Stunden hat der Bus an der Grenze gestanden, bis jeder fotografiert worden ist, bis jeder aufgenommen worden ist usw. Dann wurden die Leute angewiesen, nach Eisenhüttenstadt zu fahren, um dort in die Asylaufnahme zu gehen. Das war jetzt gerade der erste Bus und die Bundespolizei hat das getan, was sie tut in solchen Fällen, wenn Leute ohne Visum in das Land kommen. Wir haben das Innenministerium verständigt, die Situation wurde sehr, sehr schnell konkret für die Ukraine abgestellt.

Noch am Samstagabend hat die Innenministerin darauf reagiert, aber im Grunde genommen ist das die Situation. Wenn der Bus die Grenze überfährt, wird er eigentlich stichprobenartig angehalten. Wir haben den Eindruck, wenn er eine grüne Farbe draußen dran hat, dann passiert das schon öfter. Wir haben nicht nur den Eindruck, sondern wir können das auch nachweisen anhand der digitalisierten Fahrtenschreiber. Dann wird der Bus kontrolliert, ob jeder seinen Pass, seinen Ausweis hat. Die Busfahrer werden von der Bundespolizei angewiesen, bereits bei Einstieg in den Bus die Pässe zu kontrollieren. Wir haben die Busfahrer angewiesen, das nicht zu tun. Busfahrer sind wirklich keine Grenzpolizisten, dafür braucht man eine spezielle Ausbildung, auch Befugnisse. Busfahrer können so was nicht leisten, deswegen machen wir den Namensabgleich zwischen Pass und Ticket. Wer das nicht leisten kann, der wird nicht mitgenommen. Er wird mit dem nächsten Bus mitgenommen, wenn der Pass mit dabei ist, aber so ist diese Situation seit vielen, vielen Jahren. Wir hatten sie vor allen Dingen 2015 in einem sehr großen Maße und später immer wiederkehrend.

Mittlerweile gibt es eine europäische Rechtsprechung dazu. Innerhalb des Schengen-Raums sind



auch Reisebusse nicht zu kontrollieren. Es sei denn, es ist stichprobenartig. Wir haben der Bundespolizei angeboten, auch mitzufahren, wie das bei der Bahn der Fall ist, damit der Bus weiterfahren kann. Das geht aber aus unterschiedlichen Gründen nicht. Wir haben der Bundespolizei auch angeboten, die Passagierlisten zu senden nach den Regeln, die das möglich machen. Das ging auch nicht. Also verschiedene Maßnahmen, am Ende bleibt es dabei, der Bus wird angehalten. Das geht nicht im Europa 2022. Es sei denn, es ist wirklich ein internationaler Bus, der von außerhalb des Schengen-Raums kommt, aber dann ist die Grenzpolizei dort zuständig, wo der Schengen-Zutritt stattfindet. Insofern bleibt die Situation misslich. Für ein modernes Reisemittel, wie es der Fernbus ist, wie es die Reisebusse sind, ökologisch, ist das eigentlich ein Zustand, der da nicht hingehört.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Kurth. Als nächstes ist die FDP die fragestellende Fraktion. Herr Reginald Hanke, bitte sehr.

Abg. **Reginald Hanke** (FDP): Meine Frage geht an Herrn Mauren. In Ihrer Stellungnahme schreiben Sie spannende Ansätze für neue Mobilitätsangebote, insbesondere für den ländlichen Raum. Die „On-Demand-Mobilität“ könnte eine attraktive Alternative zum Individualverkehr sein, um das Problem der ersten bzw. letzten Meile zu lösen. Können Sie konkretisieren, wie aus Ihrer Sicht das Problem der ersten bzw. letzten Meile am besten angegangen werden kann und in welchen Zeiträumen könnte ein flächendeckendes Mobilitätsangebot erfolgen? Welche konkreten Maßnahmen müssten Unternehmen, Verbände, besonders die Politik hierfür ergreifen?

Dann hätte ich noch eine zweite Frage an Frau Strohkirch. Vielen Dank für Ihre konkreten Vorschläge zur Bekämpfung des Fahrer Mangels in der Busbranche. Ihre schriftliche Stellungnahme ist sehr hilfreich. Uns interessiert ebenfalls Ihre Einschätzung zur aktuellen Planung des 49-Euro-Ti-

ckets, wozu Sie schon einiges gesagt haben. Die Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket haben gezeigt, dass es für Touristen für Reisen von 100 bis 200 Kilometer Entfernung attraktiv war. Glauben Sie, dass mit dem Nachfolgeticket in den touristischen Hauptreisezeiten ein Problem für die Bustouristik auftritt? Wenn ja, wie könnte man dieses dann lösen? Wie sollte aus Ihrer Sicht die Leistung der privaten Busunternehmer im Nah- und Fernverkehr am besten in das neue 49-Euro-Ticket integriert werden?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Mauren, bitte sehr.

Norbert Mauren (VDV): Vielen Dank für die Frage und auch für die Einladung. Ich wurde jetzt gefragt zu den „On-Demand-Verkehren“, „smarte“ Busverkehre oder neue Mobilitätsangebote. Da habe ich erst einmal gute Nachrichten. In der letzten Legislaturperiode hat der Bundestag im Grunde schon sehr viel und fast alles auf den Weg gebracht. Es wurde ein Gesetz zum autonomen Fahren verabschiedet. Es wurde auch § 44 des Personenbeförderungsgesetzes geändert. Das ist im Grunde der vorhandene gesetzliche Rahmen, um autonome ÖPNV, Shuttleverkehre ein- und auch durchzuführen. Ferner wurde vor einigen Monaten im Bundesrat die dafür nötige Durchführungsverordnung auch tatsächlich verabschiedet. Mit anderen Worten, wir haben eine gesetzliche Grundlage, auch dank dieses Haus, dass es möglich wird.

Der Punkt ist jetzt der nächste Schritt. Wir brauchen im Grunde Pilotprojekte oder ich sage mal Reallabore, wie viele auch sagen, weil es diese ÖPNV-Shuttle-Angebote noch nicht gibt. Wir reden im Grunde über einen Zielzustand, den wir uns wünschen und den wir brauchen, dass man sozusagen tatsächlich in touristischen Regionen bei der ersten/letzten Meile mit solchen Fahrzeugen unterwegs sein kann. Dafür braucht es Pilotprojekte. Dazu haben wir auch einen Vorschlag gemacht. Im Grunde brauchen wir fünf Pilotprojekte und zwar auch unterschiedlicher Topographie, wo man das



testen und aufbauen kann. Die Kosten schätzen wir auf 20 Millionen Euro pro Projekt. Das wäre vielleicht auch ein gutes Stichwort für die Haushaltsberatungen, die in den nächsten Wochen hier in das Finale gehen. Da könnte man das im Grunde festschreiben. Um es kurz zu machen, das wären dann 100 Millionen Euro, die dafür nötig wären, um diese Pilotprojekte zu starten. Wie gesagt, wir reden hier über einen Zielzustand, wo wir hin müssen, wo wir hin können, wenn wir das wollen, weil die gesetzlichen Grundlagen dafür vorhanden sind. In der Praxis kenne ich jetzt selber nur Luxemburg. Dort sind solche Angebote teilweise im Regelbetrieb unterwegs. In Deutschland sind das nur einzelne Testfahrzeuge, die bislang in Betrieb sind und jetzt muss der nächste Schritt gemacht werden.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Strohkirch, bitte sehr.

Melina Strohkirch (bdo): Vielen Dank Herr Hanke für die Frage. Vorab, die private Busbranche steht hinter dem bundesweiten Ticket. Es ist eine zukunftsorientierte Lösung, die gerade dem Endverbraucher auch viele administrative Aufgaben definitiv lösen könnte. Wie Sie es richtig gesagt haben, wir haben bei dem Pilotprojekt 9-Euro-Ticket gesehen, was für Auswirkungen es hat. Verbandsseitig haben wir jeden Monat die privaten Reisebusunternehmen abgefragt, welche Auswirkung sie selber in den Betrieben vermerken. Im Endeffekt war es ganz klar, wie Sie es auch richtig erkannt haben, gerade diese kurzen Reisen innerhalb von 100/150 Kilometern, die Städtetrips, Tagesfahrten oder Tagesausflüge wurden gerne im Zuge des 9-Euro-Tickets gemacht. Die Herausforderung für die Unternehmen ist vor allen Dingen die monatliche Kündbarkeit. Also gerade in Haupturlaubszeiten würde ich auch als Privatperson dann überlegen, in den Sommerferien das 49-Euro-Ticket zu nutzen. Es ist genauso attraktiv, wie das 9-Euro-Ticket, und ich kann dieses 49-Euro-Ticket jeden Tag nutzen, während eine reguläre Tagesfahrt mit einem Ausflug in die nähere Umgebung, mit einem Restaurantbesuch ungefähr in demselben preislichen Segment spielt.

Was der Attraktivität des Reisebusses und des ausgeklügelten Angebots und auch dem Know-how, was dahinter steckt, überhaupt gar nicht gerecht wird.

Der Fernbus, das hatte Patrick Kurth auch schon sehr gut angesprochen und umschrieben, muss auf jeden Fall integriert werden, um gerade im ländlichen Raum, wie ich ja eben auch schon gesagt habe, weiterhin die Mobilität zu gewährleisten für alle, für Jung und Alt, für jede Schicht, für Barrierefreiheit und auch Beförderungen mit Fahrrad. Ansonsten sehe ich auch, also ich kann jetzt nicht für FlixBus sprechen, eine weitere Marktbeteiligung für FlixBus nicht mehr äußerst attraktiv in dem Wirtschaftsstandort Deutschland. Da muss es jetzt eine allgemeine Vorschrift geben, dass man das mit integrieren kann. Für die Busreiseunternehmen ist ganz klar, die monatliche Kündbarkeit wird in den Haupturlaubszeiten dramatische Folgen haben, wenn es wirklich so in dem Umfang genutzt wird, wie es prognostiziert wird.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Als nächstes hat die AfD-Fraktion das Wort, Herr Münzenmaier.

Abg. **Sebastian Münzenmaier** (AfD): Vielen Dank Ihnen allen auch für Ihre schriftlichen Stellungnahmen. Die erste Frage richtet sich an Herrn Kurth. Sie schreiben, ich darf zitieren „hohe bürokratische Hürden, Diskriminierung, komplizierte Regularien, politische Beschränkungen bremsen mittlerweile die Fernbusse im Heimatmarkt“ und dazu führen Sie auch in Ihrer Stellungnahme aus. Dazu hätte ich Fragen. Vielleicht können Sie zwei Punkte noch etwas verdeutlichen. Was stört Sie denn beispielsweise an diesem Genehmigungsverfahren des Personenbeförderungsgesetzes, das Sie ansprechen oder auch am Verbot der Doppelbedienung zwischen Fernbusverkehr und Eisenbahnpersonenverkehr? Wie stellen Sie sich das vor? Welche Weichenstellung wäre aus Ihrer Sicht die richtigen bei diesen zwei Themen?

Die zweite Frage geht an Herrn Mauren und Herrn



Oberwörter. Da geht es mir um die Antriebstechniken. Der VDV fordert, dass Förderprogramme im Bereich der Antriebstechnologie offen bleiben müssen. Das begrüßen wir sehr und er schreibt auch, dass batteriebetriebene Antriebe im Stadtverkehr praxistauglich seien. Im Überlandverkehr ist es eventuell sinnvoll, dass man eine Beschaffung von Bussen mit moderner Dieselsechnologie oder die Nutzung synthetischer Kraftstoffe vorantreibt. Vielleicht können Sie beide nochmal die genannten Aussagen inhaltlich näher begründen und erklären, was passieren würde, wenn im Überlandverkehr die Förderung auf elektrische Busse verengt würde oder wenn die Elektrifizierung der Überlandbusse zu früh in der Breite startet.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Kurth, bitte schön.

Patrick Kurth (FlixBus): Ich habe Ihnen hier einen Ordner mitgebracht, der die Dokumente enthält, die zur Beantragung einer einzelnen Fernbuslinie nötig sind. Die Linien gehen durchs ganze Land. Hier ist übrigens die rote Urkunde, die Genehmigungsurkunde, die muss in jedem Fernbus vorne beim Fahrer mitgeführt werden und zwar in diesem Rotton. Das stellen die Behörden so aus, seitdem das Personenbeförderungsgesetz im Jahre 1934 erlassen worden ist. Das hat sich, glaube ich, nicht geändert.

Das Ganze wird gemacht für eine Genehmigung, für die die Behörden Genehmigungspflicht haben. Sie müssen genehmigen, es sei denn, es spricht etwas Gravierendes dagegen. Eine innovative Firma, wie wir das sind, fragt vorher in den Städten nach, ob sie dort halten kann und holt sich die ganzen behördlichen Genehmigungen eigentlich vorher schon ein. Es macht keinen Sinn, das alles hier in Gang zu setzen, wenn man vorher schon wüsste, das geht gar nicht, das heißt also, ein Papierkrieg durch ganz Deutschland. Immer wenn der Fahrplan gewechselt wird, wenn neue Linien aufgemacht werden, dann dauert das bis zu drei Monate bis die Genehmigungsbehörden sich dazu äußern. In der

Pandemie mussten wir alle Fernbusse runterfahren, hätten wir gemeinsam das Recht eingehalten, also auch die Genehmigungsbehörden, hätten wir erstmal drei Monate weiterfahren müssen, um dann einzustellen. Nur war da der Lockdown schon wieder vorbei, also haben wir alle gemeinsam ein Auge zugedrückt und das Bundesverkehrsministerium hat damals etwas gemacht.

Wir haben die Möglichkeit, solche Dinge auch digital zu machen, also im 21. Jahrhundert muss sowas möglich sein. Es ist auch so, dass es ganz andere Möglichkeiten gibt, z. B. eine Anzeigepflicht. Dann sagt man „Pass mal auf, jetzt zeigt die Fahrt an, wann wollt ihr los fahren, habt ihr die Genehmigungsbehörden vor Ort schon alle gefragt etc. Wenn ihr das angezeigt habt, habt ihr auch Fahrplanpflicht und so weiter. Wenn ihr dagegen verstößt, gibt es eine Ordnungswidrigkeit, wie beim bisherigen Verfahren auch und ansonsten anzeigen, losfahren und wenn ihr nicht mehr fahrt, wieder zurücknehmen“. Erst recht, wenn das 49-Euro-Ticket ohne Fernbusse kommen sollte, dann hat sich die Geschäftsgrundlage hier in Deutschland komplett geändert. Die Botschaft wäre dann, dass man keine mit Fahrplan ausgestatteten Fernbusse mehr will. Das ist auch in Ordnung, dann kann man das ja anders machen. Dann fährt der Bus so wie er fahren möchte, dann kommt die Genehmigungsbehörde an der Stelle gar nicht mehr zum Zuge. Das machen die Airlines z. B. so. Die Airlines brauchen pro Linie nicht sowas, sowas brauchen die pro Flugzeug, das in ganz Europa rumfliegt, egal wohin, und das ist vielleicht auch ein Weg.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Kurth. Herr Oberwörter hat das Wort, bitte sehr.

Till Oberwörter (Daimler Buses): Wir sind in der Tat auch mit der Antriebstechnologieoffenheit vollkommen einverstanden. Es gilt nur, den Unterschied zwischen den einzelnen Bussegmenten zu machen, und das ist vielleicht der Unterschied zu der Welt, in der wir heute leben. Alles ist mit Diesel machbar, das wird morgen nicht mehr so sein,



d. h. die Segmente werden sich unterschiedlich entwickeln. Im Stadtbuss sehen wir ganz klar einen schnellen Hochlauf bis zum Ende der Dekade auf batteriebetriebene Busse. Es ist im Endeffekt durch die Distanzen, die überwunden werden müssen, aus unserer Sicht wirklich gut darstellbar, bis Ende der Dekade auf batterieelektrisch umzusteigen.

Diese Offenheit gilt aber auch in anderen Segmenten, nur mit unterschiedlichen Technologien, die wir anwenden müssen, d. h. auch im Überland- und im Reisebussegment werden wir bis zum Ende der Dekade und darüber hinaus noch dieselegetriebene Fahrzeuge sehen, weil wir im Endeffekt auch über die Distanzen sprechen müssen, die diese Fahrzeuge entsprechend überwinden müssen. Wenn es darum geht, auf alternative Antriebe umzustellen, sei es Batterie oder eben auch wasserstoffbetriebene Fahrzeuge, wird sich dieser Hochlauf unterschiedlich gestalten. Es geht nicht um die Frage ob, sondern nur wie sich diese entsprechende Entwicklung darstellt. Beim Stadtbuss, wie gesagt, sehen wir durchaus die Chance, dass das zum Ende der Dekade eher bei 90, vielleicht sogar bei 100 Prozent liegt, weil die Möglichkeiten dort gegeben sind und auch die Projekte in vielen Teilen frühzeitig gestartet worden sind, um die Infrastruktur entsprechend umzustellen und aufzubauen.

Gleiches gilt, und das muss ich gerade nochmal wiederholen, auch für die Infrastrukturen, die wir im Überland- und im Reisebussegment brauchen. Da wird es nochmal komplizierter, weil die Unternehmer hier sich nicht nur im deutschen Raum, sondern häufig im internationalen Raum bewegen und auch dort mit entsprechenden emissionsfreien Fahrzeugen fahren wollen. Auch dort gilt es die Infrastruktur aufzusetzen, d. h., es ist neben dem nationalen Blick auf die Infrastruktur auch im Segment des Reisebusses die „Übergrenzsituation“ nochmal zu diskutieren und da eine gewisse Einheitlichkeit auch in der Möglichkeit Fahrzeuge entweder mit Strom zu laden oder mit Wasserstoff zu befüllen darstellen zu können. D. h. aus unserer

Sicht, aus heutiger Sicht zum Ende der Dekade, um mal einen Zeitpunkt zu nennen, wird ein Anteil im Überlandsegment und im Reisebussegment elektrisch und respektive mit Wasserstoff gefahren werden können, aber es gibt auch einen Teil, der sicher noch erst mit Diesel weiterfahren muss.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank. Als nächstes hat Thomas Lutze von der Fraktion DIE LINKE. das Wort.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Auch als Vertreter der einzigen Fraktion, die damals nicht für die Liberalisierung des Fernlinienbusses gestimmt hat, versuche ich trotzdem ganz konkret eine Frage an zwei Sachverständige zu stellen und zwar an den bdo und an die Firma FlixBus.

Das am 1. Oktober in Kraft gesetzte Infektionsschutzgesetz sieht vor, dass man in einem Reisebus, im klassischen Fernbus, der z. B. eine Urlaubsfahrt an den Gardasee macht, keine Masken tragen muss. Steige ich in einen Fernlinienbus, bin ich als Passagier laut dem aktuellen Infektionsschutzgesetz verpflichtet, eine Maske zu tragen. Jetzt wäre meine Frage, worin unterscheiden sich die Busse oder erkennt das Virus den Unterschied. Keine Ahnung, warum das in dem einen Bus Pflicht ist und in dem anderen nicht. Ich habe nichts dagegen, das zur Pflicht zu machen, weil Masken das effektivste Mittel sind, die Infektion zumindest einzugrenzen, aber ich verstehe beim besten Willen die unterschiedlichen Regelungen nicht. Warum gibt es den Unterschied und welche Auswirkung hat das auf Ihre Unternehmen?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Strohkirch bitte sehr.

Melina Strohkirch (bdo): Vielen Dank für die Frage. Also einen Unterschied in dem Fahrzeug gibt es auf jeden Fall nicht. Im Reisebus ist es Fakt, dass die Luft innerhalb von einer Minute ausgetauscht wird und zirkuliert, womit wir jetzt von motorisierter Verkehrsträgersicht aus gesehen für



Personenbeförderung am besten abschneiden und damit auch den besten Aerosolaustausch liefern, im Gegensatz zu anderen motorisierten Verkehrsträgern. Der einzige Unterschied, den man nennen kann, ist, dass der klassische Pauschalreisebus eher eine geschlossene Gruppe bietet als der Fernlinienbus, wobei wie gesagt, das ist bis zu einem gewissen Punkt Erbsenzählerei.

Was ich viel interessanter im Infektionsschutzgesetz finde, ist die Tatsache der Aufhebung der Maskenpflicht im Flugverkehr. Denn das sind zwei unterschiedliche Verkehrsträger, die man direkt miteinander vergleichen kann und auch sollte. Wir sprechen von der Anzahl der Passagiere im Flugbereich sogar noch von mehr Personen als im Reisebus, ob es Fernlinie ist oder klassische Pauschalreise, und dort wiederum ist die Maskenpflicht aufgehoben worden. Das wirft bei mir mehr Fragen auf und wir haben diese Frage auch schon offiziell gestellt. Wir haben auch ein Antwortschreiben erhalten, das habe ich heute auch selber lesen dürfen und es gab auch auf diese Frage hin keine Antwort. Uns wurde nur gesagt, dass die Maske nachgewiesenermaßen hilft, aber warum dort unterschieden wird, kann ich Ihnen selber leider auch nicht beantworten, aber das ist eine Frage, die man sich vielleicht mal ernsthaft stellen sollte.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielleicht weiß Herr Kurth eine Antwort. Bitte sehr.

Patrick Kurth (FlixBus): Es ist wirklich kompliziert. Der arme Bundespräsident wusste auch nicht mehr weiter, er hätte in dem Verkehrsmittel eine OP-Maske aufsetzen müssen, es sei denn, er überschreitet dann die Berliner Stadtgrenze, dann hätte es eine FFP-2-Maske werden müssen, im Reisebus hätte er gar keine Maske gebraucht, im Fernbus eine FFP-2-Maske, wäre er geflogen auch keine Maske. Damit läuft das Parlament schon Gefahr, dass die Bevölkerung mit solchen Maßnahmen nicht mehr zurechtkommt.

Ich empfehle den Abgeordneten, diese Zeit jetzt

hier genau zu beobachten. Deutschland ist das einzige Land in Mitteleuropa mit einer Maskenpflicht in Linienverkehrsmitteln. Kein anderes Land in Mitteleuropa hat das. In ganz Europa hat es meiner Ansicht nach noch Spanien. Portugal hat es mit diesem Monat abgeschafft und Italien im Monat davor. Dadurch kann man jetzt ganz gut auch mal Vergleiche ziehen. Wirkt sich das auf das Geschehen aus? Sind Verkehre, Fernverkehre tatsächlich der Treiber, wenn sie diese besonderen Schutzmaßnahmen haben oder sind es vielleicht doch andere. Es wäre schon sehr wichtig zu wissen, warum es ausgerechnet die Linienverkehre, die wir mit wirklich sehr viel Liebe und so weiter versuchen nach vorne zu bringen, diese Maskenpflicht haben.

Bei uns in den Bussen ist es konkret so, dass, wenn der Bus aus Frankreich kommt, Frankreich hat den gesamten Sommer über keine Maskenpflicht gehabt, müssen die Passagiere ab der Grenze die Maske aufsetzen. Das wird auch gemacht. Davon gehen wir aus. Der Busfahrer kann das während der Fahrt schlecht kontrollieren, ob auch der letzte Platz die Maske auf hat, aber wir spüren zumindest jetzt nicht direkt, dass die Leute deswegen den Fernbus beispielsweise nicht nutzen. Da war das 9-Euro-Ticket viel, viel gravierender.

Für unsere Partnerunternehmen waren die zwei Jahre Covid wirklich gravierend. Da gab es auch kaum Auslagen, kaum Möglichkeiten zur Hilfe und dann noch die Mehrwertsteuerungleichbehandlung seit zwei Jahren. Warum bezahlen ausgerechnet die ökologischsten Verkehre bei der Linienbeförderung die höchste Mehrwertsteuer in Deutschland?

Das sind so Dinge, die viel, viel mehr einschränken und ehrlicherweise auch den guten deutschen Mittelstand, der einen echt guten Ruf hat in der Welt, an der Stelle massiv belastet, wahrscheinlich massiver als die unglückliche Maskenregelung.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Damit sind wir wieder am Anfang und die SPD Fraktion hat die



Gelegenheit, ihre nächsten beiden Fragen zu stellen. Herr Zierke.

Abg. **Stefan Zierke** (SPD): Ich möchte eine Frage an zwei Experten stellen. Umweltzonen und Karbonisierungserlasse setzen sich in den europäischen Städten immer weiter durch. Herr Esser hat eben gesagt, acht Jahre wird es dauern, bis sich neue Antriebsmöglichkeiten durchsetzen. Für fossilangetriebene Reisebusse wird es immer schwieriger, Zugang zu den Städten zu erhalten. Stellen Sie schon Hürden fest und wie sehen Sie die Möglichkeit, diesen Zeitraum zu überbrücken? Die Frage würde ich gerne an Frau Strohkirch, bdo, und an Herrn Esser, RDA stellen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Strohkirch, bitte.

Melina Strohkirch (bdo): Sie haben das eigentlich schon sehr gut beleuchtet. Das sind diese sogenannten Umweltzonen, die in den größeren europäischen Städten immer weiter ausgebaut werden und sich immer weiter vergrößern. Es gibt mehrere Hürden. Italien, finde ich, ist immer ein sehr gutes Beispiel. Da hat jede einzelne Stadt, sei es Venedig, sei es Rom, sei es Vatikanstadt ihre unterschiedlichen Umweltzonen eingerichtet und jede einzelne Stadt hat unterschiedliche Buchungssysteme entwickelt. Manche analog, manche digital. Die Busunternehmen müssen sich im Vorfeld anmelden und nachweisen, dass sie die gewisse Euronorm erfüllen, meistens durch die Fahrzeugpapiere und sie müssen sich teilweise sogar Slots buchen. Diese unterschiedlichen Systeme haben wir in ganz Europa. Es ist ein unfassbarer administrativer Mehraufwand. Es ist auch oftmals voneinander zeitlich abhängig, so gelten z. B. in Barcelona Umweltzonen nur von, ich glaube, morgens um 7 Uhr bis nachmittags um 17 Uhr und das auch nur an Wochentagen, an Wochenenden wird es anders geregelt. So, damit wäre schon mal der Aufwand im Vorfeld, glaube ich, ganz klar gezeigt, was es bedeutet, solche Reisen zu planen, vor allen Dingen kurzfristig, weil sich diese Regelungen auch gerne kurzfristig ändern.

Während Corona kam noch hinzu, dass Anlaufstellen, wo man vor Ort sich noch diese Einfahrtsgenehmigung holen konnte, plötzlich aus unerklärlichen Gründen geschlossen wurden, auch ohne Vorwarnung. Selbst wenn man es schafft, in diese Umweltzone hereinzukommen, wie Herr Esser eben auch schon gesagt hat, haben wir dann die Parkplatzsituation, die auch immer gravierender wird. Man versucht in vielen europäischen Städten, Paris ist ein gutes Beispiel, so wenig motorisierte Verkehrsmittel wie möglich in gewissen Straßen, in gewissen Bezirken zu haben, und das wirkt sich auch auf die Busse aus. Es gibt immer weniger Park- und Haltemöglichkeiten. Wir sprechen auch oftmals davon, dass wir keine zehn Stunden parken wollen, sondern wirklich nur eine Stunde halten wollen während die Gäste beispielsweise ihre Führung machen.

Es gibt erste Bestrebungen, auch hier in Berlin gab es schon Gespräche darüber, sogenannte Terminals außerhalb der Stadt einzurichten, wo die Busgesellschaften ihre Reisegäste abliefern und diese dort dann mit Transfer in die Stadt gebracht werden. Nun haben wir aber ein Kundenklientel, jetzt abgesehen vom Alter, auch wenn wir zum Thema Barrierefreiheit gehen, die können nicht quer durch die Stadt eigenverantwortlich mit einem Transfer von A nach B vielleicht gebracht werden, der sie vielleicht nur am Zoo raus lässt und dann müssen sie aber versuchen, irgendwie sich weiterhin in der Stadt eigenständig zu bewegen. Das ist überhaupt nicht zeitgemäß und ist in Richtung Barrierefreiheit gar keine Lösung.

Vor allen Dingen, wenn wir mit der Verkehrswende wollen, dass mehr Busse auf die Straße kommen, dann brauchen wir auch den Zugang für die Reisebusse und solange wir nun mal alternativlos sind bis Ende des Jahrzehnts, sollte man uns dies auch nicht verwehren.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Esser, bitte sehr.



Benedikt Esser (RDA): Ich möchte dazu noch anfügen, dass es ein Trend ist, den Klimaschützer Nummer 1 auf der Straße, den Reisebus, systematisch aus dem Stadtbild heraus an den Rand zu drängen. Es ist ein wirklicher Trugschluss. Wenn man tatsächlich etwas für die Emissionsentlastung und für die Luftreinhaltung in der Stadt tun möchte, dann sollten die Busse genau dort in die Stadt, weil wir die niedrigsten Verbräuche und die niedrigsten Schadstoffemissionen haben. Das Umdenken muss geschehen. Von Frau Strohkirch wurde schon richtig auch gerade gesagt, die älteren Menschen wollen diesen Wechsel des Verkehrsträgers nicht, sie können das auch zum großen Teil nicht mehr. Wir möchten mit unseren Reisebussen von zu Hause abfahren und fahren dann zum Zielort, ohne dass man über einen Bahnsteig muss, ohne dass man ans Gate muss und so weiter. Wir fahren von zu Hause direkt zum Urlaub oder zum Zielgebiet, und das mit einer wirklich brillanten Klimabilanz. Das Ergebnis ist, dass die Städte sagen „Na ja gut, das könnt ihr draußen machen, wir holen euch dann mit dem ÖPNV“, ohne darüber nachzudenken, dass die Älteren das nicht mehr schaffen.

Was man braucht, ist Infrastruktur. Wir brauchen im Grunde so etwas wie einen, wir haben das mal genannt in der Tourismusstrategie, City-Hub. Stellen Sie sich wieder Köln, Breslauer Platz vor. Wir bauen da ein bisschen Beton hin, da ist die Bahn, die Bahn geht direkt zum Flieger, der Bus fährt in dieses schöne Gebäude rein und da kann man dann barrierefrei ein- und aussteigen, wir können in Taxen, wir können auch in die Flusskreuzfahrtschiffe und so weiter. Was passiert, es wird in Köln nur diskutiert, es passiert nichts. Das ist symptomatisch für die gesamte Stadtentwicklung, für die gesamte Behandlung des Reisebusses. Nur, das rächt sich jetzt, wenn wir uns anschauen, wie die Einzelhandelsstrecken in den Mittelstädten allesamt zurzeit erodieren, wie Geschäfte schließen. Sie sehen auch in Ihren Umfeldern immer mehr, dass der Einzelhandel es nicht mehr schafft. Wer kauft denn da ein, die Oma im Bus kauft ein, die bestellt in dem Moment nicht bei Amazon, sondern sie kauft in

dieser Ladenstraße ein. Wenn die Städte das begriffen haben, dass die Busse ihnen tatsächlich auch die Ladenstraßen vollmachen, dann erwarte ich, dass da auch mal Busparkplätze sind und dass die Infrastruktur da ist und dass man den Bus eben nicht raussetzt, sondern dass man ihn reinnimmt.

Nehmen Sie Frankfurt, ich war am Busparkplatz P 36, er ist eine Zumutung für jeden Reisegast. Da sind Bordsteine, wie soll eine Oma da mit dem Gepäck gehen, da ist keine Toilettenanlage gar nichts, sehr toller Flughafen, international das Schönste, was es gibt, aber der P 36 ist nicht gemacht.

Wir brauchen Intermodalität zwischen den Verkehrsträgern, weniger Wettbewerb, jeder hat seine Stärken und der Bus ist bärenstark auf der Strecke bis 1000 Kilometer. Das müssen wir in den Städten langsam verstehen und wir verstehen nicht, dass das die Politik nicht auch wirklich aktiver begleitet.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Die CDU/CSU-Fraktion ist an der Reihe, Michael Donth bitte sehr.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Ich würde dazu gern viel kommentieren, aber vielleicht kann ich zu zur Klärung einer Frage beitragen. Es gab die Frage, ob jemand weiß, warum man im Flugzeug keine Maske braucht und im Bus schon. Ich war beim Abend der Lufthansa, da hat Verkehrsminister Wising der Lufthansa erzählt, dass er sich dafür eingesetzt hat, weil es dem Personal im Flugzeug nicht zumutbar sei, das den Leuten immer zu erklären. Offensichtlich können das Busfahrer und Begleiter in der Bahn besser, aber das hat er dort gesagt.

Meine Frage geht an Frau Strohkirch. Ich habe den Minister heute in der Fragestunde extra gefragt, was er denn tun möchte, weil ich von Busunternehmen höre, dass die Dieselpreise ihnen die Luft abschnüren, dass manche einfach nicht mehr können, dass man ihnen helfen muss, dass sie auch Rettungsschirme und anderes brauchen, wie es



jetzt für das Gas angedacht ist. Haben denn die Unternehmen Ihres Verbandes Entlastung im Rahmen der Entlastungspakete, Hilfen für diese hohen Energiekosten bekommen oder bekommen sie die noch? Wissen Sie was? Wie sieht es denn aus mit Insolvenzen in der Branche? Was uns ja sowohl im Linien-, aber auch im Reiseverkehr sehr wehtun wird.

Meine zweite Frage geht an Frau Graf. Würden Sie die Reduzierung der Mehrwertsteuer für Reisebusse in Deutschland fördern und würde Ihnen das aus Ihrer Sicht etwas helfen?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Strohkirch, bitte.

Melina Strohkirch (bdo): Nein. Ich kann die Antwort eigentlich abkürzen. Die Reisebusunternehmen konnten in den letzten zwei Corona-Jahren Dank der Überbrückungshilfen zum größten Teil überleben. Das gehört mit zur Wahrheit. Dafür sind wir auch sehr dankbar, ohne die wäre während Corona mit dem Berufs- und Beförderungsverbot und den Beherbergungsverboten keinerlei Überleben möglich gewesen. Wie Frau Graf aber eben auch schon gesagt hat, das Eigenkapital ist aufgebraucht. Es gibt kein Polster mehr für die Unternehmen, um irgendwie diese Energiekosten noch auszugleichen. Wir sprechen von normalerweise ungefähr 10 Prozent Kostenanteil beim Diesel für das gesamte Unternehmen, wir sind derzeit jetzt bei 30 Prozent Kostenanteil, bei einer Verdreifachung.

Wir haben bisher im Rahmen des Entlastungspaketes keine Entlastung bekommen, wir hatten den Tankrabatt. Das ist ein schöner Gedanke gewesen, aber hat bei weitem nicht die Mehrkosten gedeckt, die sie aufgeplöpft haben. Das hatte ich bei der letzten Anhörung auch schon gesagt.

Wenn jetzt der Rahmen des Energiekostendämpfungsprogramms um Treibstoff erweitert würde, wäre uns um einiges geholfen. Die Österreicher

sind gerade dabei, die haben ihr eigenes Energiekostendämpfungsprogramm. Es heißt dort ein bisschen anders, aber die wollen das auf Treibstoff erweitern. In Österreich ist es schon durch, es muss nur noch die Kommission zustimmen. Sie sind aber sehr zuversichtlich, dass das funktionieren wird und die Planung geht in Österreich sogar noch so weit, dass sie rückwirkend bis Februar 30 Prozent der Mehrkosten erstatten wollen für die Busunternehmen. Da sprechen wir wirklich von realen Zahlen, die wir absolut gebrauchen könnten. Beihilferechtlich gibt es die Möglichkeit der bis zu 400 000 Euro Bezuschussung für die Busunternehmen, um die kleinen und mittelständischen Unternehmen zu unterstützen.

Die derzeitigen Kosten sind, und wir wissen es alle aus dem privaten Bereich auch mit den allgemeinen steigenden Lebenshaltungskosten, nicht tragbar und anders als bei den anfänglichen Dieselpreisen, wo wir noch 8 Prozent im Rahmen des Pauschalreisegesetzes an die Endkunden weitergeben konnten, können wir das jetzt nicht mehr gewährleisten, weil auch der Endkunde seine Kosten tragen muss. Wie Frau Graf gesagt hat, der Kunde versucht inzwischen sein Geld zusammenzuhalten und dann kommen wir dem jetzt bestimmt nicht damit entgegen, jetzt kurzfristig auf die gebuchte Reise nochmal 50 Euro oben raufzuschlagen. Das ist keine Lösung, es wird längerfristig den Unternehmen dann das Genick brechen.

Zu den Insolvenzen, ganz kurz noch. Wir bekommen mit, dass Unternehmer ihre eigenen Unternehmen einfach abschließen. Busunternehmen gehen nicht großartig insolvent, zumindest nicht die privat geführten. Für die Kredite hat die gesamte Familie unterschrieben, Mutter, Vater, Großvater, teilweise die Kinder. Und wenn sie merken das Geld geht aus, dann fahren sie nicht mehr und schließen ab und das war es. Sie werden keine großartige Insolvenzwelle in der Form mitbekommen in den Medien, weil wir dafür als Busunternehmen zu leise sterben.



Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Graf, bitte sehr.

Anja Graf (Anton Graf GmbH): Vielen Dank für die Frage. Eine Reduzierung der Mehrwertsteuer würde uns quasi sofort helfen, weil die Reduzierung von 19 auf 7 Prozent würden wir dann sofort im Unternehmen direkt merken. Ich kann nur sagen, ja, das würde uns sofort helfen. Die Energiekosten sind so weit gestiegen, dass wir sie fast nicht mehr stemmen können und wir erhalten, Frau Strohkirch hat es eben ausgeführt, keine Hilfen im Moment. Bei uns kommt hilfetechnisch nichts an. Wir müssen uns mit unseren Kunden auseinandersetzen, wir müssen nachverhandeln und oftmals versucht man, den Kunden eher zu halten, als dass man seinen Preis durchdrückt. Man ist der Sache dann irgendwie ausgeliefert.

Nur um mal ein Beispiel zu geben, wir haben hier jede Woche zwischen zwei und drei Tankzüge, die zu uns mit Diesel kommen, also zwischen 60 000 und 90 000 Liter, die wir in der Woche tanken. Man kann den Dieselpreis nicht deckeln im Moment. Früher konnte man dafür Versicherungen abschließen, die gibt es im Moment gar nicht, da kommt man gar nicht dran und wenn, dann wird man so wahrscheinlich sowieso nicht bezahlen wollen. Es ist eine ganz schwierige Situation und jeden Tag überlegt man als Unternehmer „Soll ich heute bestellen oder warte ich noch einen Tag, schaffe ich es noch einen Tag länger und fällt der Diesel dann oder fällt er nicht“, also es ist wie Lotto spielen. Man gewinnt selten, es sei denn der Preis geht plötzlich rapide bergab. Von daher drücken uns die Energiekosten enorm.

Wir können das nicht direkt weitergeben an den Kunden. Wir versuchen für das nächste Jahr unsere Preise anzupassen. Die Preise für dieses Jahr, die in den Katalogen drin stehen, sind alle schon aus dem letzten Jahr. Da war dieser Ukraine-Krieg beim besten Willen für uns nicht abzusehen und auch nicht in unsere Preise einzukalkulieren. Deswegen würde uns eine Mehrwertsteuerreduzierung sofort und

schnell helfen, genauso wie irgendwelche anderen Zuschüsse, die wir vom Bund bekommen würden, um unsere Energiekosten irgendwie zu deckeln bzw. abzusichern.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Frau Graf und als nächstes ist wieder BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dran, Herr Gastel, bitte sehr.

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine dritte Frage geht an Herrn Oberwörder. Ich möchte gerne wissen, wie sich das bei den Reisebussen entwickelt, was es für Ideen von Ihnen als Unternehmen gibt. Aber Sie können vielleicht auch ein bisschen einen Einblick in die Branche geben, was das Thema Barrierefreiheit angeht. Beim Reisebus ist die Besonderheit, dass der Zustieg immer höher ist als beim Bus, der im Nahverkehr eingesetzt wird. Das hat natürlich Gründe, macht aber das Thema Barrierefreiheit entsprechend anspruchsvoller. Was gibt es in diesem Bereich an Entwicklungen für Lösungen, für Möglichkeiten, also jetzt mal insbesondere für Menschen, die im Rollstuhl sitzen, wie die rein und raus kommen?

Die vierte Frage. Wir hatten jetzt über die Frage diskutiert, ob die Reisebusse in die Städte kommen sollen. In einigen der schriftlichen Stellungnahmen war aber auch von den Chancen für die ländlichen Räume die Rede. Deswegen interessiert mich, dass ein bisschen ausgeführt wird, welche Chancen durch den Reisebustourismus für die ländlichen Räume entstehen. Diese Frage könnte ich jetzt mehreren Vertreterinnen und Vertretern stellen, aber ich stelle sie Frau Strohkirch von bdo. Vielleicht können Sie ein bisschen was dazu sagen und sollten noch andere Sachverständige ein bisschen Zeit haben, es ist ja nicht verboten die Zeit auch noch dafür mit zu nutzen.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Oberwörder, bitte sehr.

Till Oberwörder (Daimler Buses): Die Busbranche ist davon geprägt, dass jedes Fahrzeug hochgradig



individualisiert ist, egal in welcher Facette. Es gibt also kaum Fahrzeuge, die man nebeneinander stellen könnte und sie sehen gleich aus. Deswegen ist es auch umso wichtiger, wenn es darum geht, Barrierefreiheit sicherzustellen, gerade bei den Reisebussen, dass wir in jedem Fahrzeug entsprechende Rollstuhllifte anbieten und zwar so, wie es unsere Kunden tatsächlich für sich selbst festlegen und auch wünschen. Es ist immer die Frage, wie unsere Kunden eine Sitzeinteilung, ein Verhältnis zwischen Rollstuhlplätzen und Standardplätzen in ihrem Geschäftsumfeld sehen. Darauf müssen wir uns einstellen und stellen wir uns auch ein, damit entsprechend die Entlastung dann auch geschaffen wird. Diese Flexibilität, also Rollstuhllift zum einen und zum zweiten die festgelegte Anzahl an entsprechenden Rollstuhlplätzen beispielsweise, die haben wir durchaus.

Der Punkt, der dann trotzdem weiterhin bestehen bleibt, ist, das, die bereits genannten Zugänglichkeiten in den Städten trotzdem gewährleistet sein müssen. Das ist klar, aber im Grundsatz ist jedes Produkt, das wir anbieten, mit einer entsprechenden Rollstuhlmobilität oder Rollstuhlfähigkeit, Rollstuhlliften oder Rampen entsprechend ausgestattet.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Strohkirch, bitte.

Melina Strohkirch (bdo): Vielen Dank für die Frage. Ich würde nicht mal von Chancen sprechen, weil das ist schlicht und ergreifend bereits einfach Realität. Sehr viele der Reisebusunternehmen sitzen im ländlichen Raum und veranstalten von dort aus auch ihre Reisen. Ich habe selbst im Reisebusunternehmen gearbeitet und ich weiß, dass bei der Abholplanung der Kunden sehr, sehr kleinteilig darauf geachtet wird, eine große Fläche abzudecken, um so viele Personen, gerade auch im älteren Segment, so nah wie möglich von zu Hause abzuholen. Natürlich können wir nicht die Bushaltestelle vor ihrer Haustür platzieren, das ist auch vollkommen klar. Das ist auch nicht Ziel der Sache, aber für alle,

für die die Anreise zu der Abholstelle noch zu weit ist, bieten die Reisebusunternehmen Shuttlesysteme an, sei es Taxibeförderung, sei es ein eigenes Shuttle mit dem eigenen Kleinbus, der ebenfalls in der Firma besteht. Es gibt verschiedene Modelle. Damit werden Personen, die keinen PKW besitzen, die keinen Bahnanschluss haben, die einen ÖPNV-Bus haben, der nur alle drei Stunden fährt im eigenen Ort, die Möglichkeit eröffnet, sehr niedrigschwellig, sehr unkompliziert auf Reise zu gehen und vor allen Dingen von der Haustür bis zum Zielort. Es wird sich um das Gepäck gekümmert, es wird sich um das leibliche Wohl gekümmert. Im Endeffekt beginnt die Reise in dem Moment, in dem die Person zu Hause oder am Abholort abgeholt wird, ohne jeglichen Mehraufwand.

Wir haben im Sommer alle mitbekommen, dass man vier Stunden vorher am Flughafen eintreffen muss und hoffen sollte, dass man rechtzeitig in den Flieger kommt nach den Sicherheitskontrollen und möglicherweise auch noch das Gepäck ankommt. Diese ganzen Problematiken fallen beim Reisebusverkehr schlicht und ergreifend weg. Dasselbe gilt auch beim Fernbus, wie Herr Kurth das auch schon sehr explizit und sehr detailliert beschrieben hat.

Patrick Kurth (FlixBus): Darf ich da kurz anschließen, weil das ist nämlich sehr wichtig. Wir haben ein aktuelles Beispiel aus Saalfeld. Da sitzt die kommunale Busfirma, KomBus, die ist bis September bei FlixBus mit gewesen und hat Linienverkehr angeboten von Saalfeld nach Prag beispielsweise oder von Saalfeld nach Berlin. Das ist eigentlich toll, weil die Leute dann ohne Umstieg direkt dahin kommen und in der Regel auf den PKW verzichten.

Jetzt hat aber KomBus gesagt, „Wir werden nach zwei Covid-Jahren nicht mehr nach Prag fahren können. Wir schaffen den einen barrierefreien Bus, den wir da an der Stelle hatten, ab. Den fahren wir nicht mehr“. Dann haben wir das rausgenommen, Saalfeld ist nicht mehr international angeschlossen an Tschechien.



In diesem Sommer haben sie gesagt, „Mit dem 9-Euro-Ticket sind wir so unter die Wasserlinie gedrückt, wir gehen auch bei der Berlinlinie raus“. Dies habe ich der OTZ, der Ostthüringer Zeitung entnommen. Das muss uns zu denken geben, das ist in der ländlichen Region. Saalfeld ist jetzt nur noch mit Umstieg an Berlin beispielsweise verbunden. Das ist ein Nachteil für diese ländliche Region. Wir werden auch keinen anderen Busunternehmer finden, der in Saalfeld aktiv ist und Saalfeld an Berlin andockt.

Etwa die Hälfte der Haltestellen, die wir in den letzten 10 Jahren in Deutschland hatten, ist wieder rausgegangen. Es sind behördlich genehmigte Haltestellen, die können auch jederzeit wieder rein, also das ist alles möglich. Das heißt, wenn der Impuls kommt, kommen die ländlichen Regionen, von den Metropolen brauchen wir nicht zu reden, so wieder rein.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Das ist jetzt fast schon eine Minute über der Zeit. Vielen Dank Herr Kurth. Die FDP hat das Wort, bitte sehr, Nico Tippelt.

Abg. **Nico Tippelt** (FDP): Ganz kurz nur zu dem, was Herr Donth gesagt hat. Ich war auch bei diesem Empfang bei der Lufthansa und es wurde eben auch gesagt, dass die Lufthansa im internationalen Wettbewerb steht. Sie wissen, was bei anderen Airlines los ist oder wie andere Airlines mit Maskenpflicht umgehen. Die FDP hat nicht für die Maskenpflicht im ÖPNV gestritten, muss ich auch dazu sagen. Das nur ganz kurz.

Meine erste Frage geht an Herrn Kurth. Sie haben in der schriftlichen Stellungnahme einige sehr konkrete Punkte benannt, wie die Politik Weichen stellen kann, um die Busbranche zu unterstützen. Eine große Herausforderung sehen wir zudem in dem Flickenteppich bestehender Mobilitätsangebote in Deutschland. Für deutsche Reisende ist es schon schwer, im Nah- und Fernverkehr auch in der

Kombination mit Sharing-Angeboten durchzublicken. Können insbesondere ausländische Touristen ein ernsthafter Anteil Ihrer Zielgruppe sein oder werden? Wie kann das Reiseerlebnis hierzulande unkomplizierter und digitaler gestaltet werden? Mich interessiert immer auch der ländliche Raum, die ländlichen Regionen. Sie haben dazu schon einiges gesagt, aber vielleicht können Sie da noch kurz ergänzen.

Meine zweite Frage geht an Herrn Mauren und vielleicht auch an Frau Strohkirch. Mein Steckenpferd ist Mobilität im ländlichen Raum. Gibt es dort noch weitere Möglichkeiten und welche Schwierigkeiten gibt es zudem noch im Moment?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Kurth, bitte sehr.

Patrick Kurth (FlixBus): Was ist das eigentliche „Benefit“ für die Gesellschaft das Flix bietet? Wir bieten Fernverkehr an, das machen andere auch. Werden wir so stark sein, dass irgendwann die Deutsche Bahn überflüssig wird in Deutschland? Also absehbar nicht. Werden wir die Flieger national ersetzen? Das entscheidet der Passagier. Aber das eigentliche „Benefit“ ist die Internationalität von FlixBus, dass Sie, ich habe das mal auf der Seite 3 gezeigt, auf Chinesisch buchen können, wenn Sie von Bremen nach Hamburg wollen. Das geht bei Flix, das geht bei anderen Verkehrsunternehmen nicht. Dann erhalten Sie auf Chinesisch ihr Ticket und wenn Sie dann vielleicht eine Verspätung einkalkulieren müssen, gibt es auf Chinesisch eine SMS.

Das ist Digitalisierung. Was wird denn damit erreicht? Ich war im Sommer in Portugal und bin mit dem FlixBus gefahren. Ich habe komplett auf Deutsch gebucht, habe auf Deutsch mein Ticket bekommen und habe auch einen Hinweis bekommen, dass mein Bus sich um eine Stunde verspätet, auf Deutsch. Das ist ein „Benefit“. Gerade wenn man unterwegs ist im internationalen Bereich kann es gut sein, selbst wenn ich die Landessprache gut



spreche, dass ich mich sicherer in der Heimatsprache fühle. Wenn ich auf Kroatisch plötzlich von Birmingham nach London fahren möchte und alles auf Kroatisch bekomme, dann kann ich das bei Flix machen. Sie werden irgendwann Leute haben, die kommen aus Brasilien nach Deutschland und sagen „Hey, hier gibt es auch FlixBus, toll“. Verstehen Sie, das ist der eigentliche Mehrwert dieser deutschen Firma, die den Mittelstand ernst nimmt, um international erfolgreich zu sein.

Lufthansa beispielsweise ist unglaublich international, aber sie können bei der Lufthansa nur auf Deutsch und auf Englisch buchen. Ich habe nie verstanden, warum das nicht auch beispielsweise auf Vietnamesisch möglich ist. Bei der Deutschen Bahn können Sie nur auf Deutsch oder Englisch buchen, warum denn eigentlich nicht auch auf Arabisch beispielsweise oder auf Russisch. Wir sind zwar in Russland gewesen, aber mit dem Ukraine-Krieg wieder weg. Wir haben Russisch auf unserer Seite angeboten seit 2015, weil unglaublich viele Menschen auch Russisch können und deswegen gebucht haben. Das ist eigentlich ein großer Mehrwert und deswegen, glauben wir, ist es auch gut, wenn die Bundesregierung und das Parlament intensiv dieses kleine deutsche Pflänzchen auch mit nach vorne schiebt. Sie müssen nicht subventionieren, gar nichts, sie müssen nur versuchen, vielleicht das eine oder andere an Zulassungsbeschränkung fern zu halten.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank. Herr Mauren, Sie wurden gefragt.

Norbert Mauren (VDV): Die Frage war, was kann man im ländlichen Raum noch tun, damit es mit dem Busverkehr besser läuft. Wir haben da tatsächlich ein Problem, also nur 5 Prozent des „Modal Split“ entfallen auf Busse und Bahnen. Es gibt also noch ein erhebliches Potenzial, was man heben kann. Es muss besser werden. Wir haben das Thema ÖPNV-Finanzierung, was in einigen Bundesländern nicht ganz gut läuft. Das ist die eine Problematik an der Sache. Die andere Problematik

ist tatsächlich, dass wir dichtere Takte brauchen, mehr Fahrzeuge. Das sind im Grunde die beiden Themen.

Ich will mal kurz was zum Thema Finanzierung sagen. Es gibt z. B. auf europäischer Ebene die sogenannten EFRE-Mittel für emissionsarme Busse. Mecklenburg, Bayern, Baden-Württemberg, das Saarland rufen diese Mittel gar nicht ab. Das ist ein Problem, was man beheben kann. Andere Länder wiederum haben Förderprogramme für Busse, die gar nicht mit Bundesförderprogrammen kombinierbar sind. Das haben wir mal für Hessen sehr eindeutig identifiziert und es gibt tatsächlich auch Bundesländer, die haben gar keine eigenen Landesförderprogramme für Busverkehre. Da kann man z. B. ansetzen, wenn es um ländliche Verkehre geht, aber wie gesagt, wir brauchen noch dichtere Takte. Um das kurz zu machen, wir brauchen ein bundesweites digitales „Ticketing“, was es leider noch nicht flächendeckend gibt.

Es gibt eine ganz interessante Studie, die will ich hier mal nennen, von PricewaterhouseCoopers „Das Jahrzehnt des Busses“. Es stehen ganz viele Vorschläge drin, was man im Busverkehr verbessern kann. Ich will ein paar Stichworte nennen: Schnell-, Expressbusse sind eine Lösung, „Bus Rapid Transit-Systeme“ heißen sie. Autonome Linien, die dann für Busse bereitgestellt werden. Wir brauchen auch autonom fahrende Angebote. Das Thema hatten wir gerade schon und auch Direktverkehre sind sehr, sehr wichtig. Das sind so die wesentlichen Stichworte, weil es leider auch nicht überall eine Bahnanbindung gibt.

Melina Strohkirch (bdo): Alles schon wichtige und konkrete Vorschläge, die ich auch voll und ganz unterstütze. Vielleicht noch, wenn man weiter in die Zukunft blickt, werden wir Richtung Antriebswende gehen. Voranschreitende Antriebswende ist auch ein Thema, was hier jetzt schon mehrfach angesprochen wurde. Wenn wir den Bus im ländlichen Raum haben möchten, brauchen wir dementsprechend auch die Lade- und Tankinfrastruktur,



und das bevor die Fahrzeuge angeschafft werden im besten Falle, damit wir nicht die gleiche Problematik wie im PKW-Bereich haben. Viele Personen haben sich bereits einen elektrifizierten PKW beschafft, aber noch besteht dafür nicht die Ladeinfrastruktur, selbst in Berlin nicht. Ich kenne es auch aus dem privaten Bereich, man fährt schon sehr lange seine Kreise bis man mal eine Ladesäule überhaupt erhält und das muss zukünftig auf jeden Fall auf dem Land mitberücksichtigt werden.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank. Die AfD ist die nächste fragstellende Fraktion. Herr Moncsek, bitte sehr.

Abg. **Mike Moncsek** (AfD): Meine Fragen gehen an Frau Strohkirch und Herrn Kurth. Sie haben sich in Ihren Ausführungen zum Fahrer- und Personal-mangel geäußert und gesagt, dass es eine extrem verschärfte Personalsituation gibt. 80 Prozent der Busunternehmen können geplante Fahrten nicht durchführen oder müssen Kundenanfragen sogar ablehnen. Ein Grund für den Fahrermangel scheint wohl die Fahrerausbildung zu sein. Meine Frage geht dahin, welche Maßnahmen sind jetzt zeitnah notwendig, damit der Fahrer- und Personal-mangel behoben wird und wie schnell können die Maßnahmen dann wirklich in Unternehmen wirken?

Meine zweite Frage geht auch an diese beiden Personen. Sie beide kritisieren, dass Deutschland als einer der letzten Staaten der EU noch volle Mehrwertsteuersätze beim internationalen Busreiseverkehr hat. Alle übrigen Staaten erheben entweder gar keine oder nur eine ermäßigte Mehrwertsteuer. Können Sie uns an einem Beispiel erläutern, wie sich die Ungleichbehandlung auf deutsche Unternehmen auswirkt und was Sie damit als Forderung verbinden an die Politik?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Strohkirch und Herr Kurth sind gefragt, wer möchte? Herr Kurth.

Patrick Kurth (FlixBus): Ganz kurz zum Fahrermangel. Eigentlich ist Busfahrer im Bereich der Kraftfahrerei einer der beliebtesten Berufe. Sauber und ordentlich, das Arbeitsmaterial ist meistens neu, in gutem Zustand und die Arbeitszeiten sind so, dass man es sehr gut berechnen kann, wann fahre ich los, wann komme ich an. Ein -Kraftfahrer muss mal eben noch eine Palette abholen oder ähnliches und gerade im Fernbusbereich wird nach Fahrplan gefahren. Da ist klar, wann es losgeht und wann man wieder zu Hause ist und auch wenn der Bus leer ist, fährt er um 7 Uhr los, weil er ist ein Linienbus und muss dann entsprechend seine Fahrt durchführen.

Deswegen ist es eigentlich sehr verwunderlich, aber der Grund ist, dass bei Vollbeschäftigung sich die Leute aussuchen können, welchen Job sie machen. Für die bestehenden Kraftfahrer bedeutet das, sie haben bei Themen wie Entlohnung eine ganz andere Möglichkeit und erhalten eine gute Entlohnung.

Regularien sind es, die es verhindern. Wie ist die Zuwanderung? Wie ist die Anerkennung von einem ausländischen Führerschein? Insbesondere auch die hohen, hohen Kosten des Führerscheins als solches. Dazu wird der bdo wahrscheinlich gleich noch was sagen.

Kurz zur Mehrwertsteuer. Wir sind das einzige Land in Europa, das eine unterschiedliche Besteuerung eingeführt hat 2020. Die Bahn hat übrigens 2020 die Ticketpreise nicht gesenkt, im Gegenteil, im Dezember hat sie die Ticketpreise um 1 Prozent erhöht. Das heißt, mit der Reduzierung um 12 Prozent des Ticketpreises plus 1 Prozent und dann in jedem Jahr wieder erhöht, sind wir mittlerweile bei einem erheblich höheren Anteil als 2020.

Die Politik hat an der Stelle das Ziel nicht erreicht und auf der anderen Seite können wir sagen, natürlich ist es ein großer Wettbewerbsnachteil, wenn wir die hohe Mehrwertsteuer bezahlen. 19 Prozent,



Frau Graf hat das vorhin nochmal ziemlich deutlich gemacht, das geht nämlich direkt in die Marge rein. Wir versuchen einen ordentlichen Verkehr hier aufzustellen und zahlen dann die höchste Steuer. Das ist nicht in Ordnung. Erst recht auch nicht im internationalen Vergleich. Wenn Luft-hansa von Berlin nach Prag fliegt, hat sie null Prozent Mehrwertsteuer, wenn FlixBus von Berlin nach Prag fährt, ökologisch viel sinnvoller, zumindest bis zur deutschen Grenze höchste Mehrwertsteuer und das ist natürlich sehr bedauerlich und geht zu Lasten der Unternehmen direkt dort hinein.

Wir könnten viel mehr Ausbildungsplätze, viel mehr Buskraftfahrer, viel mehr Unternehmen haben, wenn wir an der Stelle eine Gleichstellung hätten und vor allen Dingen diese Wettbewerbsbenachteiligung abgeschafft wird. Außerdem, als gute Europäer, die wir immer sind, wenn die EU-Kommission schon sagt, also überprüft das bitte nochmal, dann macht es doch auch Sinn an der Stelle, gerade in diesen Zeiten.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Frau Strohkirch, bitte sehr.

Melina Strohkirch (bdo): Herr Kurth hat das meiste schon gesagt. Von politischer Seite aus wird über Einwanderungsgesetze und über die schnellere Integration von Arbeitskräften gesprochen, also nicht nur von Fachkräften, von Arbeitskräften würde ich vorrangig sagen. Die Anerkennung von den Busführerscheinern aus Drittstaaten ist wahrscheinlich politisch gesehen die schnellste Lösung, die wir jetzt angehen könnten. Ich weiß auch von einer Unternehmerin, die ihr zukünftiges Fahrpersonal aus Indien nach Malta holt. Dort wird die Qualifikation gemacht, die von der EU gefordert wird, um sie dann nach Deutschland zu holen und hier die Sprachbarriere zu bereinigen und dann werden sie eingesetzt. Das muss man sich mal vorstellen, einmal um den Globus, um Fahrpersonal zu generieren, aber es ist derzeit tatsächlich die schnellste und die unbürokratischste Lösung. Wir dürfen aber bei diesem ganzen Thema auch nicht vergessen,

wir haben nicht nur Fahrpersonalmangel. Es mangelt auch in den Werkstätten, es mangelt in den Reisebüros, was auch immer oft vergessen wird, dass auch bei Busreiseunternehmen, wir bieten nicht einfach nur eine Busreise an, wir haben auch Reisebüros und auch dort fehlen die Reiseverkehrskaufleute, genauso wie bei jedem anderen klassischen Reisebüro. Der Arbeitskräftemangel zieht sich noch in viel mehr Teilsparten hinein, die uns alle, aber auch die Busunternehmen betreffen.

Bei dem Thema Mehrwertsteuerreduzierung hat Herr Kurth es schon richtig gesagt, wir haben einfach einen extremen Wettbewerbsnachteil mitten in Deutschland, aber hinzu kommt auch noch, dass wir die Mehrwertsteuer mit 19 Prozent haben.

Hinzu kommt jetzt aber auch noch die Reform der Energiesteuerrichtlinie und damit die Energiebesteuerung des Reisebusses, der derzeit ja noch alternativlos ist von der Antriebstechnologie. Während der Pkw, der immer weiter elektrifiziert wird, weil er schon die Alternative hat, was auch vollkommen sinnvoll ist, weniger Steuern zukünftig zahlen muss, werden die Kosten für die Busunternehmen immer höher. Das Busfahren wird auf lange Sicht damit eher unattraktiver, während der elektrifizierte Pkw immer attraktiver wird. Das führt im Endeffekt dazu, dass wir mehr PKWs und weniger Reisebusse auf den Straßen haben. Das ist für mich keine Verkehrswende.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Vielen Dank Frau Strohkirch und die Fraktion DIE LINKE., Thomas Lutze, hat das Wort.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Als letzter hier in dieser Runde hätte ich gerne nochmal von Herrn Mauren vom VDV, der nicht nur Busse, sondern auch andere Verkehrsträger vertritt, eine Übersicht. Es sind ein paar Stichworte gefallen zum Thema Mehrwertsteuer, aber es gibt ja noch mehr Faktoren, die wir so schön Kostenfaktoren nennen, also ich nenne da mal Maut, ich nenne Streckenabgaben für den Bahnverkehr oder Stationsgebühren.



Wie würden Sie denn, der Kollege Kurth hat ganz am Anfang gesagt, es gab ja eine Fraktion, die damals nicht begeistert war als der Fernlinienbusverkehr wieder aufgenommen wurde nach vielen Jahrzehnten, die aktuelle Situation einschätzen? Nehmen wir mal das Stichwort Wettbewerbsgerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern. Wo sind da die größten Baustellen? Ich will jetzt überhaupt nicht die Arbeit von FlixBus und anderen irgendwie in Abrede stellen, gerade bei der Anbindung der ländlichen Räume beispielsweise haben sich positive Sachen entwickelt. Ich habe nur ein Problem damit, wenn die Busse zwischen Hannover und Berlin mit der Bahn um die Wette fahren. Das macht für meine Begriffe relativ wenig Sinn. Ich kann aber FlixBus verstehen, dass sie auch das Segment bedienen, wenn man dort effektiver Geld verdient als im ländlichen Raum, wo es schwieriger ist.

Die zweite Frage ist dann auch gleich noch im Anschluss, wenn wir hier vom ländlichen Raum sprechen. Es gab auch mal die Zeit, in der Bahnstrecken stillgelegt worden sind, weil es parallele Busverkehre gab. Jetzt reden wir auch wieder auf der Bundesebene über die Reaktivierung von Bahnstrecken. Welche Möglichkeiten sieht man denn, dass man aus dieser Falle mal rauskommt, alles gegeneinander zu machen, sondern es vielleicht gelingt, ob privat oder öffentlich sei dahingestellt, gerade den Fernverkehr, bei dem auch die Busse eine wichtige Rolle spielen, kooperativ zu gestalten und mal aus diesen Schützengräben raus zu kommen?

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Herr Mauren, beide Fragen waren für Sie. Sie haben daher sechs Minuten für die Beantwortung.

Norbert Mauren (VDV): Das war jetzt eine Frage, die ich fast befürchtet habe, dass die noch kommt. Es ist richtig, dass wir als Verband Deutscher Verkehrsunternehmen nicht nur Busverkehre vertreten, sondern tatsächlich auch den Eisenbahnverkehr. Wir haben 640 Mitgliedsunternehmen bei uns organisiert. Der Großteil von den Mitgliedern, 450 ungefähr, sind im Nahverkehr unterwegs, um es

kurz zu machen, der Rest ist Eisenbahnverkehr. Wir vertreten sozusagen beides. Deswegen habe ich auch in unserer Stellungnahme tatsächlich ein paar Zeilen dazu geschrieben, weil wir natürlich schauen müssen, dass Bus und Bahn sich sinnvoll ergänzen. Ich denke, das sollte auch in Zukunft so bleiben.

Es saßen vor zehn Jahren, als das Personenbeförderungsgesetz 2012/2013 novelliert worden ist, auch einige aus der Runde sicher mit dabei. Es ist auch penibel darauf geachtet worden, dass keine Doppelbedienungen drohen und man hat sogenannte Bedienverbote festgeschrieben. Einmal die 50 Kilometer Grenze, einmal die Ein-Stunden-Grenze. Man hat auch gesagt, da, wo ein Schienenverkehr vorhanden ist, soll bitte kein Fernbus zusätzlich unterwegs sein, weil das keinen Sinn macht. Das war damals vor zehn Jahren der PBefG Kompromiss, der da gefunden worden ist, auch in sehr emotionalen Debatten. Dieser Kompromiss ist bis heute gültig und hat auch gezeigt, dass er funktioniert. Es ist Gott sei Dank nicht zu unnötigen Doppelverkehren gekommen, weil man diese Regeln vor zehn Jahren im Personenbeförderungsgesetz festgeschrieben hat und unser Vorschlag wäre, dass es auch grundsätzlich dabei bleibt. Zugleich ist es so, das habe ich auch in unserer Stellungnahme aufgeschrieben, dass nicht überall ein Bahnhof ist. Es ist auch nicht überall zu erwarten, dass es eine Bahnanbindung geben wird. Deswegen ist es auch gut, dass es seit 10 Jahren parallel den Fernbusverkehr gibt und insofern ist das eine sehr sinnvolle und gute Ergänzung. Eisenbahnfernverkehr und der Fernbusverkehr ergänzen sich. Das ist gut, das soll so bleiben und muss so bleiben.

Zugleich gilt, Sie hatten gerade die Reaktivierung von Strecken angesprochen, Eisenbahnverkehr muss auch auf der Agenda bleiben. Das sind „round about“ 4000 Kilometer Eisenbahnstrecke in Deutschland, die aktuell stillgelegt sind, die kann man, wenn man das will, reaktivieren. Das muss auch auf der Agenda bleiben, weil sozusagen dadurch neue Angebote geschaffen werden und



nicht zuletzt auch der Schienengüterverkehr dann neue Kapazitäten auf den Trassen hat. Es ist im Grunde die große Kunst, jetzt einen Ausgleich zu finden und es gibt da jetzt aber aus meiner Sicht auch keinen Grund zur Sorge. Man kann, denke ich, die Eisenbahnstrecken, die man reaktivieren kann, reaktivieren und parallel sollte für den Fernbusverkehr da auch noch genug Spielraum bleiben, würde ich jetzt mal aus meiner Sicht so sagen. Wir sind im VDV auch dran, wir haben vor kurzem unsere dritte Reaktivierungsliste vorgelegt, wo wir im Detail alle Strecken aufgezeigt haben, die man reaktivieren kann. Da sind wir dran, auch das Haus hat gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium vor einigen Monaten die sogenannte standardisierte Bewertung novelliert, dass Reaktivierungen im Eisenbahnverkehr leichter werden und wir im VDV haben es auch auf der Agenda. Ich wiederhole das nochmal im Kern, es muss jetzt in Zukunft darum gehen, dass Fernverkehr mit dem Bus und Eisenbahnverkehr sich sinnvoll ergänzen. So würde ich das gerne abschließen und hoffe damit ist die Frage ansatzweise beantwortet.

Vors. **Jana Schimke** (CDU/CSU): Es ist viel gesagt worden, viele Fragen wurden heute beantwortet. Meine Damen und Herren, ich möchte mich bedanken für Ihre Offenheit, für die gute, sachliche, konstruktive Debatte, für den Austausch, den wir einmal mehr in dieser Runde gepflegt haben. Vielen Dank für Ihr Kommen und einen guten Heimweg.

Schluss der Sitzung: 16:35 Uhr

Jana Schimke, MdB
Vorsitzende

<p>Deutscher Bundestag Ausschuss für Tourismus</p> <p>Ausschussdrucksache 20(20)53</p> <p>19.10.2022 - öffentliche Anhörung</p>

Norbert Mauren | BG, GFT, KB, T2, T4

Berlin | 17. Oktober 2022

Stellungnahme zur Anhörung „Reisebusbranche im Umbruch – Wie kann der Branche dabei geholfen werden?“ am Mittwoch, 19. Oktober 2022, 15:00 – 16:30 Uhr im Ausschuss für Tourismus, Deutscher Bundestag

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband von über 600 Unternehmen des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs und ihren rund 450.000 Beschäftigten, begrüßt die parlamentarischen Beratungen zur aktuellen Situation des Reise- und Fernbusverkehrs. Denn vielerorts sind **Reisebusse** Teil der kommunalen Daseinsvorsorge und decken gemeinsam mit Standardlinienbussen, Gelenkbussen oder Minibussen ÖPNV-Angebote ab. **Fernbusse** wiederum stellen auf der Langstrecke eine wichtige, kostengünstige und umweltfreundliche Alternative zum Autoverkehr dar oder sind in ländlichen Regionen ohne Bahnanschluss die zentrale Fernverkehrsanbindung für viele Bürgerinnen und Bürger.

Welche Rolle spielen Reisebusse im ländlichen Raum?

Reisebusse kommen vor allem als sog. „Überlandbusse“ zur Abdeckung der Schülerverkehre zum Einsatz. Alleine die 300 im VDV organisierten Busunternehmen, die rund 25.000 eigene oder geleaste Fahrzeuge besitzen, mieten bei Subunternehmen bzw. privatwirtschaftlichen Busunternehmen rund 10.000 zusätzliche (Reise-)Busse an. Ohne diese Zusammenarbeit von städtischen/ kommunalen Unternehmen auf der einen Seite und privatwirtschaftlich organisierten Unternehmen auf der anderen Seite wären viele Nahverkehrsangebote nicht möglich. Im Übrigen sind viele Nahverkehrsunternehmen, bis hin zu Eisenbahnverkehrsunternehmen sog. „Mischbetriebe“, die touristische Verkehre fahren und zugleich in die örtlichen ÖPNV-Angebote eingebunden sind. Kommt es dabei in den Sparten Eisenbahnverkehr oder im Reisebusgeschäft zu Verlusten, kann dies auch negative Auswirkungen auf die örtlichen ÖPNV-Angebote haben.

Welche Rolle spielen Fernbusse im ländlichen Raum?

Fernbussen hingegen kommt in ländlichen Räumen eine andere Bedeutung zu: Sie sind oftmals die einzige Fernverkehrsanbindung für viele Bürgerinnen und Bürger. Hintergrund ist, dass vielerorts über Jahre und Jahrzehnte Eisenbahnstrecken stillgelegt worden sind, die laufende Reaktivierung zeitintensiv ist oder mancherorts nicht mehr möglich ist, weil stillgelegte Strecken in Radwege oder Straßen umgewandelt worden sind. Grundsätzlich sollte jedoch das Ziel verfolgt werden, dass stillgelegte Eisenbahnstrecken reaktiviert werden. Dies betrifft aktuell rund 200 Trassen mit rund 4.000 km Länge alleine in Deutschland. Fast 300 Städte und Gemeinden mit mehr als 3 Millionen Einwohnern wären auf diese Weise wieder an das Schienennetz angebunden. Aber auch dem Schienengüterverkehr stünden durch eine Reaktivierungsoffensive neue Kapazitäten zur Verfügung, zumal neue Strecken das Bestandsnetz entlasten.

Wichtig bleibt dabei auch in Zukunft, dass sich der Fernbusverkehr auf der einen Seite und der Eisenbahnpersonenverkehr auf der anderen Seite sinnvoll ergänzen. So wurde 2012/ 13 im Rahmen der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) festgeschrieben, dass die Beförderung von Personen im Fernbus zwischen zwei Haltestellen mit einem Abstand von *bis zu* 50 km grundsätzlich unzulässig ist. Dies gilt auch für die Strecken, auf denen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit *bis zu* einer Stunde betrieben wird. Ferner gilt ein „Verbot der Doppelbedienung“, wenn eine parallele Eisenbahnverbindung vorhanden ist. Besteht hingegen kein ausreichendes Nahverkehrsangebot, kann die Genehmigungsbehörde für einzelne Teilstrecken die Beförderung zulassen.

Dieser damalige PBefG-Kompromiss von Bund, Ländern und Branche hat sich nunmehr seit 10 Jahren bewährt. Unnötige Konkurrenzangebote konnten vermieden werden.

Welche Bedeutung kommt Bussen bei der Mobilitätswende zu?

Der Öffentliche Verkehr mit Bussen und Bahnen ist grundsätzlich sehr klimafreundlich. Berechnungen des Umweltbundesamtes¹ sind zu dem Ergebnis gekommen, dass die CO₂-Emissionen des Linienbusverkehrs, die mit der Infrastruktur- und Energiebereitstellung sowie mit der Nutzung und der Herstellung der Fahrzeuge verbunden sind, mit 88,63g (je Personenkilometer) nicht einmal halb so hoch sind, wie die Emissionen des Autoverkehrs. Hier liegen die CO₂-Emissionen, die mit der Infrastruktur- und Energiebereitstellung sowie mit der Nutzung und Herstellung verbunden sind, bei 194,41g (je Personenkilometer).

Bussysteme, seien es Reisebusse, Fernbusse, Standardlinienbusse, Gelenkbussen oder auch Minibusse, haben darüber hinaus einen weiteren Vorteil für die Sicherstellung der sog. Mobilitätswende. Denn sie sind flexibel und kurzfristig einsetzbar. Vor allem für *schnelle* Angebotsausweitungen sind Busangebote ohne Alternative; vor allem weil der gestartete Ausbau der Eisenbahninfrastruktur oder von Stadtbahnsystemen zeitintensiv ist. Die Studie „Das Jahrzehnt des Busses“ von PricewaterhouseCoopers unter Mitarbeit von Intraplan Consult (März 2021) macht hierfür konkrete Vorschläge. Zu den Empfehlungen gehören unter anderem der stärkere Einsatz von Schnell- und Expressbussen, die weitere Umstellung auf alternative Antriebe oder auch eine Anpassung der ÖPNV-Finanzierung. Handlungsbedarf besteht vor allem im ländlichen Raum, wo der Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split bei nur etwa 5 Prozent liegt.

Welche Maßgaben sind zur Umstellung der Flotten auf alternativer Antriebssysteme sinnvoll?

Bund, Länder und EU unterstützen mit zahlreichen Förderprogrammen die Umstellung der Busflotten auf alternative Antriebe. So sind in Deutschland inzwischen rund 2.000 Linienbusse im Nahverkehr in Betrieb, die nach der Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) als „emissionsfrei“ oder „sauber“² eingestuft werden können. Für die Fortsetzung dieser erfolgreichen Entwicklung ist es grundsätzlich wichtig, dass die Förderkataloge auch in Zukunft **technologieoffen** bleiben. Während sich etwa batterieelektrische Antriebe im Stadtverkehr als praxistauglich erweisen, erscheint es im Überlandverkehr für kurzfristig messbare Effekte bei Umwelt- und Klimaschutz sinnvoll, beispielsweise die Beschaffung von Bussen mit moderner Dieselseltechnologie und die Nutzung von synthetischen Kraftstoffen voranzutreiben.

Welche Maßnahmen können bei der aktuellen Preisentwicklung helfen?

Auch wenn der Öffentliche Verkehr energieeffizient und klimafreundlich ist, benötigen Busse und Bahnen Strom, Gas oder Kraftstoffe; selbst die rund 2.000 Linienbusse, die in Deutschland nach der Clean-Vehicles-Richtlinie (CVD) als „emissionsfrei“ oder „sauber“ eingestuft werden. Diesem Umstand wurde von Bund und Ländern in den vergangenen Monaten noch nicht hinreichend Rechnung getragen. Zwar wurde die ÖPNV-Finanzierung zum Ausgleich von coronabedingten Fahrgeldausfällen oder auch zur Kompensation der Einnahmeverluste durch die Einführung eines „9-Euro-Tickets“ erhöht. Diese Aufstockung beinhaltete jedoch keinen Ausgleich für die drastisch gestiegenen Energiekosten. So sind VDV-eigene Berechnungen zu dem Ergebnis gekommen, dass alleine für das Jahr 2022 eine *weitere* Anpassung der ÖPNV-Finanzierung in Höhe von rund **1,65 Mrd. Euro** nötig sein wird – also nur zur **Kompensation der steigenden Energiekosten** im Nahverkehr. Ferner sind die **Pandemieverluste** im Nahverkehr noch nicht vollständig kompensiert, die aktuell einen weiteren Zuschuss von Bund und Ländern in Höhe von **750 Mio. Euro** erforderlich machen würden. In der Gesamtschau ist an dieser Stelle auch die nach wie vor offene **Stärkung und Sicherung des ÖPNV-Gesamtsystems** zu nennen, für die gegenwärtig **1,5 Mrd. Euro** bereitzustellen wären (Summe: 3,9 Mrd. Euro). Eine ähnliche Situation zeigt sich im Übrigen im Eisenbahnverkehr. Alleine die Beschaffungskosten für Diesel für den Betrieb auf nicht-elektrifizierten Strecken haben sich hier in den letzten Monaten um rund 80 Prozent erhöht.

¹ vgl. „Umweltfreundlich mobil! Ein ökologischer Verkehrsartenvergleich für den Personen- und Güterverkehr in Deutschland“ (März 2021)

² Als „sauber“ gelten Dieselhybridbusse (Plug-In), Dieselbusse mit alternativen Kraftstoffen oder auch Gasbusse (CNG). Als „emissionsfrei“ gelten Oberleitungsbusse (O-Busse), Elektrobusse (Batterie) oder Brennstoffzellenbusse (Wasserstoff).

Weitere Ausgleichsmechanismen von Bund und Ländern sollten somit den Öffentlichen Verkehr mit Bussen und Bahnen berücksichtigen; etwa über eine weitere Anpassung der **Regionalisierungsmittel**.

Entlastungen für die Branche können darüber hinaus durch eine weitere **Absenkung des MwSt-Satzes** im Öffentlichen Personenverkehr festgeschrieben werden. Während etwa im Nahverkehr mit Bussen und Bahnen sowie dem Eisenbahnpersonenfernverkehr die Mehrwertsteuer bereits von 19 auf 7 Prozent abgesenkt ist, wird sie beim Ticketvertrieb im **Fernbusverkehr** nach wie vor in voller Höhe erhoben. Diese unterschiedlichen Maßgaben erscheinen auch deswegen nicht mehr zeitgemäß, als dass die gültige Ermäßigung im ÖPNV seit den späten 1960er Jahren sozial-, umwelt- und Klimaschutzpolitisch begründet wird; also mit Aspekten, die inzwischen gleichermaßen auch für den Fernbusverkehr gültig sind. Aber auch der Europavergleich zeigt, dass die MwSt-Belastung für den Fernbusverkehr in Deutschland unverhältnismäßig hoch ist. Alternativ könnte in einem ersten Schritt auch eine temporäre Absenkung des MwSt-Satzes für den Fernbusverkehr erwogen werden. Beispielhaft kann hier die jüngst beschlossene Absenkung der MwSt auf Gaslieferungen über das Erdgasnetz genannt werden; befristet bis zum 31. März 2024.

Diese Situation wird gegenwärtig durch einen massiven **Personal- und Fachkräftemangel** verschärft. Während etwa im Reise- und Fernbusverkehr bereits heute rund 5.000 Fahrerinnen und Fahrer fehlen (vgl. BDO), sind es im deutschlandweiten ÖPNV bis Ende des Jahrzehnts rund 74.000 Beschäftigte, die in den Ruhestand wechseln werden. Weitere 110.000 Beschäftigte müssen gewonnen werden, um die quantitativen und qualitativen Anforderungen der Verkehrswende umsetzen zu können (vgl. VDV-Akademie).

Wie kann dem akuten Personal- und Fachkräftemangel begegnet werden?

Die aktuellen Probleme in der Personalrekrutierung, insbesondere beim Fahrpersonal Bus, resultieren vor allem aus der bestehenden Schieflage von Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt. So ist die anstehende Novellierung des **Fachkräfteeinwanderungsgesetzes (FEG)** ein wichtiges Werkzeug, um mehr Erwerbsmigrantinnen und -Migranten für die Branche gewinnen zu können. Ferner sind Digitalisierungsschübe in Technik und Arbeitsprozessen, mehr Aus- und Weiterbildung, die Steigerung der Frauenerwerbstätigkeit sowie die Bindung von Beschäftigten über das Renteneintrittsalter hinaus weitere relevante Maßnahmen, um Arbeitskräfte gewinnen und binden zu können. Aber auch das **Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG)** und Änderungen beim **Führerscheinwerb Klasse D/DE** sind wichtige Stellschrauben. Hier geht es gegenwärtig darum,

- die Qualität in der Beherrschung neuer Bustechnologien zu erhöhen (Assistenzsysteme, Antriebstechnologien),
- die **Sprachkompetenz** der aus dem europäischen Ausland, den Balkanstaaten und den Drittstaaten stammenden Fahrerinnen und Fahrern zu verbessern (relevant für die Kommunikation mit Leitstellen, Rettungskräften, Kunden ...),
- die Gesundheit des Fahrpersonals – und damit ihre Arbeitsfähigkeit – langfristig zu sichern.

Konkret schlägt der VDV somit folgende Maßnahmen im Hinblick auf das **Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz (BKrFQG)** und den **Führerscheinwerb Klasse D/DE** vor:

1. Beibehaltung der BKrFQG-Zeitdeputate für die Qualifizierung im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation (140 Stunden) und der jährlichen Weiterbildung (7 Stunden).
2. Flexibilisierung der Prüfungssprache im Rahmen der beschleunigten Grundqualifikation. Deutsch muss verpflichtend bei den beiden Themenbereichen Kommunikation und Verkehrssicherheit bleiben. Verstärkte Anstrengungen der Busunternehmen, um ihr Fahrpersonal zum Erwerb der deutschen Sprache, mindestens auf Sprachlevel B1 zu qualifizieren.
3. Senkung des Mindestalters für Busfahrerinnen und Busfahrer auf 21 Jahre mit beschleunigter Grundqualifikation, um in Deutschland in der gewerblichen Personenbeförderung tätig sein zu können.
4. Beibehaltung der bestehenden Mindestalter-Regelungen für 18-Jährige mit Berufsausbildung zur Fachkraft im Fahrbetrieb oder zum/r Berufskraftfahrer/in (Personenbeförderung im Linienverkehr bis 50 km Linienlänge). Die Diskussion dazu wurde im Zuge der Einführung des

- BKrFQG in den Jahren 2005/ 06 zwischen den Ministerien, Verbänden und dem DIHK intensiv geführt. An der Begründungslage hat sich u.E. nichts geändert.
5. Integration digitaler Lernmöglichkeiten in die beschleunigte Grundqualifikation und Weiterbildung, um das Lernen für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer selbstorganisierter und effizienter gestalten zu können.
 6. Bildung einer Adhoc-Arbeitsgruppe beim BMDV, die untersucht, ob und in welchem Umfang eine formale Integration der BKrFQG-Qualifizierung in die Fahrausbildung und in diesem Kontext auch eine Reduzierung der gesetzlich vorgeschriebenen Theorie- und Praxisstunden beim Erwerb der Klasse D-Fahrerlaubnis Sinn macht. BKrFQG-Integration und Stundenreduzierung sind aus Sicht des VDV mit einer Reihe von relevanten Fragen verbunden, die einer Diskussion und Beantwortung bedürfen.

Können neue Mobilitätsangebote, wie On-Demand-Verkehre, „smarte Busverkehre“ bzw. autonom fahrende ÖPNV-Shuttle-Angebote den touristischen Individualverkehr in ländlichen Regionen ersetzen?

Hier ist zunächst positiv festzuhalten, dass im Bundeshaushalt 2023 die „Förderung eines verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätssystems auf Grundlage des automatisierten, autonomen und vernetzten Fahrens“ (HH-Titel 686 02-729) um rund 12 Mio. Euro aufgestockt worden ist. Ferner ist mit dem „Gesetz zum autonomen Fahren“, mit der kürzlich im Bundesrat beschlossenen Durchführungsverordnung sowie mit der PBefG-Novelle 2021 (§44 PBefG) eine gesetzliche Grundlage geschaffen worden, die grundsätzlich auch ein Roll-Out von ÖPNV-Shuttleangeboten auf SAE-Level 4 (vollautomatisiertes Fahren bzw. Vorstufe zum fahrerlosen Fahren) ermöglicht.

Aus Sicht des VDV ist damit die gute Grundlage für einen weiteren Entwicklungsschritt geschaffen worden, der nicht nur für die Erreichung der Klimaziele relevant ist, sondern *im Zielzustand* auch eine attraktive Alternative zum touristischen Individualverkehr bieten kann. So soll der Fahrgast in Zukunft über eine App den Fahrtwunsch mit Start- und Zielort angeben können. Ähnlich wie bei einer Taxifahrt kommt das Fahrzeug innerhalb eines definierten Zeitraums zur Abholung. Im Hintergrund kombiniert und bündelt ein Algorithmus die Anfragen, sodass der Fahrgast sich die Fahrt mit weiteren Personen teilt. Das On-Demand-Shuttle fährt dann nicht den kürzesten Weg für die einzelne Person, sondern den optimalen Weg aus Sicht der gesamten Nachfrage. Zugleich gilt dabei, dass eine solche „**On-Demand-Mobilität**“ kein Ersatz des liniengebundenen ÖPNV zur Beförderung starker Nachfrageströme entlang der Hauptachsen darstellen kann. Vielmehr stärkt On-Demand-Mobilität die **erste und letzte Meile** und bildet dort eine attraktive Alternative zur Fahrt im Privatauto. Damit dieser Zielzustand und damit ein **Roll-out** erreicht werden kann, erscheinen folgende Maßnahmen zentral, die von Bund und Ländern flankiert werden sollten:

- Finanzierung von Pilotprojekten (5 Reallabore zu je 20 Mio. Euro)
- Etablieren einer Regelfinanzierung und Betriebskostenförderung
- Aufbau von Pilotprojekten mit 15 Fahrzeugen, um Praxiserfahrungen sammeln zu können
- Bereitstellung von heterogenen Gebieten (Verkehr, Raumstruktur, Topographie)
- Entwicklung von Branchenstandards (Auskunft, Buchung, Bezahlung) und Integration in übergeordnete Plattformen wie Mobility *inside* sowie DELFI (deutschlandweite Echtzeitauskunft)
- Förderung von Vorhaben zur Etablierung von Standardschnittstellen
- Förderung von Vorhaben zur Verzahnung von On-Demand-Systemen mit der Fahrzeugtechnik einerseits und Leitstellentechnik andererseits
- Entwicklung von standardisierten Genehmigungsprozessen bzgl. der Betriebsgebiete
- Gebietsübergreifende Kommunikationsmaßnahmen zur Etablierung der neuen Produktgattung
- Förderung zur Gestaltung und Entwicklung autonomer Fahrzeuge für den Betrieb im ÖPNV

In **Summe** wären hierfür von Bund und Ländern zunächst einmalig **100 Mio. Euro** bereit zu stellen, mit denen eine Finanzierung von Pilotprojekten möglich wäre (5 Reallabore zu je 20 Millionen Euro). Darüber hinaus besteht ein zusätzlicher Förderbedarf in Höhe von **50 Mio. Euro** über eine Dauer von 3 Jahren für weitere genannte Maßnahmen.

Stellungnahme

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus

Ausschussdrucksache
20(20)54

19.10.2022 - öffentliche Anhörung

2022-10-17

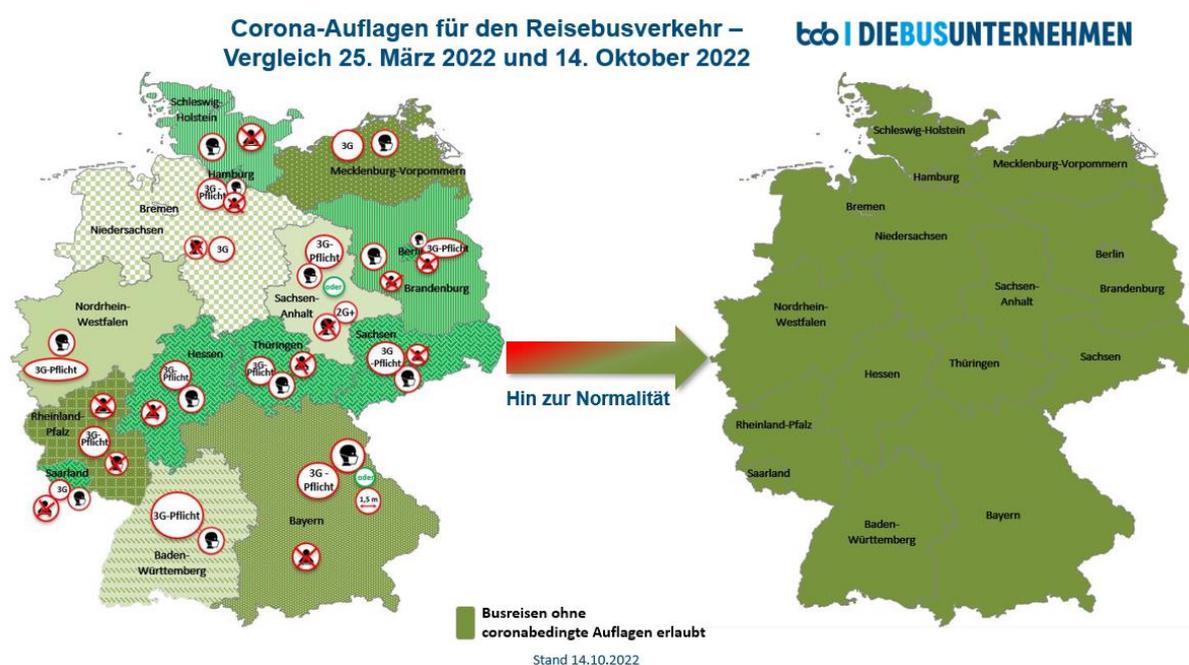
Reisebusbranche im Umbruch - wie kann der Branche dabei geholfen werden

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen der privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

Ist-Zustand

Die mittelständische und privat geführte Bustouristik ist nun seit mehr als zwei Jahren stark durch die Corona-Pandemie gebeutelt. Immer wiederkehrende Schließungsanordnungen, verwirrende und unterschiedliche Masken- und Abstandsgebote sowie sogar teilweise bestehende Busreiseverbote, haben die rund 3.000 privaten und mittelständischen Busunternehmen bis aufs Äußere belastete. Hinzu kamen dann die schwerwiegenden Auswirkungen des furchtbaren Kriegsgeschehens in der Ukraine, die Explosion der Energie- und Lebenshaltungskosten. Aktuell kämpfen die Unternehmen u. a. mit einer immensen Steigerung des Dieselkostenanteils. Daraus resultieren die in dieser Stellungnahme aufgeführten unternehmensschädlichen Konsequenzen, welche einen wichtigen Wirtschaftsfaktor in Deutschland gefährden. 2021 beförderten die Reisebusunternehmen laut dem [Statistischen Bundesamt](#) 59 Millionen Fahrgäste weniger als zwei Jahre zuvor. Dies führte zu einer Reduzierung der Beförderungsleistung um eine Fünftel gegenüber 2019. Jede weitere Krise gefährdet Arbeitsplätze, derzeit rund 42.000 direkt in der Busbranche und insgesamt knapp 240.000 Arbeitsplätze direkt und indirekt bei ihren Zulieferern.

Mit der stückweisen Aufhebung der coronabedingten Auflagen im Busreisesegment stimmte sich eine Erholungsphase in den Unternehmen ein. Die Verunsicherung seitens der Kundinnen und Kunden sank, das Interesse und somit das Buchungsverhalten stabilisierte sich wieder und es existierte annähernd wieder eine Planungssicherheit zum Sommer 2022 hin.



Mit den derzeitigen Preisexplosionen sind aber jegliche Reise- und Auftragskalkulationen wieder hinfällig geworden und die Rentabilität einzelner Fahrten nicht mehr gewährleistet. In der Tourismusbranche bieten Busse, unter anderem Personen ohne Zugang zum Individualverkehr, sichere und komfortable Mobilität. Außerdem ist der Bus mit seiner hervorragenden Umweltbilanz nach wie vor fast alternativlos, wenn es um motorisiertes und klimafreundliches Reisen geht. Damit der von Ihnen thematisierte „Umbruch“ in dem geplanten Fachgespräch eine Chance hat, nehmen Sie sich bitte den nachfolgenden Punkten an, um ganzheitliche und branchenübergreifende Lösungen auf den Weg zu bringen.

Einfluss der Energiepreisentwicklung auf die Branche

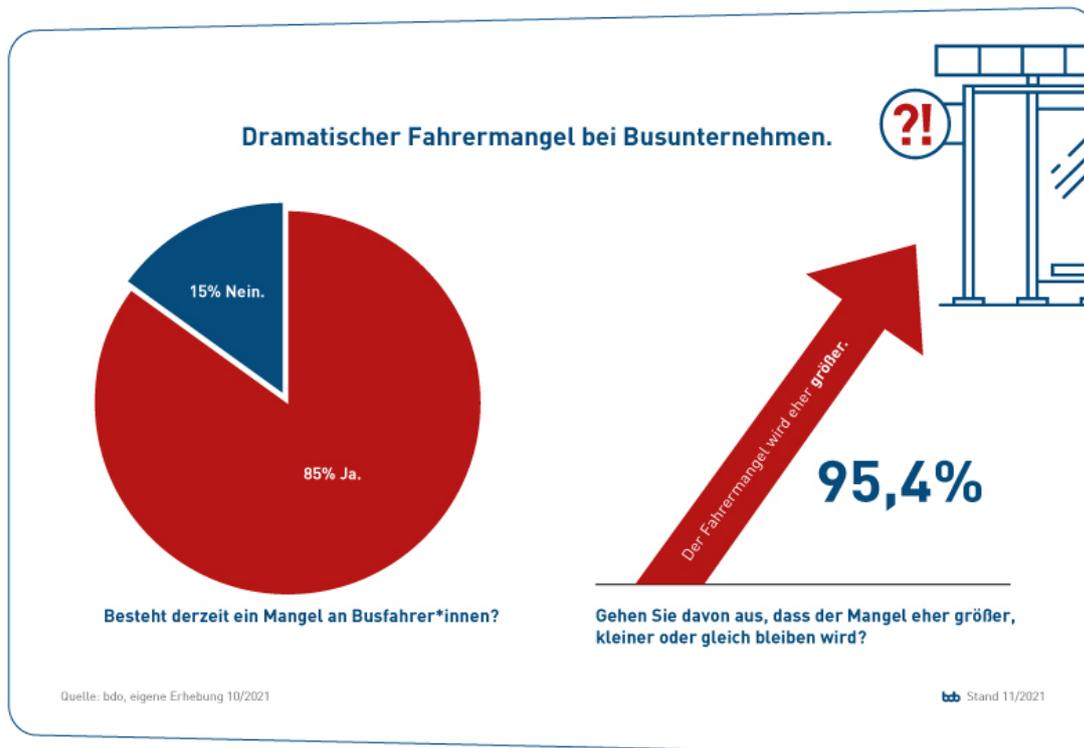
Der Krieg in der Ukraine hat auch die Bustouristik erschüttert. Zahlreiche Unternehmen der privaten und mittelständischen Bustouristik haben sofort Ihre Bereitschaft gezeigt, die flüchtenden Personen auf sicherem Weg nach Deutschland zu bringen. Inzwischen entstehen sogar die ersten Arbeitsverhältnisse zwischen den geflüchteten Personen und den deutschen Busbetrieben. Jedoch stürzen die durch den Krieg explodierenden Energiepreise die privaten, mittelständischen Busunternehmen nach 2 Jahren Corona in die nächste Krise.

Derzeit steigt der Dieselpostenanteil in den Unternehmen von rund regulären 10 Prozent aktuell auf bis zu 30 Prozent. Diese Verdreifachung des Kostenanteils kann von den Busunternehmen an ihre preissensiblen Kunden nicht 1 zu 1 weitergegeben werden. Schließlich müssen sowohl die Unternehmen als auch die Kunden zusätzlich mit den Preissteigerungen bei Lebensmitteln und Heizkosten kämpfen. Der bdo und seine Unternehmen befürchten zudem, dass durch die allgemeinen Preissteigerungen die Kundinnen und Kunden keine Busreisen mehr buchen, auf Tagesfahrten verzichten und den Fernbus nicht mehr für längere Fahrten nutzen. Hierbei muss außerdem beachtet werden, dass rund 80 Prozent der rund 3.000 Busunternehmen Mischbetriebe sind, die sowohl Busreisen als auch ÖPNV-Verkehre durchführen. Das bedeutet: Verluste im Reisebusgeschäft wirken sich unmittelbar auf den ÖPNV und die Schülerbeförderung aus.

Mit dem Auslaufen des temporären Tankrabatts stehen den Busunternehmen nun keinerlei Hilfen mehr zur Verfügung. Deshalb begrüßt der bdo den geplanten Einsatz des „Energiekostendämpfungsprogramms“, um über einen breiten Rettungsschirm die kleinen und mittleren Unternehmen zu unterstützen. Allerdings befürchtet der bdo, dass die Busbranche nicht von den angekündigten Hilfen profitieren wird. Das derzeitige Programm zielt bislang ausschließlich auf Gas- und Strom als Energieträger. Trotz aller Anstrengungen bei der Antriebswende ist Diesel bei Busunternehmen jedoch noch der dominierende Kraftstoff. Es ist zu beachten, dass in diesem Zusammenhang der „Befristete Krisenrahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft infolge der Aggression Russlands gegen die Ukraine“ der EU hinzugezogen werden kann. Damit ist es den Mitgliedstaaten möglich, unter gewissen, leicht zu erfüllenden, Voraussetzungen, Unternehmen durch Zuschüsse in Höhe von bis zu 400.000 Euro zu stützen – auch über eine Unterstützung bei den Gas- und Stromkosten hinaus. **Hiermit kann die nächste verheerende Krise von den Busunternehmen abgewendet werden und diese vor einer endgültigen Geschäftsaufgabe geschützt werden, indem KMU nicht nur für Gas und Strom Hilfen gewährt werden. Auch für die gestiegenen Dieselposten kann und muss es eine Unterstützung geben.**

Fahrpersonalmangel

Der Fahrpersonalmangel hat inzwischen bei den privaten und mittelständischen Busbetrieben ein existenzbedrohliches Ausmaß angenommen. Umfragen des bdo unter seinen Mitgliedsunternehmen haben ergeben, dass sich die Situation immer weiter zuspitzt: Während im Oktober 2021 noch bei rund 85 Prozent der deutschen Busunternehmen ein akuter Fahrpersonalmangel bestand, sind es im September 2022 bereits 94 Prozent. Außerdem gehen über 95 Prozent der befragten Unternehmen davon aus, dass sich das Problem zukünftig weiter verschärfen wird.



Derzeit können über 80 Prozent der Busunternehmen geplante Fahrten nicht durchführen, nicht an Ausschreibungen teilnehmen oder müssen Kundenanfragen ablehnen. Sie können daher ihr umfangreiches Angebot nicht mehr halten und auch nicht weiter ausdehnen. Die Auswirkungen dieses Mangels sind inzwischen für den privaten Bustourismus mehr als dramatisch. Hinzu kommen die fehlenden Fachkräfte in den Werkstätten und in den Reisebüros der Reisebusunternehmen.

Damit ist das umfangreiche Angebot des privaten mittelständischen Busgewerbes und das Gelingen der Verkehrswende insgesamt gefährdet: Mietomnibusverkehre, Busreisen, die öffentliche Grundversorgung im Nah- und Fernverkehr sowie die Schülerverkehre. Die Gründe für den Fahrpersonalmangel sind vielfältig und dementsprechend auch die notwendigen Maßnahmen:

1. Die vielen Pflichtstunden und dass die Berufskraftfahrerqualifikation in Deutschland zusätzlich zur Fahrausbildung absolviert wird führt im europäischen Vergleich dazu, dass die Ausbildung dadurch erheblich länger und teurer wird - bis zu 244 Pflichtstunden und 10.000 Euro. **Daher müssen beide Ausbildungen zusammengelegt werden. Mit einer Unterrichtseinheit sowie einer Theorie- und Praxisprüfung werden Synergien genutzt, Bürokratie abgebaut und der Zeit- und Kostenaufwand erheblich reduziert. Inhalt und Qualität der Ausbildung**

bleiben erhalten. In europäischen Nachbarstaaten ist das bereits Praxis. „2 in 1“ ist die Zukunft für das Busgewerbe.

2. Die Rekrutierung von Fahrpersonal aus dem Ausland ist unerlässlich. **In diesem Zusammenhang bedarf es einer umfassenderen und zügigeren Anerkennung von ausländischen Führerscheinen und Berufskraftfahrerqualifikationen, insbesondere aus Drittstaaten. Zusätzlich sind bürokratische Hürden bei der Anerkennung der Ausbildungen und bei der Wohnsitzverlegung abzubauen.**
3. Außerdem schlägt der bdo die Herabsetzung des Mindestalters für Busfahrer:innen vor. Erst ab 23 Jahren sind Busfahrer:innen vollumfänglich einsetzbar. Jüngeres Fahrpersonal kann nur kleine Busse der Klasse D1, eingeschränkte Strecken oder leere Fahrzeuge führen. **Mit neuen EU-Regelungen sollte das Busfahren ohne Einschränkungen ab 21 Jahren und mit einer Berufsausbildung ab 18 Jahren erlaubt werden.**

Eine detaillierte Erläuterung entnehmen Sie bitte dem [Positionspapier](#) des bdo.

Herausforderungen und Chancen der Mobilitätswende für die Reisebusbranche

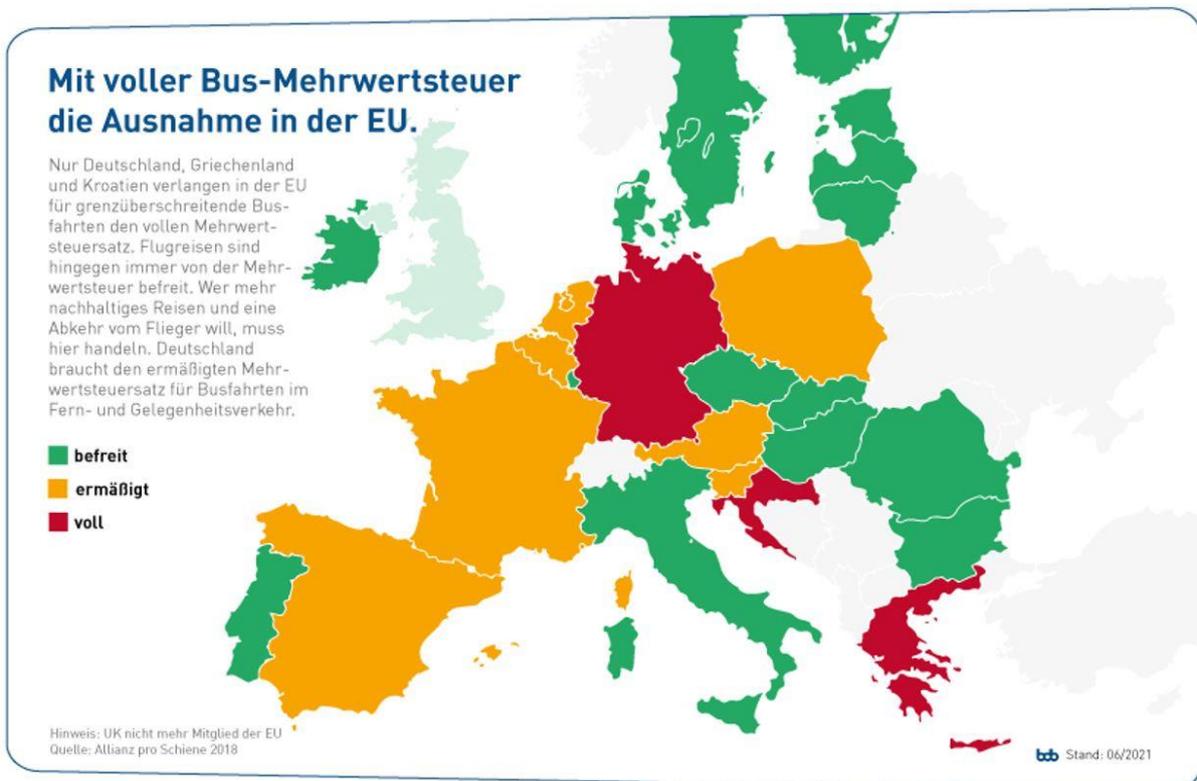
Die privaten Busunternehmen sind mehr als bereit, sich für die Klimaziele der Bundesregierung einzusetzen und Teil der Verkehrswende zu sein. Leider gibt es derzeit in der Reisebusbranche noch keine Alternative zum Dieselantrieb. Namhafte deutsche Bushersteller haben angekündigt, dass die ersten elektrisch betriebenen Reisebusse frühestens am Ende dieses Jahrzehnts angeboten werden können. Irrelevant, ob zukünftig Elektrizität, Wasserstoff oder übergangsweise ein hybrider Antrieb für den Reisebus möglich wird, es muss für eine geeignete Lade- bzw. Tankinfrastruktur gesorgt sein. Das bedeutet, dass nicht nur auf den Hauptverkehrsstrecken diese Infrastruktur zur Verfügung stehen sollte, sondern dass vor allem auch im ländlichen Raum ausreichende Möglichkeiten bestehen. Hierfür ist ein Dialog mit den Leistungsträgern der Busunternehmen, wie der Hotellerie, Gastronomie oder unterschiedlichsten Sehenswürdigkeiten, zwingend notwendig, damit diese in die Entstehung der Lade- und Tankinfrastruktur miteinbezogen werden. Zu beachten ist außerdem, dass diese Infrastruktur vor der Anschaffung der Fahrzeuge entstehen muss.

Sobald die notwendige Technologie für die Fahrzeuge zur Verfügung steht, benötigen die Unternehmen niedrigschwellige Fördermaßnahmen. Beispielhaft hierfür steht die derzeitige Förderung des BMDV für die Umstellung des ÖPNV auf klimafreundliche Antriebe. Gerade der zweite Förderaufruf hat gezeigt, wie wichtig die Einbindung von KMU ist.

Trotz der Bemühungen der Busunternehmen und den Herstellern zeitnahe und klimaorientierte Lösungen zu schaffen, dürfen bis zur endgültigen Umstellung die Reisebusunternehmen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr nicht benachteiligt werden. Der Reisebus ist nach wie vor das klimafreundlichste motorisierte Verkehrsmittel, läuft aber trotz dessen auf eine immer weiter steigende Besteuerung zu. Gemäß der geplanten Reform der EU-Energiesteuerrichtlinie sollen im Endeffekt höhere Kosten für klimaschädliche Schadstoffe klimafreundliche Alternativen fördern. Im Pkw-Bereich werden damit auch erste Ziele erreicht, belasten aber gleichzeitig unverhältnismäßig den Busreiseverkehr. Solange es keine Alternative gibt, wird durch die (sinnvolle) Bevorzugung von Elektrizität Pkw-Fahren für viele Menschen absehbar deutlich günstiger. Busfahren auf längeren Strecken wird hingegen deutlich teurer und unattraktiver. Damit würden mehr Pkw auf unseren Straßen und weniger Reisende in Bussen unterwegs sein. Das genaue Gegenteil einer Verkehrswende. **Deshalb schlägt der bdo eine Überarbeitung des jetzigen Entwurfs vor. Die ermäßigten**

Energiesteuersätze für alle öffentlichen und Gelegenheitsverkehre sollten gestattet und die Energiesteuerbefreiung von „grünen“ Treibstoffen für Bus- und Bahnverkehre ermöglicht werden, da diese die klimafreundlichen, motorisierten Reisen ermöglichen.

Damit der hier angesprochene „Umbruch“ zielgerichtet stattfinden kann und die Reisebusbranche beim Übergang geholfen wird, bietet sich zusätzlich die Reduzierung der Mehrwertsteuer für Busreisen – sowohl für Tickets im Fernbus als auch für Fahrten im Gelegenheitsverkehr an. Neben Deutschland gibt es lediglich drei EU-Mitgliedstaaten, die noch den vollen Mehrwertsteuersatz auf internationale Busreisen erheben. Alle anderen Länder haben sich richtigerweise dafür entschieden, entweder gar keine Mehrwertsteuer oder nur den ermäßigten Satz zu fordern.



Diese Ungleichbehandlung innerhalb Europas kann und darf nicht so bleiben. Denn die Erfahrung beim Schienenfernverkehr zeigt: Eine niedrigere Mehrwertsteuer führt zu deutlich mehr Fahrgästen. Im Busbereich ist eine ähnliche Entwicklung zu erwarten.

DAIMLER TRUCK

Daimler Buses

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Tourismus
Ausschussdrucksache 20(20)55
19.10.2022 - öffentliche Anhörung

Anhörung des Tourismus-Ausschusses am 19. Oktober 2022 Stellungnahme von Till Oberwörder, Leiter von Daimler Buses und Vorsitzender der Geschäftsleitung EvoBus GmbH

Dass der Deutsche Bundestag sich in dieser Anhörung gezielt mit der Situation der Reisebus-Branche auseinandersetzt, begrüße ich sehr. Hier ist zunächst wichtig zu wissen, **wie sehr dieses Markt-Segment zuletzt durch COVID-19 beeinträchtigt wurde**. Mit Beginn der Pandemie traten weitreichende Beförderungsverbote für Reisebusse in Kraft, während Zug- und Flugreisen weiterhin möglich waren. Als Busreisen nach und nach wieder freigegeben wurden, war es selbst für nationale Reisen mit einem erheblichen Aufwand verbunden, die jeweils gültigen lokalen Regelungen einzuhalten.

In der Folge haben wir als Hersteller in den vergangenen zweieinhalb Jahren dramatisch weniger Reisebusse produziert und verkauft, obwohl wir sie sehr frühzeitig zum Beispiel mit Fahrerschutztüren und hochmodernen Filtersystemen ausgerüstet haben.

Zu den konkreten Punkten, die heute auf der Agenda stehen:

- **Herausforderungen und Chancen der Mobilitätswende:**

Trotz der COVID-19-bedingten, schwierigen Ausgangslage investieren wir voller Kraft und Überzeugung in die Mobilitätswende. Um die vorhandenen Ressourcen bestmöglich zu nutzen, braucht es allerdings eine **Fokussierung auf den jeweils richtigen Schritt zur richtigen Zeit**.

Das erste Marktsegment, das wir emissionsfrei machen können, ist der Stadtbus. Unser vollelektrischer Stadtbus eCitaro ist schon seit 2018 in Serie und in diesem Segment Marktführer in Deutschland. Wir haben das Ziel, ab 2030 in Europa nur noch emissionsfreie Stadtbusse zu verkaufen. **Bei Stadtbussen lässt sich CO2-Neutralität also recht zügig erreichen und hier ist der Handlungsbedarf auch am größten:** Mehr als die Hälfte aller Bus-bezogenen CO2-Emissionen in Europa entfallen auf Stadtbusse.

Emissionsfreie Überlandbusse wollen wir ab 2025 einführen und emissionsfreie Reisebusse bis Ende des Jahrzehnts, auf der Basis von Batterie- und Brennstoffzellen-Antrieben. Dies ist jeweils genau der richtige Zeitpunkt: Elektrifizierte Überlandbusse starten, sobald die Batterietechnologie reif genug ist. Um auf emissionsfreie Reisebusse wechseln zu können, benötigen unsere Kunden **eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur entlang wichtiger Verkehrsachsen sowie bei Sehenswürdigkeiten, Busparkplätzen und Stadien**. Angesichts der langen Vorlaufzeiten für Infrastrukturprojekte müssen alle Beteiligten jetzt mit dem Aufbau beginnen. In erster Linie sind hier die Politik und Energieunternehmen gefordert.

Zu aktuellen Überlegungen auf EU-Ebene, eine Euro VII-Emissionsnorm für Busse einzuführen, haben wir eine klare Position: **Europa sollte bei Bussen auf Euro VII verzichten**. Alle Beteiligten sollten die vorhandenen Ressourcen auf Nullemissionstechnologien konzentrieren und bis zu deren Einführung an Euro VI festhalten.

- **Fachkräftemangel:**

Als Hersteller haben wir die Möglichkeit, **den Fahrer-Arbeitsplatz durch moderne Assistenzsysteme attraktiver zu machen** – und dies tun wir sehr konsequent. Nur zwei aktuelle Beispiele: Unsere neuen Setra-Reisebusse verfügen serienmäßig über unseren Active Brake Assist 5 – ein hochentwickeltes Notbremsystem, das auf Fußgänger mit einer automatisierten Vollbremsung sogar bis zu einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 50 km/h reagieren kann. Unser Active Drive Assist 2 ermöglicht im Reisebus nun zudem teilautomatisiertes Fahren.

DAIMLER TRUCK

Daimler Buses

Das System kann den Fahrer unterstützen, indem es in der Fahrspur bleibt und einen sicheren Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug hält. Beide Systeme machen also nicht nur den Fahrer-Arbeitsplatz attraktiver, sondern auch den Straßenverkehr noch sicherer.

Fahrzeug-bezogene Maßnahmen allein reichen jedoch nicht aus. **Notwendig sind zugleich Maßnahmen, die den Fahrer-Alltag erleichtern.** Die Lenk- und Ruhezeiten beispielsweise sind in Europa sehr detailliert und damit recht kompliziert geregelt. Die heute hier ebenfalls vertretenen Reisebusunternehmen werden auf diese Punkte sicherlich genauer eingehen.

- **Energiepreisentwicklung:**

Hier möchte ich auf eine aktuelle Umfrage¹ verweisen, die der Verband der Automobilindustrie Anfang September unter 103 Unternehmen der von ihm vertretenen Branche durchgeführt hat und die aktuelle Situation sehr gut abbildet. **Der Strompreis belastet demnach 28 Prozent der befragten Unternehmen stark und 67 Prozent sogar sehr stark.** Der Gaspreis ist für 29 Prozent eine starke Belastung und für 52 Prozent eine sehr starke.

Lassen Sie mich mit ein paar persönlichen Worten schließen: Wir bei Daimler Buses bauen gerne Busse und tun dies aus Überzeugung. Denn sie sind unser ständiger Begleiter. Sie sind sicher, komfortabel und schon heute umweltfreundlich. Und wir sind stolz darauf, dass wir als einziger Hersteller nach wie vor Busse in Deutschland produzieren. **Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, dass Busse auch in Zukunft geschätzte Weggefährten von möglichst vielen Menschen sind** – in der Stadt, über Land und auf der Autobahn, rund um die Welt. Herzlichen Dank für Ihre Bereitschaft, sich insbesondere den Herausforderungen bei Reisebussen anzunehmen und dazu beizutragen, die Zukunftsfähigkeit dieser wichtigen Branche zu sichern!

¹ [Energiepreise und Versorgungssicherheit: Standort Deutschland international nicht wettbewerbsfähig | VDA](#)

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

Deutscher Bundestag Ausschuss für Tourismus Ausschussdrucksache 20(20)56 19.10.2022 - öffentliche Anhörung

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**.

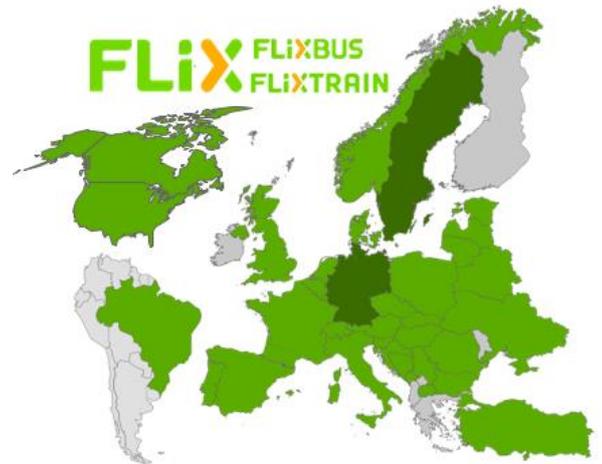
Um mehr Menschen mehr Linienverkehr zu ermöglichen, muss die Politik Weichen stellen:

- **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

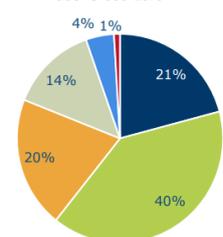
IGES

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

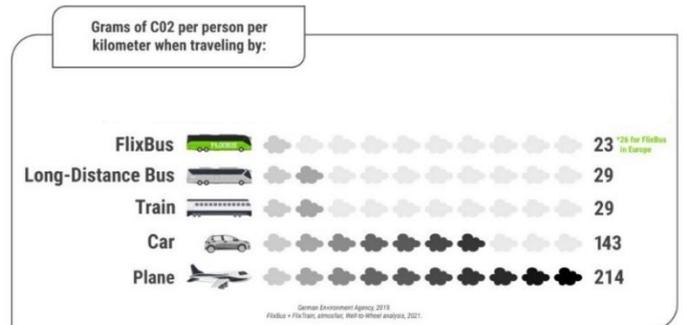


Fragestellungen: 1) Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt?
2) Wie hoch ist ihr aktuelles monatliches Netto-Haushaltseinkommen?
Anmerkung: Aus dem Haushaltsnettoeinkommen und der Haushaltsgröße wurde das Pro-Kopf-Einkommen ermittelt.
n = 758. Gruppe „keine Angabe“ nicht berücksichtigt.

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 Fahrt haben die Kundinnen und Kunden die Möglichkeit die Fahrt digital zu verfolgen und im Bus auf kostenloses WLAN und ein umfangreiches Entertainmentangebot zuzugreifen.



Der Fernbus schafft Arbeitsplätze und Tourismus:

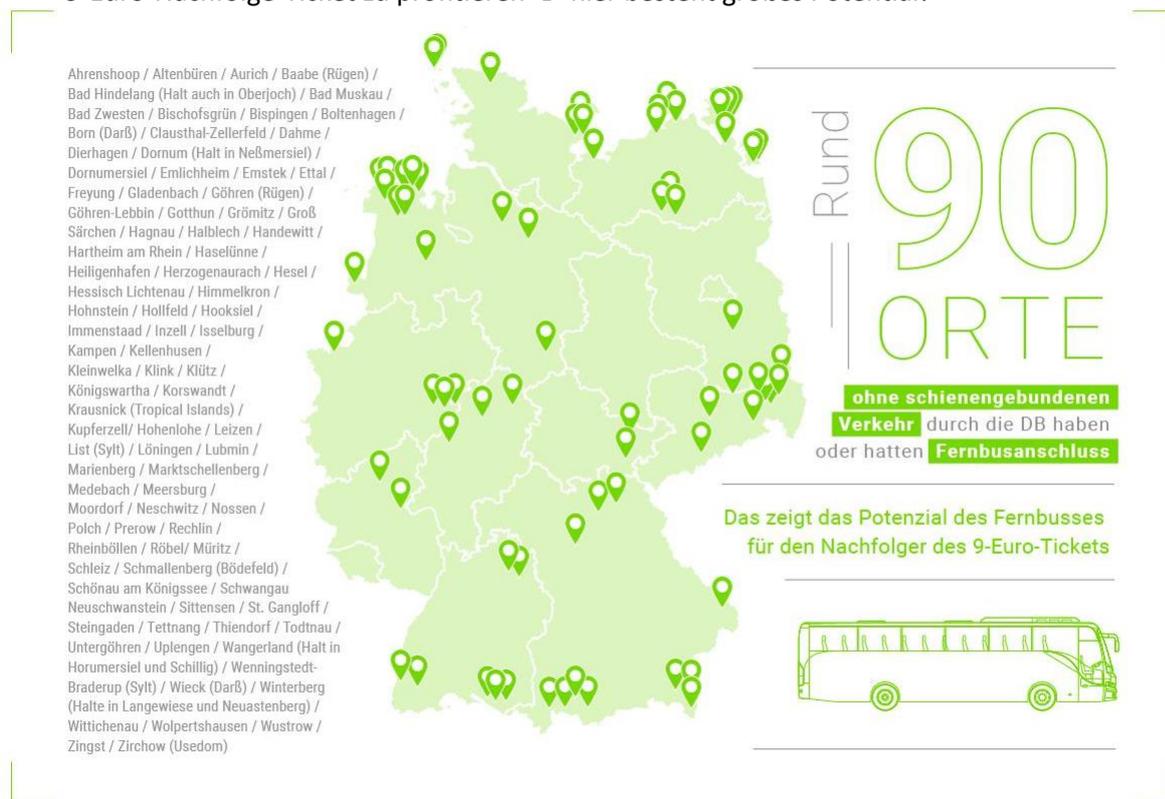
- Durch die Öffnung des Fernbusmarktes ist nicht nur ein neues Mobilitätsangebot, sondern auch ein **neuer Arbeitsmarkt** entstanden. So konnten in den letzten Jahren über 3.000 Arbeitsplätze bei Flix selbst und weitere 10.000 bei den Busunternehmen geschaffen werden.
- Darüber hinaus spielen Fernbusse 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.

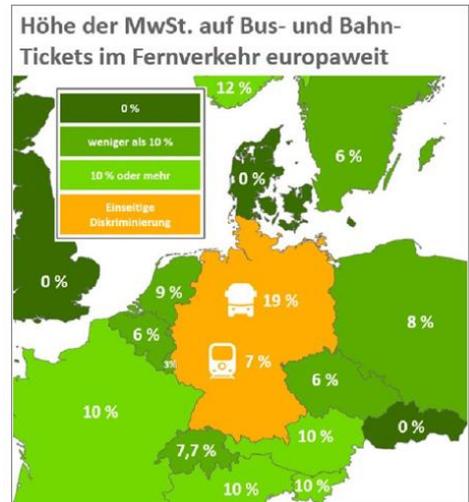
Fehlende barrierefreie Haltestellen:

- 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.

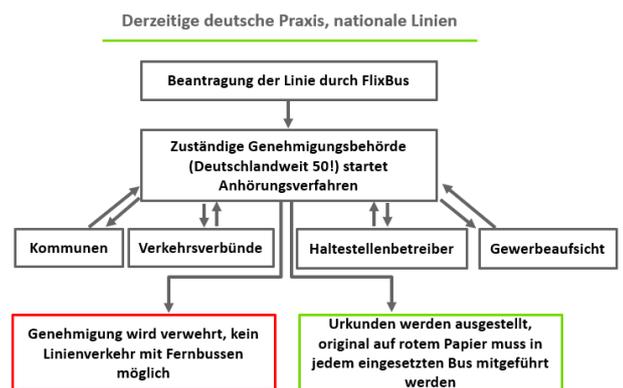


- Flix könnte Krefeld - Hannover als intermodale Verbindung anbieten, Umstieg von Bus auf Zug in Duisburg
- Aber: **Bedienverbot** besteht zwischen Krefeld und Duisburg für den Fernbus
- Deshalb: **Gesamte Reisekette (ein Ticket, lückenlose Buchung und Bezahlung) rechtlich nicht möglich**

- **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

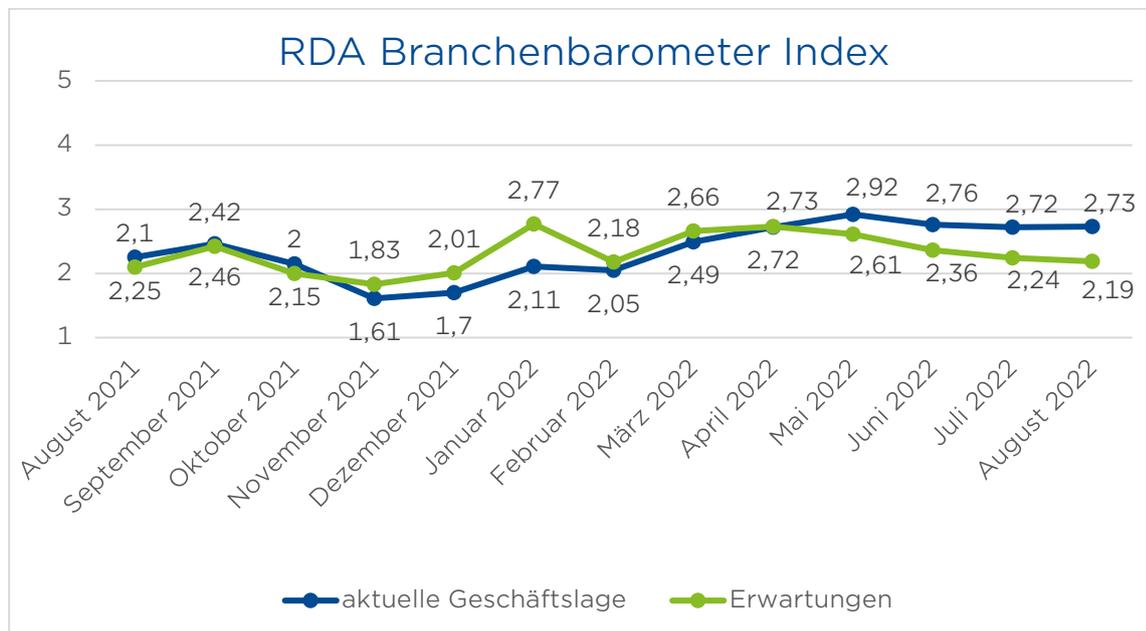
Fernbusse tragen gesellschaftliche Verantwortung:

- 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.**



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 Reisebusunternehmer 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)

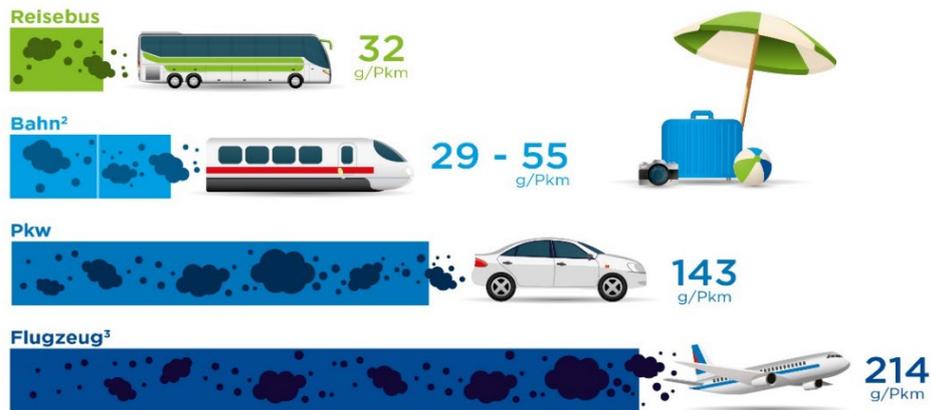
³ Durchschnittliche Laufleistung eines Reisebusses von 84.000 km/Jahr, durchschnittlicher Verbrauch von 21 Litern pro 100 km

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.