

bcb | DIEBUSUNTERNEHMEN



Resolution des privaten Busgewerbes in Deutschland

zur Vorlage des „Entwurfs eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes“ am Donnerstag, den 12. Mai 2022, sowie zu der aktuellen Preisexplosion beim Diesel.

Berlin, 9. Mai 2022

Spätestens seit der russischen Invasion in der Ukraine befinden sich die Dieselpreise auf einem Rekordniveau: mit schweren Folgen für die Busunternehmen. Je nach Tätigkeitsschwerpunkt und Laufleistung der Fahrzeuge bedeuten die aktuellen Höchstpreise beim Diesel Mehrkosten von 1.000-4.000 Euro pro Bus und Monat. Diese nicht kalkulierbaren Mehrkosten können die Busunternehmen nicht übernehmen! Die Folge: Liquiditätsengpässe sowie existenzgefährdende Defizite – und das nach zwei Jahren Pandemie.

Der ÖPNV mit Bussen schrumpfte in dieser Zeit um fast 1,4 Mrd. Fahrgäste. 2021 nutzen fast 90 Prozent weniger Reisende den Fernbus als 2019. Der Gelegenheitsverkehr bleibt im Krisenmodus. Fast 70 Prozent der Bustouristiker erwarten in den nächsten 24 Monaten höchstens 60 Prozent des Vorkrisengeschäfts zu erreichen.

Während Pkw-Nutzer:innen auf Fahrten verzichten, Fahrgemeinschaften bilden oder durch ihre Fahrweise Einfluss auf den Verbrauch nehmen können, fehlen Busunternehmen diese Optionen. Sie können nicht einfach Fahrten ausfallen lassen oder die Geschwindigkeit reduzieren. Die Möglichkeit, Preise an die Kund:innen durchzureichen, existiert nur begrenzt. Im ÖPNV stehen höhere Tarife nicht zur Debatte. Preisgleitklauseln sind oft nicht Bestandteil der Verträge oder greifen erst im nächsten Jahr für die Zukunft. Insbesondere in der Schülerbeförderung oder bei Fahrdiensten für Menschen mit Behinderungen werden kurz laufende Verträge abgeschlossen – ohne Anpassungen im Falle von Kostensteigerungen. Ob ein Unternehmen einen Ausgleich für die Dieselpreise erhält, hängt von den konkreten Gegebenheiten vor Ort und dem guten Willen der Auftraggeber ab. Im Fern- und Gelegenheitsverkehr können die Preise nicht beliebig an die Kund:innen weitergegeben werden. Der Verlust der Wettbewerbsfähigkeit droht. Preiserhöhungen wirken nur für aktuell oder zukünftig gebuchte Reisen und Fahrten.

Die bisher beschlossenen Maßnahmen haben nur geringe Entlastungswirkung auf den Busmittelstand. Die auf drei Monate begrenzte Steuersenkung auf Diesel ist ein Tropfen auf den heißen Stein. Selbst bei einem Rabatt von 14 Cent/Liter, bleiben die Preise für Kraftstoff weit über dem Mittel der letzten Jahre. Die Verluste der letzten vier Monate werden nicht ausgeglichen. Durch die Energiesteuerrückerstattung, die vom Tankrabatt abzuziehen ist, werden ÖPNV-Unternehmen nur um 9 Cent/Liter entlastet. Die Abschaffung der EEG-Umlage senkt die Betriebskosten nur minimal. Diesel bleibt der dominierende Energieträger im Busverkehr. Das „9-Euro-Ticket“ ist ein Geschenk an die Nutzer:innen des ÖPNV und bedeutet für die Busunternehmen Mehraufwand und keine Entlastung. Noch immer ist nicht sichergestellt, dass die notwendigen Zahlungen für den Fahrgeldersatz vor dem Beginn des Aktionszeitraums den Unternehmen zur Sicherung der Liquidität zur Verfügung stehen. Darüber hinaus sind Kredite keine Lösung. Wovon sollen sie getilgt werden?

Dabei stehen viele Busmittelständler schon jetzt mit dem Rücken an der Wand. Die privaten Busunternehmen rufen die Politik dazu auf, der Branche dabei zu helfen, diese schwere Krise zu meistern. Ohne Unterstützung drohen Insolvenzen und in Folge Einschnitte bei der Daseinsvorsorge und Einschränkungen bei der gesellschaftlichen Teilhabe für Millionen von Menschen – insbesondere im ländlichen Raum.

Mit dieser Resolution appellieren alle 18 Landesverbände sowie der Bundesverband der privaten Omnibusunternehmen Deutschlands, jetzt endlich schnell passgenaue Hilfen als notwendige Kompensation der Dieselmehrkosten für die Branche auf den Weg zu bringen. Denn ohne sie wird die Transformation des Verkehrssektors hin zu nachhaltiger Mobilität nicht gelingen. Die Unterzeichnenden schlagen die folgenden Maßnahmen vor:

- **ÖPNV-Rettungsschirm aufstocken:** Bislang gleicht das Hilfsprogramm nur die coronabedingten Einnahmeverluste aus. Die dramatisch gestiegenen Energiekosten werden dabei bisher nicht ausgeglichen und können von den Unternehmen nicht alleine bewältigt werden. Hier braucht es zusätzliche Mittel.
- **Busmittelständlern Zuschüsse zahlen:** Der EU-Beihilferahmen für die Ukraine-Krise gestattet solche Hilfen. Berlin muss eine entsprechende Förderrichtlinie auf den Weg bringen.
- **Energiesteuern senken:** Die Bundesregierung kann die Diesel-Steuer nicht beliebig senken. 14 Cent/Liter – mehr gehen aktuell nicht. Die EU-Energiesteuerrichtlinie mit einer Mindeststeuer von 33 Cent/Liter Diesel verbietet das. Deutschland kann aber auf die EU-Kommission einwirken, Ausnahmen zu ermöglichen. In dieser nie dagewesenen Krise muss mehr Flexibilität möglich sein. Auch 33 Cent Energiesteuer sind für Busunternehmen zu viel.
- **CO₂-Bepreisung temporär aussetzen:** Die geplante Steuersenkung für Diesel reicht nicht. Die Kosten müssen weiter runter, etwa durch eine temporäre Senkung des CO₂-Preises für Busunternehmen. Damit würde Diesel um etwa 8 Cent pro Liter günstiger.

**Busmittelstand unterstützen,
Dieselpreissteigerungen ausgleichen,
Verkehrswende vorantreiben.**