

RR-GASTBEITRAG

Gegen die Vernunft – oder: das Schnitzel, der Wein und die Busmaut

Von Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (BDO)



Christiane Leonard (Foto: BDO)

Stellen Sie sich vor: Sie sitzen im Restaurant, essen ein saftiges Schnitzel, trinken einen schönen Wein, zahlen Ihre Rechnung, geben ein ordentliches Trinkgeld und als Sie am nächsten Morgen in den Briefkasten schauen, liegt dort eine saftige Rechnung des Bauern über ihr Schnitzel. Das kann nicht sein, werden Sie sagen. Für das deutsche Omnibusgewerbe soll ein ähnliches Szenario jedoch bald Realität werden.

Noch vor der Sommerpause hatte die Bundesregierung den lang erwarteten Entwurf zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) verkündet und damit einen längst überfälligen Schritt gemacht. Er kommt auch nicht überraschend, hatte man sich doch bereits während der Koalitionsverhandlungen darauf geeinigt, dass eigenwirtschaftliche Verkehre, die den Steuerzahler entlasten, nicht verstaatlicht und damit von überteuerten und defizitären Verkehren »geschluckt« werden dürfen, wie es noch die Vorgängerregierung vorgehabt hatte.

Auch die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs war lange angekündigt. Die Tinte auf dem Regierungsentwurf ist noch nicht trocken, da scheint sich ein tiefer Graben durch unser Land zu ziehen. »Die Schiene muss geschützt werden« ist die Parole, die man vielerorts hört.

Der Verbraucher versteht die Welt nicht mehr. Da gibt es ein Verkehrssystem Bus, das seit über 80 Jahren zum Schutz des Schienenverkehrs benachteiligt wird und im Fernverkehr ein Nischendasein führt, weil es – vereinfacht dargestellt – nur eingesetzt werden darf, wenn die Bahn erfolgreich verklagt wurde oder man sich mit ihr arrangieren konnte. Dies soll nach dem Willen der Bundesregierung nun anders werden.

Für den historisch begründeten Bahnvorrang gibt es schon lange keine nachvollziehbaren Argumente mehr. Außerdem gibt es ja auch gute Gründe für den Omnibus als häufig unterschätztes Verkehrsmittel. Mit einem Pro-Kopf-Verbrauch von weniger als 1,5 Liter Kraftstoff und mit 3,1 Kilogramm Kohlendioxid-Ausstoß je Person ist der Omnibus klimafreundlicher als die Bahn. Ein einziger Bus entlastet die Stau gebeutelten deutschen Autobahnen von rund 30 PKW auf den Straßen und da die Fahrpreise rund 30 bis 50 Prozent unterhalb der regulären Bahnpreise liegen dürften ist er auch ganz vorn in Sachen Wirtschaftlichkeit.

Der Fahrgast versteht das. Er versteht aber nicht, warum er so lange auf diese Alternative warten musste und vermutlich auch noch warten muss. Denn die Diskussion um die Busmaut ist nur der Versuch, den Busverkehr erneut zu diskriminieren. Man muss die Wettbewerbsverzerrungen nur immer weiter vorantreiben. Dann wird sich irgendwann kein Omnibusunternehmer mehr finden, der ernsthaft in den Fernbusmarkt einsteigen wird.

Das wäre dann eine neue Form des Bahnmonopols. Diese würde allerdings alles bisher Dagewesene gehörig in den Schatten stellen; bezieht sie doch den gesamten touristischen Gelegenheitsverkehr, also sämtliche Gruppen-, Urlaubs- und Wochenendreisen ein.

Ausgeweitet auf die Touristik kann man mit der Forderung nach einer Busmaut nur eines »im Schilde führen«. Die ohnehin schon massiv steuerlich benachteiligte Reisebusbranche noch weiter zu schwächen. Rund 5000 kleine und mittelständische Busunternehmen, die mit ihren Bussen im Reiseverkehr unterwegs sind, wären hiervon betroffen. Nur zum Vergleich: Nach Schätzungen des BDO werden höchstens 50 bis 100 Unternehmen überhaupt in den Fernbusmarkt einsteigen. Das eigentliche Ziel derjenigen, die die Busmaut einfordern, wird damit schnell deutlich. Die Stärkung der Schiene in noch nicht da gewesener Form; Peanuts der bisherige gesetzlich verankerte Schienenvorrang dagegen.

Schon heute finanziert der Omnibusverkehr über Steuern und Abgaben 141 Prozent der durch ihn anfallenden Wegekosten. Der Schienenverkehr kommt nur für 47 Prozent seiner Kosten auf. Somit bezahlt der Straßenverkehr die Schienen in unserem Land. Kein Verkehrsträger erhält eine vergleichbare Unterstützung wie die Bahn. Jährlich muss der Bund mehrere Milliarden Euro für den Schienenverkehr aufbringen. Diese massive Unterstützung durch den Steuerzahler führt unter anderem dazu, dass im Schienennahverkehr die Kosten nur zu einem Drittel vom Fahrgast getragen werden. Der Busfernverkehr dagegen wird mit keinem Cent vom Staat bezuschusst. Für den Bahnverkehr wird hingegen sogar eine Stromsteuervergünstigung von 44 Prozent auf den Regelstromsteuersatz ausgewiesen. Dies sind allein 110 Millionen Euro jährlich zusätzlich für die Bahn.

Und was ist mit dem Verbraucher, der die Welt nicht mehr versteht? Er wird – sollte sich das angekündigte Mautszenario bewahrheiten – zukünftig nicht mehr mit dem Bus in den Urlaub fahren können. Macht ja nichts – denn der Liebling der Nation lockt bereits mit dem »Schönes Wochenende Ticket«. Und eines kommt hiernach ganz gewiss; die Rechnung an den Steuerzahler.

In Verbindung stehende Artikel:

[Brandbrief](#)

Kategorie: Recht & Politik