

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Ernst Burgbacher, Birgit Homburger, Dr. Karl Addicks, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Rainer Funke, Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Eberhard Otto (Godern), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Wettbewerbsnachteile und bürokratische Restriktionen für Omnibusverkehre beseitigen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, ein Konzept zur Beseitigung von Wettbewerbsbenachteiligungen für Omnibusverkehre einschließlich dazu notwendiger Gesetzentwürfe vorzulegen. Das Konzept soll folgende Leitlinien umsetzen:

1. Die Rückbeförderungspflicht im Ausflugs- und Ferienzielverkehr nach § 48 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird abgeschafft.
2. Die Verpflichtung zur Anbietung einer Unterkunft im Ferienziel- und Reiseverkehr nach § 48 Abs. 2 PBefG wird abgeschafft.
3. Die Verpflichtung, bei Ausflugsfahrten einen für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Ausflugszweck anzubieten, § 48 Abs. 1 PBefG, wird abgeschafft.
4. Das Unterwegsbedienverbot im Ferienziel- und Ausflugsverkehr, § 48 Abs. 3 PBefG, wird abgeschafft.
5. Der Versagungsgrund des § 13 Abs. 2 PBefG, wonach die Genehmigung im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen zu versagen ist, wenn der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann oder der beantragte Verkehr bereits von vorhandenen Unternehmern oder Eisenbahnen wahrgenommen wird, wird dahin gehend geändert, dass diese Versagungsgründe nicht für den Bereich des Linienpersonenfernverkehrs gelten (jedoch weiterhin für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs).
6. Im Bereich des Steuer- und Abgabenrechts werden faire Wettbewerbsbedingungen zwischen allen öffentlichen Verkehrsanbieter geschaffen und insbesondere keine einseitigen Mehrwertsteuerermäßigungen für den Schienenpersonenverkehr eingeführt. Der Bus wird bei der endgültigen Verabschiedung EU-weit gültiger Umsatzsteuerrichtlinien dem Flugzeug und der Schiene gleichgestellt. Die mit der ökologischen Steuerreform für den Reisebus entstandenen Benachteiligungen bei der Mineralöl- und Stromsteuer gegenüber dem Schienenverkehr und dem Flugverkehr werden beseitigt.

7. Der Reisebus wird zukünftig in der tourismus- und verkehrspolitischen Diskussion an der Spitze der umweltfreundlichen Verkehrsträger genannt. Im Tourismuspolitischen Bericht der Bundesregierung ist der Reisebus gesondert aufzuführen.
8. Die Verteilung der Investitionsmittel für die Bundesverkehrswege wird zukünftig stärker an den Anteilen der Verkehrsleistungen der beteiligten Verkehrsträger am Gesamtverkehrsmarkt orientiert.
9. Eine Erhöhung des Anteils der Busdienste im ÖPNV an den nach dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung stehenden Mitteln wird durch eine Neufassung des § 7 Regionalisierungsgesetz ermöglicht.
10. Im Bereich der staatlichen Kontrolle und Überwachung von Busverkehren wird sichergestellt, dass die deutsche Busbranche nicht zusätzlich durch einseitige nationale Auflagen belastet wird. Gleichzeitig wird dafür Sorge getragen, dass die vorhandenen gesetzlichen Vorschriften realen, strikten Kontrollen unterzogen und Verstöße konsequent geahndet werden.
11. Es wird eine Ausbildungsrichtlinie erarbeitet, die den Ausbildungsberuf des Omnibusfahrers mit praktischem Berufszugang ab 18 Jahren zulässt.

Berlin, den 23. Februar 2005

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion

Begründung

Der Omnibusmarkt umfasst nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes 5 788 private Omnibusunternehmen mit rund 71 000 Bussen. Der Omnibus sichert 750 000 Menschen in Deutschland ihre Arbeitsplätze, darunter über 62 000 direkt bei Omnibusunternehmen beschäftigte Mitarbeiter. Für die deutsche Automobilindustrie ist der Omnibusmarkt mit rund 10 000 jährlich produzierten Omnibussen ein bedeutendes Produktsegment, der die weltweite Führungsposition der deutschen Omnibushersteller auf rund 15 000 Beschäftigten sichert.

Der Omnibus ist nach dem Kraftwagen das wichtigste Beförderungsmittel im Personenverkehr. Im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs übertreffen die Verkehrsleistungen des Omnibusses diejenigen der anderen Verkehrsträger bei weitem. Der Omnibusverkehr ist insbesondere in den Randlagen der großen Städte, den Mittelzentren und der Fläche der Hauptleistungsträger im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Im allgemeinen Linienverkehr werden in Deutschland 737 000 Linienkilometer durch den Bus bedient. Kein anderes öffentliches Verkehrsmittel besitzt eine auch nur annähernd vergleichbare Linielänge, was die herausragende Bedeutung des Omnibusses für eine großflächige Bedienung mit Nahverkehrsleistungen unterstreicht. Der besonderen Bedeutung des Omnibusses im ÖPNV wird allerdings die Förderpolitik der öffentlichen Hand im ÖPNV in keiner Weise gerecht. Mit öffentlichen Mitteln werden vielerorts vorrangig schienengebundene Verkehre gefördert. Die Verteilung der Fördermittel spiegelt nicht die tatsächlichen Transportleistungen und vor allem nicht die zukünftige Bedeutung des Transportmittels Omnibus wider. Aufgrund der allgemeinen demographischen Entwicklung wird die Grundfinanzierung des öffentlichen Busangebots trotz gleich bleibender verkehrlicher Bedeutung geschwächt werden. Bis 2015 wird die Zahl der Schüler bereits um 17 Prozent gegenüber dem Stand 2000 sinken. Dies wird zu einer

Reduzierung der Grundlast des ÖPNV führen und damit die Basis der bisherigen finanziellen Absicherung in Frage stellen. Gleichzeitig wird der Bedarf der Busleistungen durch die wachsende Zahl älterer und alter Menschen zunehmen. Dieser Strukturveränderung muss durch eine Anpassung der finanziellen Förderpolitik rechtzeitig Rechnung getragen werden. Insbesondere ist ein höherer Anteil der Regionalisierungsmittel in die Mobilitätssicherung durch Busdienste erforderlich.

Im Jahr 2004 konnte die Busreise ihren Anteil von 10 Prozent an Urlaubsreisen verteidigen. Über 23 Prozent der Bundesbürger wollen in den kommenden Jahren eine Busreise machen. Von den rund 24 Millionen Tagesfahrten, über zwei Millionen Kurz-, Städte-, Rund- und Studienreisen sowie zwei Millionen Haupturlaubsreisen, die mit dem Reisebus unternommen werden, profitieren insbesondere die heimischen Städte und Gemeinden über höhere Einnahmen. Damit sichert die private Omnibusbranche in ihrer mittelständischen Struktur in hohem Maße Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Deutschland. Viele Feriengebiete und touristische Anbieter in Deutschland hängen existenziell vom Reisebus ab. Außerdem leistet der Reisebus einen maßgeblichen Beitrag zu einem umweltverträglichen Tourismus. In der Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 15/3287) auf die Große Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion „Probleme des Tourismus in Deutschland trotz des weltweiten Aufschwungs dieser Zukunftsbranche“ bestätigt die Bundesregierung, dass Reisebusse ökologisch sinnvolle Verkehrsträger darstellen. Dennoch wird der Reisebus im aktuellen Tourismuspolitischen Bericht der Bundesregierung lediglich im Zusammenhang mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erwähnt. Damit erweckt die Bundesregierung den Eindruck, dass Reisebusse – trotz der 120 Millionen Reisegäste im Jahr, die vor allem dem deutschen Inlandstourismus zugute kommen – kein eigenständiges Reiseverkehrsmittel darstellt. Dadurch werden die Belange der Bustouristik bei vielen politischen Fragen der Verkehrs- und Wirtschaftsplanung nicht automatisch hinreichend berücksichtigt.

Der Omnibus ist ein besonders sicheres Verkehrsmittel. Er ist mit weniger als 2 Prozent bei Straßenverkehrsunfällen mit Personenschäden beteiligt, somit seltener als alle übrigen Verkehrsmittel im Straßenverkehr. Die Omnibushersteller haben in den letzten Jahrzehnten durch zahlreiche technische Innovationen für eine noch bessere Sicherheitsbilanz des Omnibusses gesorgt. Die stetige Verbesserung der Bussicherheit ist gleichermaßen ein Anliegen des Busgewerbes wie der Politik. Die Säulen der Bussicherheit sind die Ausrichtung der Unternehmungen auf dieses Ziel, die Ausbildung und Wettbewerbsbedingungen der Busfahrer sowie die technischen Standards der Fahrzeuge. Die Qualifikation des Fahrpersonals ist gleichermaßen für die Verkehrssicherheit und den Arbeitsmarkt von Bedeutung. Um als Busfahrer tätig zu sein, ist heute ein spezieller Busführerschein, eine Führerscheinverlängerung nach fünf Jahren nach ärztlicher Untersuchung, eine medizinisch-psychologische Untersuchung nach dem 50. Lebensjahr und eine jährliche arbeitsmedizinische Betreuung erforderlich. Ein spezieller Ausbildungsberuf des Omnibusfahrers existiert jedoch nicht. Da heute der Erwerb eines Busführerscheins erst im Alter von 21 Jahren und zukünftig, beruhend auf einer Forderung der EU-Kommission, möglicherweise erst mit 24 Jahren möglich ist, ist eine direkte berufliche Orientierung auf den Beruf des Omnibusfahrers nach der Schulausbildung nicht möglich. Der Beruf des Busfahrers ist deshalb oft eine Rückfallebene für Umschüler. Eine Ausbildungsrichtlinie für den Ausbildungsberuf des Omnibusfahrers wäre ein entscheidender Schritt in die richtige Richtung.

Der Omnibus ist über dies ein besonders ökologisches Verkehrsmittel. Kraftstoffverbrauch von Omnibussen ist in den vergangenen zehn Jahren um etwa 15 Prozent zurückgegangen. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch pro Fahrgast auf Hundertkilometer beträgt im städtischen Linienverkehr rund

zwei Liter Diesel und im Überland Reiseverkehr rund einen halben Liter Diesel. Der Omnibus ist damit sparsamer und umweltfreundlicher als alle anderen Verkehrsmittel. Der großen volkswirtschaftlichen, ökologischen, verkehrs- und tourismuspolitischen Bedeutung der Omnibuswirtschaft stehen ungünstige Rahmenbedingungen für diese Branche entgegen. Insbesondere steuerliche Benachteiligungen der Omnibusse gegenüber den Hauptkonkurrenten stellen einen gravierenden Wettbewerbsnachteil dar. Mehrbelastungen entstehen für Omnibusse durch Mineralöl- und Stromsteuer, Kraftfahrzeug und Umsatzsteuer. Mit der Einführung der so genannten ökologischen Steuerreform hat die Bundesregierung den Reisebus gegenüber den Verkehrsträgern Schiene und ÖPNV schlechter gestellt. Weil der Reisebus nach Auffassung der Bundesregierung nicht der Daseinsvorsorge dient, wurden die mineralöl- und stromsteuerlichen Begünstigungen auf Schiene und ÖPNV beschränkt. Strom für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr und im Verkehr mit Oberleitungsomnibussen wird nicht mit dem Regelsteuersatz von 2,05 Cent je Kilowattstunde, sondern nur mit 1,142 Cent besteuert. Zudem werden dem ÖPNV mehr als 40 Prozent der durch die Fortführung der so genannten ökologischen Steuerreform bedingten Erhöhung der Mineralölsteuer vergütet. Die – auch grenzüberschreitende – Beförderung von Personen mit Reisebussen unterliegt mit ihrem inländischen Streckenanteil nach § 12 Abs. 1 UStG insgesamt dem allgemeinen Steuersatz von 16 Prozent. Durch die von der Bundesregierung geplante Einführung eines reduzierten Umsatzsteuersatzes von sieben Prozent für den Schienenpersonenfernverkehr würde die Benachteiligung der Bustouristik weiter vergrößert. Eine solche Besserstellung der Bahn ist mit der Daseinsvorsorge nicht zu begründen. Die Fernverkehre mit der Bahn zählen nicht zur Daseinsvorsorge. Daher würde eine Absenkung des Mehrwertsteuersatzes für den Schienenpersonenfernverkehr eine weitere Benachteiligung für Busreiseverkehre bedeuten.

Die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und die damit verbundene Abschaffung der derzeit noch im innerdeutschen Verkehr benötigten Genehmigungen sowie der Abbau historisch gewachsener Restriktionen für die jeweilige Form des Gelegenheitsverkehrs, also für Ausflugsfahrten, Ferientzielreisen oder den Verkehr mit Mietomnibussen ist erforderlich, um Wettbewerbsnachteile gegenüber Bahn und Flugzeug abzubauen. Weitere Maßnahmen müssen folgen. Nachdem die Kabotage im Gelegenheitsverkehr zulässig ist, gilt in Deutschland z. B. für ein polnisches Unternehmen das Unterwegsbedienungsverbot nicht mehr, während sich ein deutsches Unternehmen dieser Bestimmung unterwerfen muss. Deshalb muss das Unterwegsbedienungsverbot im Ferientziel- und Ausflugsverkehr abgeschafft werden. Weiterhin muss die Verpflichtung, eine Unterkunft im Ferientzielverkehr anzubieten, entfallen und die Rückbeförderungspflicht im Ausflugs- und Ferientzielverkehr abgeschafft werden. Für all diese Restriktionen gibt es heute keine sachliche Rechtfertigung mehr.