

## Positionspapier des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V.

### Politische Vorschläge für die nächste Legislaturperiode

Über 40.000 Busse, mehr als 60.000 Fahrerinnen und Fahrer und über 3.000 Unternehmen – dafür steht das private Busgewerbe. Lokal verwurzelt als wichtiger Arbeitgeber gerade im ländlichen Raum erbringen die privaten Busunternehmen rund ein Viertel der Verkehrsleistung im ÖPNV. Mit einer Bruttowertschöpfung von 14,3 Milliarden Euro und fast 40 Millionen gewerblichen Übernachtungen pro Jahr hängen von der Bustouristik in Deutschland rund 240.000 Arbeitsplätze. Im Fernbusbereich befördern die Linienbusse annähernd so viele Reisende wie innerdeutsch fliegen.

**Busse sind das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Kein anderes Verkehrsmittel ermöglicht mehr Menschen Mobilität und damit gesellschaftliche Teilhabe. Und das mit hervorragenden Umweltwerten.** Das Umweltbundesamt kommt regelmäßig zu dem Befund, dass Reise- und Fernbusse die geringsten Treibhausgasemissionen verursachen. Auch im Nahverkehr punkten Busse mit Klimafreundlichkeit. **Entsprechend wichtig ist es die Belange der Busunternehmen bei den politischen Vorhaben für die nächste Legislaturperiode zu berücksichtigen.**

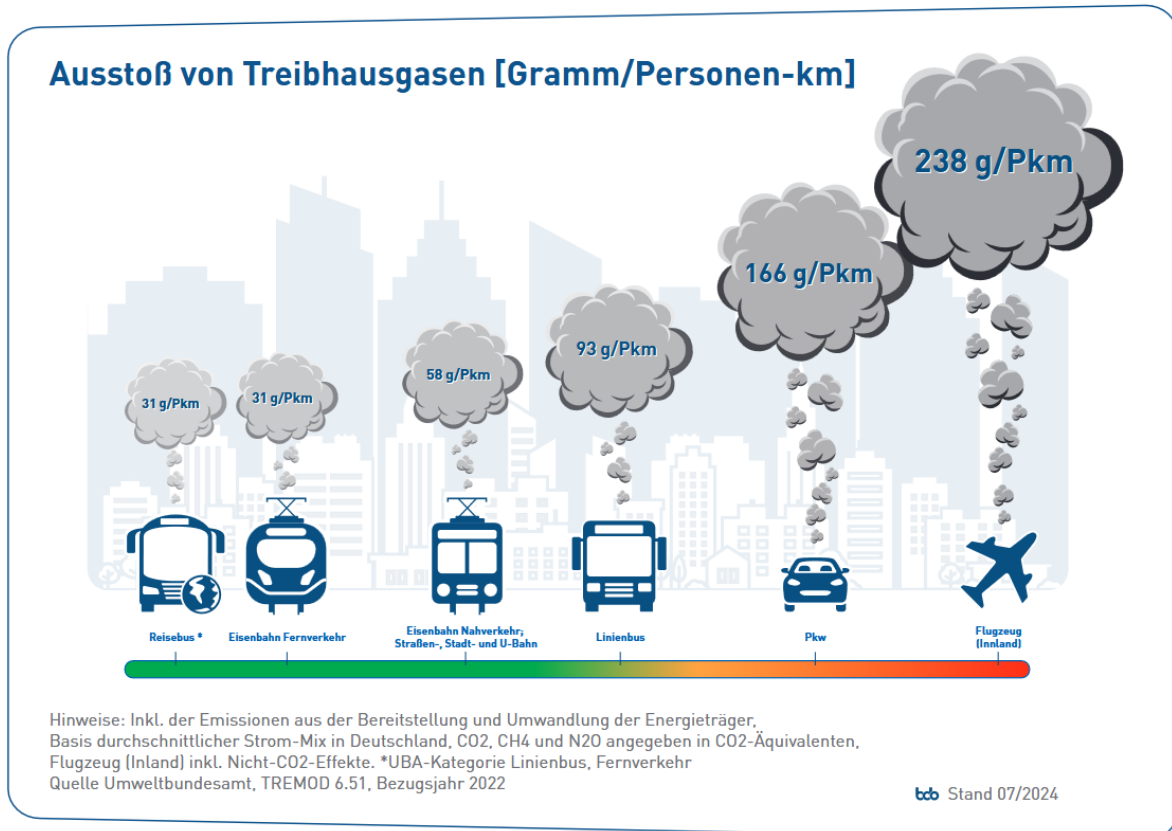
Der Bus verdient als eines der klimafreundlichsten Verkehrsmittel besondere Beachtung. In Zeiten des Klimawandels und der steigenden Umweltbelastungen ist es notwendig, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu stärken und den Bus als zentrale Säule eines nachhaltigen Verkehrsnetzes zu etablieren. **Busse emittieren deutlich weniger CO<sub>2</sub> pro Personenkilometer als Pkw und tragen so zur Reduktion der Treibhausgase bei.** Zudem sind moderne Busse oft mit umweltfreundlichen Technologien wie Elektroantrieben ausgestattet, was ihre Umweltbilanz weiter verbessert. Die Förderung des Busverkehrs kann somit einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der nationalen Klimaziele leisten.

**Private Busunternehmen sind ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in Deutschland.** Sie sind oft in ländlichen Gebieten tätig und verbinden die Fläche mit den Ballungsräumen. Der Busmittelstand schafft so eine wichtige Verbindung zur städtischen Infrastruktur und tragen zur regionalen Entwicklung bei. Die privaten Busunternehmen sorgen für eine Diversifizierung des Verkehrsangebots und bieten flexible, bedarfsorientierte Lösungen an, die den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger gerecht werden. **Gleichzeitig verhindert der starke deutsche Busmittelstand, dass ÖPNV-Konzerne den kommunalen Aufgabenträgern die Bedingungen diktieren. Reisebusunternehmen erschließen mit ihren Angeboten auch touristische Regionen und tragen so erheblich zur lokalen Wertschöpfung bei. Und mit Flixbus hat ein deutsches Mobilitäts-Start-up aufgemacht, den Weltmarkt aufzurollen.** Die Unterstützung und Förderung dieser Unternehmen ist somit nicht nur aus verkehrspolitischer, sondern auch aus wirtschaftspolitischer Sicht von großer Bedeutung.

**Im Prinzip braucht es nicht viel, um den Verkehrsträger Bus zu fördern. Der Branche wäre schon sehr geholfen, wenn man sie in Ruhe wirtschaften lassen würde und darauf verzichtet, ständig neue Gesetze und Verordnungen mit zusätzlichen Pflichten und weiterer Bürokratie zu erlassen.** Im Gegenteil: Am besten wäre es, den Bestand an Regularien auszumisten und unternehmerische Eigenverantwortung stärker in den Fokus zu stellen. Entsprechend sind die Kernanliegen der Busbranche wie folgt:

- **Bürokratie abbauen:** Egal ob ÖPNV, Gelegenheitsverkehr oder Fernlinie – die Mittelständler werden von den unterschiedlichsten Vorgaben nahezu erschlagen. Immer mehr Unternehmerinnen und Unternehmer beschließen für sich, dass sie sich nicht mehr mit dem Bürokratiemonster anlegen wollen (oder können) und geben auf. Großunternehmen stellen im Zweifel weiteres Personal ein, KMU fehlt diese Möglichkeit oft. Dabei braucht Deutschland einen starken Mittelstand
- **Verlässliche Rahmenbedingungen herstellen:** Heute „Hüh“ morgen „Hott“ – so wirkt es für die Unternehmen, wenn sie die politischen Diskussionen verfolgen. Nur ein Beispiel: Geht der Verbrenner, bleibt er? Muss ich tatsächlich in alternative Antriebe investieren, oder reicht es, wenn ich einfach nur lang genug warte? Wie sollen Unternehmen planen und investieren, wenn die Leitplanken unklar sind? Sie brauchen Verlässlichkeit – so einfach und doch so wichtig.

- Politik vom Ziel denken:** Die Treibhausgas-Emissionen müssen gesenkt werden. Im Verkehrsbereich führt das dazu, dass die Antriebswende im Fokus der Politik steht. Dafür wird ein Bündel von Einzelmaßnahmen wie Flottengrenzwerte, Beschaffungsquoten, Energieeffizienzvorgaben etc. auf den Weg gebracht und jede stellt neue Herausforderungen an die Unternehmen. Aktionismus ist die Devise. Dabei sticht eine Lösung unmittelbar ins Auge: Wer die Antriebswende will, muss dafür sorgen, dass Investitionen in Elektrofahrzeuge wirtschaftlich sinnvoll sind. Dann setzen die Unternehmen von selbst auf alternative Antriebe, ohne jeden Zwang.



## 1. Den Bus stärken, heißt klimafreundliche Mobilität fördern

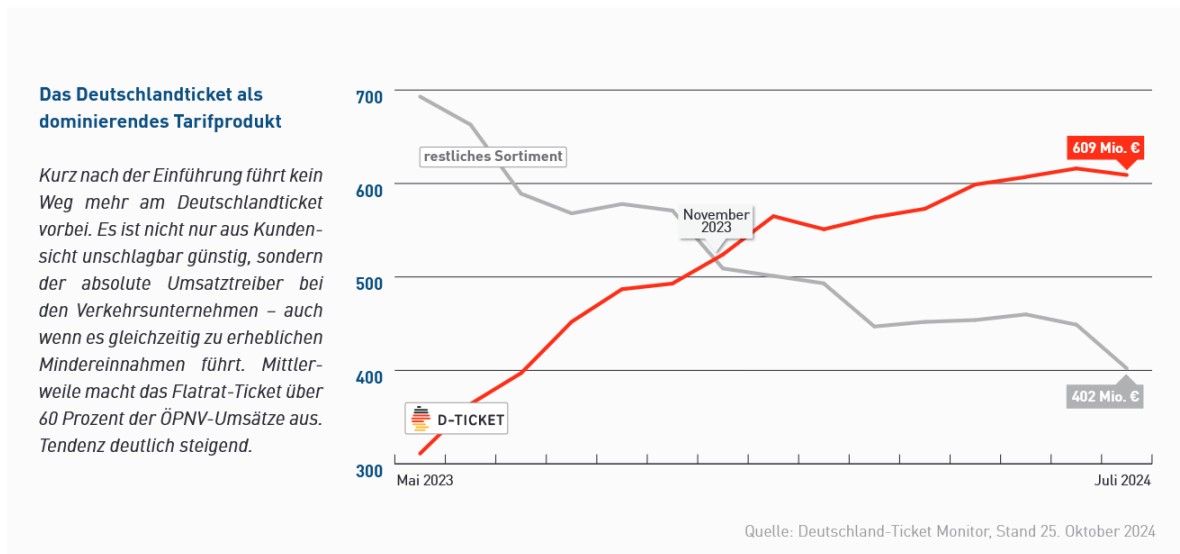
Was bedeutet das konkret? Auch hier bietet der bdo konstruktive Lösungen an, um die verkehrs- und klimapolitischen Ziele hierzulande zu erreichen.

### ÖPNV angemessen finanzieren.

Der ÖPNV muss angemessen finanziert werden, um seine Leistungsfähigkeit zu erhalten und auszubauen. Es bedarf ausreichender Mittel, um den Betrieb, die Infrastruktur und die nötigen Innovationen zu gewährleisten. **Nur eine gesicherte Finanzierung ermöglicht es den Verkehrsunternehmen, langfristig zu planen und in moderne, umweltfreundliche Technologien zu investieren.** Zudem ist eine ausreichende Finanzierung notwendig, um die Qualität der Dienstleistungen zu sichern und den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht zu werden. Das Projekt des begonnenen Ausbau- und Modernisierungspaktes (AMP) sollte in der nächsten Legislaturperiode fortgesetzt werden. Darüber hinaus sollte im Regionalisierungsgesetz klargestellt werden, dass die Mittel gleichrangig für Schienenpersonennahverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr genutzt werden können. Außerdem gilt es die Einführung eines steuerlich begünstigten Mobilitätsbudgets voranzutreiben, um individuelle und nachhaltige Mobilitätsoptionen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu stärken.

## Zum Deutschlandticket bekennen.

Das Deutschlandticket ist aus Kundenperspektive ein voller Erfolg. Die Menschen können bundesweit den öffentlichen Nahverkehr nutzen, ohne sich Gedanken über Tarifzonen, Waben oder Ähnliches machen zu müssen. Und das zu einem unschlagbaren Preis. **Mit 58 Euro bleibt das Deutschlandticket ein absolutes Schnäppchen. Entsprechend erfolgreich ist das Ticket. Mehr als 13 Millionen Abonentinnen und Abonenten sprechen eine deutliche Sprache. Keine andere verkehrspolitische Maßnahme der letzten Jahrzehnte hat den öffentlichen Nahverkehr attraktiver gemacht als die Einführung des Tickets.** Auch wenn „nur“ zwischen fünf und zehn Prozent „Systemneueinsteiger“ sind, muss man sich vor Augen halten, dass sich in den letzten 20 Jahren vor dem Deutschlandticket, der Modal Split, also die Nutzungsverteilung auf einzelne Verkehrsmittel, quasi nicht verändert hat. Entsprechend gewaltig sind die Veränderungen durch das Deutschlandticket. Zudem trägt es zur sozialen Gerechtigkeit bei, indem es Menschen mit niedrigem Einkommen den Zugang zu Mobilität ermöglicht. Es ist in kürzester Zeit das mit Abstand bedeutendste Tarifprodukt geworden.



**Woran das Angebot aber krankt, ist die unsichere Perspektive. Der bdo wünscht sich von der Politik daher ein klares Bekenntnis zum Deutschlandticket.** Eine Abkehr von dem revolutionären Ticket würden das System nachhaltig schädigen und zu weiterer Politikverdrossenheit führen. Fahrgäste, Unternehmen, Verbände und Aufgabenträger, brauchen langfristige Planungssicherheit, um den ÖPNV weiterhin attraktiv und effizient gestalten zu können. Für die Zukunft des Deutschlandtickets sind folgende Punkte unabdingbar:

- **Eine langfristige Finanzierungsperspektive.** Bund und Länder müssen für die nächsten zehn Jahre sicherstellen, dass ausreichend Bundes- und Landesmittel für den Ausgleich der Mindereinnahmen durch die Tarifvorgabe bereitstehen.
- **Das Ticket und den Preis entpolitisieren.** Aktuell ist das Deutschlandticket mitsamt seinem Preis ein politisches Projekt, bei dem aber niemand klare Verantwortung übernimmt. So kann es nicht weitergehen. Die Politik soll künftig den Rahmen vorgeben, aber die Umsetzung in die Verantwortung der Branche übergeben. Der erste Schritt muss sein, endlich klare Governance-Strukturen zu schaffen.
- **Eine nachfrageorientierte Einnahmeverteilung basierend auf einer digitalen Nutzungserfassung unterstützen:** Das Deutschlandticket bedeutet aber auch für die Unternehmen, Verbände und Aufgabenträger eine Revolution mit erheblichen Chancen. Nur mit einer digitalen Nutzungserfassung können die Einnahmen aus dem Deutschlandticket dorthin verteilt werden, wo auch die tatsächliche Nutzung geschieht. Gleichzeitig ermöglicht eine solche Nutzungserfassung erstmalig deutschlandweit exakt zu ermitteln, wo, wann, wie oft, wohin, mit welchen Verkehrsmitteln gefahren wird. Das ÖPNV-Angebot kann entsprechend optimiert und auf die Bedürfnisse der Fahrgäste zugeschnitten werden.

- **Neue Wege gehen.** Reisende können mit langlaufenden Regionalzügen hunderte Kilometer umsteigefrei zurücklegen, schnell ins nächste Mittelgebirge oder an Nord- und Ostsee fahren. Möglichkeiten, von denen rege gebraucht gemacht wird. Damit verschwimmen die Grenzen von Nah- und Fernverkehr. In vielen Regionalzügen sind am Wochenende mit Sicherheit die Mehrheit der Reisenden mehr als 50km unterwegs – womit die Definition von Fernverkehr erfüllt ist. Um die Attraktivität des Deutschlandtickets zu erhöhen und unfairen Wettbewerb zwischen steuerfinanzierten ÖV und privatwirtschaftlichem Busverkehr zu beenden, schlägt der bdo vor, Fernbusse in das Deutschlandticket zu integrieren.

### **Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit bewahren.**

Die Sicherstellung von Mobilität ist grundgesetzlich festgelegter Teil der Daseinsvorsorge und damit eine der Kernaufgaben der öffentlichen Hand. Der bdo ist jedoch der festen Überzeugung, dass dies nicht meint, dass Mobilitätsdienstleistungen direkt von Kommunen über ihre Unternehmen erbracht werden. Vielmehr muss der Grundsatz gelten: Erst wenn unternehmerische Daseinsvorsorge nicht in der Lage ist, ein angemessenes Angebot für die Bürger zu schaffen, rechtfertigt dies ein Engagement der öffentlichen Hand. **Der Wesensgehalt von Eigenwirtschaftlichkeit ist, dass das Busunternehmen seine Verkehre und das Mobilitätsangebot so planen und gestalten muss, dass sein Produkt, in diesem Fall die Beförderungsdienstleistung, von den Kundinnen und Kunden angenommen wird. Nur so kann sich das Unternehmen am Markt behaupten. Entsprechend ist unternehmerische Daseinsvorsorge oft das beste Instrument, das Bedürfnis der Menschen nach bezahlbarer Mobilität zu bedienen.** Wenn sich kommunale Unternehmen im ÖPNV betätigen, ist entscheidend, dass Chancengleichheit beim Marktzugang besteht. In Zeiten knapper öffentlicher Kassen kommt eigenwirtschaftlichen Verkehren eine besondere Bedeutung zu.

### **Verlässliche Rahmenbedingungen für Subunternehmer schaffen.**

Subunternehmer benötigen verlässliche Rahmenbedingungen und langlaufende Verträge. **Nur langfristige Verträge bieten den Unternehmen die notwendige Sicherheit, um in Fahrzeuge, Technologien und Personal zu investieren.** Zudem fördern sie Vertrauen und Zusammenarbeit zwischen Auftraggebern und Subunternehmern, was sich positiv auf die Qualität der Dienstleistungen auswirkt. Der bdo erhofft sich Impulse von der Bundesebene, um die Verantwortlichen vor Ort davon zu überzeugen, dass es auch in ihrem Interesse ist, Subunternehmern faire, langfristige Perspektiven aufzuzeigen.

### **Bürokratieabbau forcieren.**

Die Politik muss das Thema Bürokratieabbau entschieden angehen und eher Gesetze abbauen als neue zu verabschieden. Der Abbau bürokratischer Hürden ist essenziell, um den Betrieb von Busunternehmen effizienter zu gestalten und Innovationen zu fördern. Komplexe und zeitaufwändige Verwaltungsprozesse belasten die Unternehmen. Eine Entbürokratisierung würde die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen stärken und zu mehr Dynamik im Markt führen. Dies käme auch den Fahrgästen zugute, da die Unternehmen ihre Ressourcen besser für die Verbesserung der Dienstleistungen einsetzen könnten. **Ganz klar ist, dass Gesetze wie das Energieeffizienzgesetz vollkommen an der Realität der Busunternehmen vorbeigehen. Jedes Busunternehmen hat ein ureigenstes Interesse daran, Energie einzusparen.** Jeder nicht verbrauchte Liter Diesel erhöht den Gewinn. Es braucht daher kein Gesetz, um die Busunternehmen zu kostspieligen Energie-Audits oder aufwändigen Energiemanagementsystemen zu verpflichten. Entsprechend müssen Gesetze wie das Energieeffizienzgesetz schnellstmöglich für Busunternehmen abgeschafft werden. Neue bürokratische Stolpersteine aus Brüssel, wie etwa weitergehende Fahrgastrechte im Omnibusbereich oder eine ausufernde Pauschalreiserichtlinie, sind auf EU-Ebene zu verhindern.

## Bürokratie beim EU-Mehrwertsteuerregime abbauen.

Es gibt kaum größere Herausforderungen, als den Überblick bei den unterschiedlichen Mehrwertsteuerregelungen in der EU zu behalten. **Selbst professionelle und auf solche Fragen spezialisierte Steuerberater kommen hier an ihre Grenzen.** Von Busmittelständern, die Reisen in verschiedene Nachbarländer anbieten, wird jedoch genau dieses erwartet. Die von der EU-Kommission geplante Überarbeitung des Mehrwertsteuerregimes muss endlich genutzt werden, um Bürokratie abzubauen und die Regeln zu vereinfachen.

## Mehrwertsteuergerechtigkeit herstellen.

Während im SPNV, dem SPFV und dem ÖPNV nahezu überall die Fahrgastzahlen aus der Vor-Corona-Zeit erreicht oder sogar übertroffen wurden, bleibt die Erholung im Fern- und Gelegenheitsverkehr aus. Während vor Corona hierzulande über 20 Millionen Menschen jährlich Fernbusse nutzten, waren es 2023 nur etwa 10 Millionen Fahrgäste. Auch im Gelegenheitsverkehr liegt die Zahl der Fahrgäste deutlich unter den Zahlen von 2019. Statt rund 80 Millionen Reisende beförderten die Unternehmen im Busgelegheitsverkehr nur etwa 43 Millionen Menschen. Die Zuwächse im Schienenfernverkehr können diese dramatischen Einbrüche nicht kompensieren. **Es braucht daher die Mehrwertsteuersenkung – egal ob für Tickets im Fernbus oder für Fahrten im Gelegenheitsverkehr.**

## Busfahrausbildung entschlacken.

Im Busgewerbe herrscht ein dramatischer Fahrpersonal-mangel. Derzeit fehlen rund 25.000 Busfahrerinnen und Busfahrer. Hauptursache sind die hohen Hürden beim Berufszugang mit einer aufgeblähten Ausbildungsdauer und zu hohen Ausbildungskosten von 12.000-14.000 Euro. **Reformen sind unerlässlich, um dem Fahrpersonal-mangel beizukommen.** In vielen EU-Staaten wird ein einzelner Ausbildungsblock durchlaufen, um Menschen in Bussen befördern zu können. In Deutschland werden der Busführerschein und die Berufskraftfahrerqualifikation hingegen getrennt unterrichtet und geprüft. Das verlängert und verteuert die Ausbildung erheblich.

Der Weg dahin: Die Grundqualifikation für Berufskraftfahrer zum neuen Standard entwickeln. Bislang fristet sie nur ein Nischendasein. Dabei würde sie den schnellsten und unkompliziertesten Weg hinter das Bussteuer bieten. **Es gilt, die aufgeblähte deutsche Umsetzung der Grundqualifikation auf die europäischen Mindestanforderungen zu reduzieren und die Zahl der Prüfungssprachen zu erhöhen.** Zudem muss die hohe Anzahl von Führerschein-Pflichtstunden reduziert werden. Künftig soll allein die individuelle Eignung über den Zugang zur Prüfung entscheiden und nicht das Erreichen einer Mindeststundenzahl.

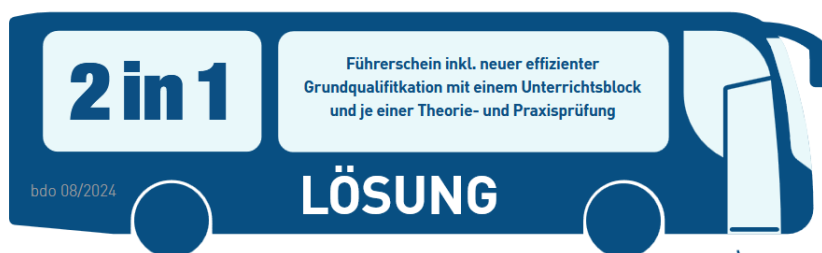
Die Anerkennung ausländischer Berufs- und Bildungsabschlüsse im Personenverkehr wird beschleunigt und unkomplizierter, um Fachkräfte schneller in den Arbeitsmarkt zu integrieren. Gleichzeitig wird die Überschreibung von Führerscheinen aus anderen Ländern erheblich vereinfacht.

### - Kernproblem:

Die Grundqualifikation wäre der effizienteste Ausbildungsweg. Sie scheitert am fehlenden Schulungs- und Fremdsprachenangebot. Das bietet nur die teure und zeitintensive „beschleunigte“ Berufskraftfahrerqualifikation.

### VORTEILE

- + Betreuter Unterricht
- + eine MC-Theorieprüfung inkl. Fremdsprachen
- + keine doppelten Schulungsinhalte
- + effizienter, unbürokratischer
- + keine Abstriche bei der Qualität
- + eine Praxisprüfung



### Fernbusverkehre unterstützen.

Die Liberalisierung des Fernbusmarktes hat gezeigt, dass erhebliche Nachfrage nach dieser Mobilitätsform besteht. Die einseitige Förderung des Schienenpersonenfernverkehrs und das Deutschlandticket haben jedoch zu einem Einbrechen der Fahrgastzahlen in diesem Bereich geführt. Nachdem die Zahl der Fernbusnutzer\*innen von 2015-2019 bei etwa 20 Millionen stagnierte, sank sie während Corona und liegt nur noch bei etwa der Hälfte. Gewinnen bei der Bahn standen damit erhebliche Verluste beim Fernbus gegenüber. Der Verkehrswende wird damit nicht geholfen. **Es braucht endlich ein klares Bekenntnis der Politik zum Fernbus. Es ist nicht zielführend, alleine eine Verdopplung des Bahnverkehrs bis 2030 zu fordern. Für mehr nachhaltige Mobilität braucht es auch den Fernbus.** Das Ziel muss daher lauten: Wir wollen die Zahl der Reisenden mit Bus und Bahn bis 2030 verdoppeln. **Einseitige, wettbewerbsverzerrende Förderungen der Bahn sind daher abzulehnen.** Darüber hinaus sollte sich Deutschland auch in Brüssel dafür einsetzen, das Potenzial des Fernbusses zu heben – über die Strategie für smarte und nachhaltige Mobilität und eine Neuauflage der Reform der Marktzugangsverordnung für den Fernbusverkehr.

### Genehmigungsverfahren vereinfachen.

**Bürokratie** für Anträge und Genehmigungen bei Fernlinienbussen treiben in erheblicher Weise Kosten **insbesondere für staatliche Behörden** aber auch für Unternehmen. Sie entwickeln keinen erkennbaren Wert für Menschen und Gesellschaft. Die Regelungen, die bis zum Teil seit 1934 bestehen, stehen in keinem Verhältnis zum Aufwand. Eine Modernisierung der PBefG-Antragsprozesse ließe sich unkompliziert umsetzen und wäre eine schnelle Sofortmaßnahme. Künftig sollte eine Anzeigepflicht die Genehmigungspflicht ersetzen.

### Liegebeförderung ermöglichen.

Neben einer Anpassung der Lenk- und Ruhezeiten plädiert der bdo dafür, endlich die Liegebeförderung in Bussen zu ermöglichen. Deutschland und Europa erleben derzeit eine Renaissance des Nachtzugs. Abends losfahren und morgens erholt ankommen – mit diesem Rezept wird es gelingen, in erheblichem Umfang Flugreisen zu vermeiden. Neben der Bahn kann der Bus eine wesentliche Rolle in diesem Konzept spielen. Allerdings stehen regulatorische Hindernisse der Liegebeförderung in Bussen entgegen. **Im Interesse des Klimaschutzes muss es auch in Deutschland möglich sein, entsprechende „Schlafbusse“ anzubieten. Die erforderlichen technischen Vorrichtungen zum Schutz der Reisenden sind vorhanden.**

## 2. Antriebswende richtig angehen

Der Umstieg auf alternative Antriebe im Busverkehr ist ein klares politisches Ziel. Allerdings werden Elektrobusse jeder Art auf absehbare Zeit mit erheblichen Mehrkosten gegenüber konventionellen Antrieben verbunden sein. Das entsprechende Bundesförderprogramm ist jedoch eingestellt worden. Der bdo setzt sich dafür ein, dass entweder ein neues Förderprogramm aufgelegt wird oder **durch Nachjustierungen bei den Betriebskosten sichergestellt wird, dass sich die höheren Investitionskosten über die Lebensdauer des Busses amortisieren.** Ein Fahrstrompreis würde hier helfen.

### Fahrstrompreis einführen, Fahrzeugförderung fortsetzen.

**Die öffentliche Hand sorgt durch die Einführung eines gedeckelten „Fahrstrompreises“ dafür, dass Elektrobusse durch niedrigere Betriebskosten über ihre gesamte Lebensdauer einen Kostenvorteil gegenüber Dieselnissen haben und von den Unternehmen auch ohne eine Fahrzeugförderung wirtschaftlich betrieben werden können.** Durch den Fahrstrompreis würde erheblicher bürokratischer Aufwand reduziert – sowohl auf Seiten der Unternehmen als auch für die Verwaltung. Aufwändige Förderanträge und deren Beantragung wären obsolet.

Busunternehmen würden am Ende des Monats einfach eine niedrigere Stromrechnung erhalten und sie bei ihrem Versorger begleichen.

**Beim Fahrstrompreis gibt es keine Reibungsverluste oder Fehlallokationen. Er kommt direkt beim Unternehmen an und sorgt dafür, dass mit den gleichen Mitteln ein Mehr an Angebot gefahren werden kann – im Sinne der Kundinnen und Kunden sowie der Verkehrswende.** Egal welches Bundesland oder welcher Aufgabenträger, ein Fahrstrompreis würde alle Unternehmen gleichermaßen, diskriminierungsfrei erreichen. Der Fahrstrompreis würde Verlässlichkeit bieten, die Unternehmen für Investitionen benötigen. Anders als bei Förderprogrammen wäre keine regelmäßige Verankerung in öffentlichen Haushalten erforderlich. Bei schlechter Kassenlage drohen keine Kürzungen. **Mindestens bis zu einer Umsetzung des Fahrstrompreises sollten jedoch Mittel für eine Fahrzeugförderung bereitgestellt werden.** Eine solche Förderung muss ausreichend finanziert sein und darf nicht zwischen ÖPNV- und Reisebussen unterscheiden. Die Einnahmen aus dem Klimasozialfonds des neuen EU-Emissionshandels für den Straßenverkehr (EU-ETS 2) werden gezielt für den Fahrstrompreis sowie die Fahrzeugförderung eingesetzt, um die dringend notwendige Dekarbonisierung des straßengebundenen Verkehrs voranzutreiben.

**Zwangsquoten an emissionsfreien Bussen für private Omnibusbetreiber, wie sie gerade in Brüssel diskutiert werden, lehnt der bdo ab und erwartet von der künftigen Bundesregierung, dass sie sich dagegen ausspricht.**

### **Infrastruktur fördern, Anschlusspflicht einführen.**

Der wesentliche Kostentreiber bei der Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs mit Bussen ist die Infrastruktur. Die Förderprogramme müssen verlängert und erheblich aufgestockt werden, um der Elektromobilität zum Erfolg zu verhelfen. **Regulatorische Hemmnisse, das nichtöffentliche Ladeinfrastruktur Dritten entgeltlich zur Verfügung gestellt wird, müssen abgebaut werden.** Darüber hinaus muss es eine Pflicht der lokalen Versorger geben, die erforderlichen Leitungskapazitäten für Elektrobuss-Betriebshöfe bereitzustellen und diese anzuschließen.

### **Reisebusse beim Aufbau der alternativen Tank- und Ladeinfrastruktur berücksichtigen.**

Busse können wie kein anderes öffentliches Verkehrsmittel auch abgelegene Gegenden erschließen und quasi jeden Winkel Europas erreichen. **Damit dies auch in Zukunft gewährleistet ist, muss eine öffentliche Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe zeitnah aufgebaut werden, welche die Bedürfnisse der Reisebusbranche berücksichtigt – d.h. gerade auch abseits der großen Verkehrsadern.**

Da dieses Vorhaben erhebliche Zeit in Anspruch nehmen wird, gilt es die Revision der EU-Flottengrenzwertregulierung vorzuziehen und die Ziele der Realität anzupassen. Durch die Flottengrenzwerte der EU müssen Reisebusse ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß ab 2030 um bis zu 45 Prozent reduziert haben. Dies geht nach heutiger Gesetzeslage eigentlich nur mit elektrisch angetriebenen Bussen. Gleichzeitig ist die erforderliche Ladeinfrastruktur für Reisebusse nicht existent. Und ohne flächendeckend verfügbare Tank- und Ladeinfrastruktur wird kein Busunternehmen einen elektrisch angetriebenen Reisebus beschaffen.

### **Genehmigungszeiträume verlängern.**

Um die erheblichen Kosten der Antriebswende hin zur Elektromobilität wirtschaftlich darstellen zu können, muss die Geltungsdauer der Genehmigung für den ÖPNV-Linienverkehr dringend auf 15 Jahre verlängert werden. In Anbetracht der langen Amortisationsdauer notwendiger Investitionen halten wir es für unabdingbar, die Geltungsdauer der Genehmigung für Linienverkehre mit Kraftomnibussen zu verlängern. Die verlängerte Genehmigungsdauer muss dabei genauso und erst recht für eigenwirtschaftliche Genehmigungen gelten, auch wenn bzw. weil es mit E-Bussen noch schwieriger sein wird, ohne spezifischen Zuschuss den Verkehr darzustellen.