

BMDV-Branchendialog neue EU-Kommission

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen von über 3.000 privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

Zu dem *Strategiepapier Deutschland Prioritäten für die europäische Verkehrspolitik in den nächsten fünf Jahren (2024 bis 2029)* übermittelt der bdo die folgenden Anmerkungen:

I. Ausgangslage

Auf EU-Ebene sind derzeit zahlreiche für das deutsche Busgewerbe relevante Dossiers und Themen in Arbeit. Der bdo begrüßt, dass sich das BMDV in einem Branchendialog den Anliegen der Busunternehmen annimmt. Zu den zentralsten Herausforderungen für das Busgewerbe zählen der gravierende Busfahrpersonalmangel, die Antriebswende und die zunehmende Bürokratielast für den Busmittelstand.

II. EU-Verkehrspolitische Schwerpunkte der Busbranche

a. 4. EU-Führerscheinrichtlinie

Die Beschlüsse des EU-Parlaments zu der neuen EU-Führerscheinrichtlinie sehen grundlegende Verbesserungen für die Busbranche vor. Damit würde es den Busunternehmen deutlich leichter fallen, die dringend benötigten Nachwuchskräfte einzustellen. In Deutschland fehlen derzeit rund 25.000 Busfahrerinnen und Busfahrer. Bis 2030 wird dieser Bedarf weiter steigen, um sowohl den altersbedingten Personalausfall auszugleichen als auch den zunehmenden Personalbedarf für die Verkehrswende und die zahlreichen Schienenersatzverkehre zu decken. Daher ist eine Entbürokratisierung des Berufszugangs und leichtere Anwerbung von Fahrerinnen und Fahrern aus Drittstaaten unerlässlich.

Der **Europäische Rat** muss in seiner Abstimmung über die neue Führerscheinrichtlinie die **Beschlüsse des EU-Parlaments unterstützen:**

- **Anpassung der Mindestalter-Vorschriften** (nationaler und internationaler Verkehr):
 - 18 Jahre für die Klassen D1 und D1E
 - 21 Jahre für die Klassen D und DE
 - Mögliche nationale Ausnahmen (Klassen D und DE):
 - 19 Jahre
 - 18 Jahre mit einer 50-Kilometer-Beschränkung auf den Linienverkehr oder leeren Bussen
- **Leichtere und EU-einheitliche Anerkennung von Führerscheinen und Berufskraftfahrerqualifikationen aus Drittstaaten.**
- **Anhebung der Fahrzeuggewichte für bestimmte Führerscheinklassen:**
 - Klasse B: 4,25 t statt 3,5 t

- Zusätzliches Fahrzeuggewicht bei alternativem Kraftstoff nach bestimmter Dauer des Führerschein-Vorbesitzes:
 - Klasse B: Nach zwei Jahren bis 4,25 t
 - Klasse D1: Nach drei Jahren Fahrzeuge bis 22+1 Sitze und max. 8 Metern Länge

Die Details der für die Busbranche notwendigen Anpassungen der EU-Führerscheinrichtlinie entnehmen Sie bitte unserem [Positionspapier](#).

b. Durchführungsverordnung zum Tachographen

Der bdo begrüßt die Anstrengungen der EU-Kommission, in einer künftigen Durchführungsverordnung Regelungen zur Unterscheidung zwischen Gelegenheits- und Linienverkehr zu treffen, welche über die Einstellung der Tachographen umgesetzt werden soll. Gleichwohl verursachen die neuen Pausenregelungen erhebliche Herausforderungen in der Praxis, da die aktuellen Fahrtenschreiber die geänderten Zeitvorgaben nicht ordnungsgemäß erkennen. Dies führt zu Störungen im Betriebsablauf, Unsicherheiten bei Kontrollen sowie zu unzutreffenden Bußgeldbescheiden. Wir möchten daher anregen, dass die EU-Kommission diesen Aspekt mit der gleichen Priorität behandelt, um eine einheitliche und rechtssichere Anwendung der Vorschriften sicherzustellen. Der bdo bittet das BMDV daher, sich bei der EU-Kommission mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass die entsprechenden Durchführungsverordnungen zeitnah verabschiedet wird.

c. EU-weit einheitliche Kontrollen von Fahrtenblättern

Anlässlich der neuen EU-Verordnung zu Lenk- und Ruhezeiten schreibt das EU-Recht das Mitführen digitaler Fahrtenblätter vor. Da die EU-Kommission die digitale Form nicht definiert, liegt die Umsetzung im Ermessen der Mitgliedstaaten. Für den grenzüberschreitenden Busverkehr ist eine EU-einheitliche Handhabe dringend erforderlich. Der bdo bittet das BMDV sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die Formate PDF und Foto-Datei EU-weit für gültig erklärt werden oder alternativ eine entsprechende Verordnung erlassen wird.

d. Ausbau der Tank und Ladeinfrastruktur

Ein zügiger, EU-weiter Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur ist dringend erforderlich, um künftig auch alternativ angetriebene Busse im Fernverkehr betreiben zu können. Gerade für Reise- und Fernlinienbusse ist eine ausreichende Versorgung in allen EU-Ländern unverzichtbar, um auch auf Langstrecken betrieben werden zu können. Die Tank- und Ladeinfrastruktur muss zudem genügend Kapazitäten bereithalten, um den Bus- und den Lkw-Verkehr zusammen versorgen zu können.

Bei der öffentlichen Infrastruktur sind zudem die Bedürfnisse aller Nutzergruppen zu beachten. Während Ladevorgänge bei Lkw i.d.R. im Rahmen der Ruhezeiten auf den Lkw-Parkplätzen erfolgen, müssen Ladesäulen für Busse auch die Bedürfnisse der Reisegäste abdecken (Restaurant, Toiletten, Unterhaltung, sicherer Ausstieg).

Im Bereich der Bustouristik ist außerdem darauf hinzuweisen, dass Bedarf an Ladeinfrastruktur insbesondere an touristischen Zielen sowie abseits der großen Hauptverkehrsachsen besteht. Reisebusse sind gerade auch im ländlichen Raum unterwegs und dort ebenfalls benötigen Tank- und Ladeinfrastruktur.

e. Richtlinie über saubere Fahrzeuge

Busse tragen als das umweltfreundlichste Verkehrsmittel entschieden zur CO₂-Reduktion und Dekarbonisierung des Straßenverkehrs bei. Der bdo sieht eine Zwangsumstellung der Busflotten auf alternative Antriebe sehr kritisch. Statt auf verpflichtende Maßnahmen zu setzen, die den Markt verzerren und kleinere Unternehmen aufgrund der enormen Investitionshöhe gefährden könnten, sollten Anreize und Rahmenbedingungen geschaffen werden, die eine freiwillige und wirtschaftlich tragfähige Umstellung fördern. Der Bus ist bereits ohne Alternativantrieb das umweltfreundlichste Verkehrsmittel auf der Straße. Eine gut durchdachte Folgenabschätzung und die Berücksichtigung der technologischen und infrastrukturellen Gegebenheiten sind essenziell, um sicherzustellen, dass die Wettbewerbsfähigkeit erhalten bleibt und nachhaltige Mobilität gefördert wird, ohne den Markt unnötig zu belasten. Hierbei sind insbesondere die unterschiedlichen Bussegmente zu beachten. Denn während im ÖPNV bereits ein Angebot an (gegenüber Diesel-Bussen deutlich teureren) alternativen Antrieben besteht, werden für den Fernlinien- und Reisebus noch keine Fahrzeuge mit alternativen Antrieben angeboten. Hinzu kommt die fehlende Tank- und Ladeinfrastruktur auf der Langstrecke im In- und Ausland. Eine zwingende Antriebs-Vorgabe ginge somit an der Realität vorbei.

Statt verpflichtender Maßnahmen sollten Anreize für die Umstellung auf alternative Antriebe geschaffen werden. Sinnvoll wäre es, die deutlich höheren Anschaffungskosten durch steuerliche Vorteile, Förderprogramme oder einen langfristig günstigeren Fahrstrompreis zu kompensieren, damit ein wirtschaftlicher Betrieb alternativer Antriebe möglich ist. Es ist entscheidend, dass Anreize auf die unterschiedlichen Größen und Strukturen der Busflotten abgestimmt sind. Einerseits haben Großbetriebe mit großen Betriebshöfen mehr Möglichkeiten, die notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur einzurichten, während Kleinbetriebe auf öffentliche Infrastruktur angewiesen sind. Andererseits werden sich Groß- und Mischbetriebe aufgrund ihrer unterschiedlichen Einsatzgebiete für unterschiedliche Antriebskonzepte entscheiden, während kleine und spezialisierte Unternehmen sich gezielt nur für ein Antriebskonzept entscheiden können. Potenzielle Vorgaben müssen die weitere Wettbewerbsfähigkeit aller Betriebe sicherstellen, damit auch die kleinen und mittelständischen Busunternehmen die Antriebswende vollziehen können und sich das Busgewerbe künftig nicht nur auf Großbetriebe konzentrieren wird.

Zu weitgehende Vorgaben, die zu einer immensen finanziellen Mehrbelastung für die Betriebe führen, würden zudem im Nachgang zu höheren Preisen für die Fahrgäste im Fernverkehr und ÖPNV führen. Nachhaltiges und kostengünstiges Reisen im Bus muss sichergestellt bleiben.

Die Einrichtung der Tank- und Ladeinfrastruktur bedarf eines vereinfachten und beschleunigten Genehmigungsverfahrens, um den Ausbau der Infrastruktur zügig voranzutreiben und die Umstellung auf ZEVs zu erleichtern.

Grundsätzlich ist der bdo der Auffassung, dass es für den ÖPNV-Bereich keiner Weiterentwicklung der Richtlinie über saubere Fahrzeuge Bedarf. Die kürzlich beschlossenen CO₂-Flottengrenzwerte stellen sicher, dass ab 2030 nahezu ausschließlich emissionsfreie Busse beschafft werden.

f. Multimodale Digitale Mobilitätsdienste (MDMS)

Der bdo sieht Regulierung in diesem Bereich kritisch. Der Markt sollte hier die Marschrichtung vorgeben.

g. Passagierrechte bei multimodalen Reisen

Es muss sichergestellt werden, dass KMU nicht übermäßig belastet werden und eine faire Risikoverteilung zwischen Reisenden und Verkehrsunternehmen besteht. Es muss weiterhin der

Grundsatz gelten, dass die Instanz, welche Tickets für die kombinierte Nutzung mehrere Verkehrsträger verkauft, auch gegenüber den Reisenden in der Verantwortung steht.

h. Beihilfen im Verkehr

Bei der Regulierung und Vergabe von Beihilfen an den Eisenbahn- und Luftverkehr ist sicherzustellen, dass es zu keiner Benachteiligung des Busverkehrs kommt. Die verschiedenen Bussegmente öffentlicher Personennahverkehr, Fernbuslinienverkehr und Bustouristik stehen im Wettbewerb zu den Bahn- und Flugangeboten. Hierbei ist sicherzustellen, dass es durch Beihilfen nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung zulasten des Busmittelstands kommt.

Berlin, 02. September 2024