

Feinstaub-Fahrverbote für Reisebusse sachgerecht und unbürokratisch regeln

Ernst Burgbacher (FDP):

10 Prozent aller Urlaubsreisen wurden im Jahr 2005 mit dem Bus unternommen, damit liegt der Bus als Reiseverkehrsmittel zwar hinter Pkw und Flugzeug, aber deutlich vor der Bahn. Die Entwicklungsprognosen für Busreisen sind laut Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen positiv, der Trend zu mehr Kurzurlaube und Städtereisen bietet der Bustouristik hier gute Chancen. Im Jahr 2006 wurden bei 6,03 Millionen Busurlaube rund 6,1 Milliarden Euro ausgegeben. Die Bustouristik in Deutschland sichert in rund 6 000 Betrieben etwa 65 000 Arbeitsplätze. Busreisen sind ein wichtiges Segment im Tourismus, doch der Verkehrsträger Bus wird gegenüber anderen Verkehrsträgern benachteiligt.

Deshalb setzt sich die FDP dafür ein, die nach wie vor bestehenden Wettbewerbsverzerrungen zulasten der Reisebusse als umweltfreundliche und sichere Verkehrsmittel abzubauen, um geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, damit die Busbranche ihr Potenzial auch ausschöpfen kann. Die Reisebusbranche hatte sich vom Regierungswechsel ein Ende der ideologischen Benachteiligungen gegenüber anderen Verkehrsträgern erhofft. Umso enttäuschter ist dieser leistungsstarke, mittelständische Wirtschaftsbereich nach über zwei Jahren Schwarz-Rot: Denn die Benachteiligungen für die Reisebusse als klimafreundliche und sichere Verkehrsmittel wurden trotz aller Sonntagsreden nicht abgebaut. Der Reisebus ist zur Beförderung von Personen aus ökologischer Sicht unschlagbar.

So steht es auch im aktuellen Tourismuspolitischen Bericht der Bundesregierung, wo es heißt: Der Bus gilt als besonders umweltfreundlich, da er bei hoher Auslastung im Verhältnis zu anderen Verkehrsmitteln einen geringen Energieverbrauch pro Fahrgast aufweist.

Diesen Fakten muss die schwarz-rote Bundesregierung endlich Taten folgen lassen. Dazu müssen im Bereich des Steuer- und Abgabenrechts endlich faire Wettbewerbsbedingungen zwischen allen öffentlichen Verkehrsanbietern

geschaffen werden. Schließlich müssen die mit der Ökosteuer für den Reisebus entstandenen Benachteiligungen bei der Mineralöl- und Stromsteuer gegenüber dem Schienen- und Flugverkehr beseitigt werden.

Im Tourismuspolitischen Bericht der Bundesregierung, über den wir morgen an dieser Stelle ausführlich debattieren werden, heißt es mit Blick auf die Unternehmen der Busbranche: „Die Bundesregierung unterstützt die Unternehmen u. a. durch den Abbau von bürokratischen Hemmnissen.“ Dies lässt sich leider nicht erkennen, im Gegenteil. Mit der Kennzeichnungsverordnung für emissionsarme Fahrzeuge, die auch Reisebusse in besonderem Maße betrifft, wird neue Bürokratie geschaffen und die Branche zusätzlich belastet. Die Sorgen der Busbranche angesichts der Umsetzung der EU-Feinstaubrichtlinie und deren Forderung nach Befreiung der Busse von der Kennzeichnungspflicht sind der Bundesregierung bekannt. Es ist auch nicht einzusehen, dass Reisebusse eine Feinstaubplakette benötigen, der gleiche Bus im ÖPNV aber ohne Plakette in die Innenstädte fahren kann. Hier muss die Bundesregierung handeln und darauf hinwirken, dass Busse von der Plakettenpflicht insgesamt ausgenommen werden. Doch im Tourismuspolitischen Bericht heißt es diesbezüglich nur schwammig: Der Tourismusbeauftragte der Bundesregierung setzt sich gegenüber den für die Umsetzung zuständigen Ländern für Maßnahmen (zum Beispiel Ausnahmegenehmigungen) zu Gunsten eines ausgeglichenen Verhältnisses von Umweltschutz und Wirtschaftsinteressen ein.

Ziel unserer parlamentarischen Initiative ist es, den Reisebus als das umweltfreundlichste Verkehrsmittel von den feinstaubbedingten Fahrverboten in Innenstädten auszunehmen. Die in einigen deutschen Städten bestehenden Ausnahmegenehmigungen sind äußerst bürokratisch und kaum praktikabel. Deshalb ist im Rahmen der Verordnung der Kennzeichnung für Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – 35. BimSchV – zunächst eine auf fünf Jahre befristete Ausnahmeregelung für Reisebusse vorzusehen. Sollte keine sachgerechte, unbürokratische und praktikable Regelung gefunden werden, sind Reisebusse generell und bundesweit von feinstaubbedingten Fahrverboten in Innenstädten auszunehmen.

Der Einsatz von Bussen, insbesondere auch im Fernverkehr, ist schon heute durch die Nutzung konventioneller Treibstoffe und konventioneller Technik sehr umweltfreundlich; IFEU-Studie: Potenziale 2010. Nur 2,45 Prozent aller verkehrsbedingten Emissionen sind auf Reise- und Linienbusse zurückzuführen. Dabei verursachen

Reisebusse nur einen kleinen Anteil dieser Emissionen. Im Vergleich zu konkurrierenden Verkehrsmitteln weisen selbst Reisebusse älterer Bauart niedrige CO₂-Emissionen und einen geringen Energieverbrauch aus. Der Verbrauch bzw. die Emissionen je Person und Kilometer liegen deutlich unter dem von Bahn, Pkw – Otto- und Dieselmotor – und des Flugzeugs. Der Reisebus hat je Person und Kilometer zudem sehr niedrige Partikelemissionen; IFEU-Institut 2004 und Berechnungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, VDV.

Daher kann der Einsatz von Bussen sowohl einen zentralen Beitrag zur Verminderung von klimaschädlichen Emissionen als auch zur Reduzierung der Feinstaubbelastung leisten. Umgekehrt führen zusätzliche Hindernisse für den Einsatz von Bussen zu einer Verlagerung auf andere Verkehrsträger und damit zu einer Erhöhung der Emissionen. Der eingeschränkte Zugang für zahlreiche Busse zu zahlreichen Innenstädten infolge der Einführung von Fahrverboten in den sogenannten Umweltzonen ist vor diesem Hintergrund ausgesprochen kontraproduktiv. Insbesondere der Bustourismus wird durch diese Einschränkung nachhaltig erschwert. In der Folge ist mit einem Anstieg des Individualverkehrs, aber auch des Flugtourismus zu rechnen und mit einem entsprechend höheren CO₂- und Feinstaubaufkommen je Reisenden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren von Union und SPD, schließen Sie sich dem Antrag der FDP an und zeigen Sie, dass es sich bei der viel zitierten Unterstützung für die deutsche Busbranche nicht um reine Lippenbekenntnisse handelt.