

## Busmaut – weg von der Ideologie, hin zur Sachlichkeit

Angenommen, ein Verkehrsträger verursacht von allen motorisierten Verkehrsmitteln die niedrigsten Treibhausgasemissionen und Umweltkosten, benötigt keine eigene Infrastruktur, erschließt wie kein anderer den ländlichen Raum, ermöglicht insbesondere im Fernverkehr Einkommensschwächeren Mobilität und damit gesellschaftliche Teilhabe, deckt seine ihm zurechenbaren Infrastrukturkosten über Steuern und Abgaben zu mehr als 130 Prozent und sichert direkt und indirekt mindestens 240.000 Arbeitsplätze, wäre es nicht verkehrs-, umwelt- und sozialpolitisch sinnvoll, einen solchen Verkehrsträger zu stärken? Natürlich! Stattdessen wird immer wieder gefordert Fern- und Reisebusse, durch eine Maut zu belasten.

### Äpfel und Birnen – Finanzkreisläufe von Straße und Schiene nicht vergleichbar



Mehrkosten einer Busmaut pro Busunternehmen

Eine Hauptbegründung für die Forderung nach einer Busmaut ist der angeblich unfaire Wettbewerb zwischen Bus und Bahn. Schließlich zahlen Züge ja eine Schienen-Maut und der Bus nicht. Dabei unterscheiden sich die Abgaben- und Finanzierungssysteme stark. Das Umweltbundesamt stellt fest, „dass die öffentliche Hand bei der Straße 90 Prozent der Einnahmen aus verkehrsspezifischen Steuern und 10 Prozent aus direkten Nutzerabgaben (Lkw Maut) generiert, während das Verhältnis zwischen direkt von den Nutzern der Infrastruktur zu leistenden Abgaben und verkehrsspezifischen Steuern bei der DB umgekehrt ist.“ **Laut Umweltbundesamt decken Fern- und Reisebussen die ihnen zurechenbaren Infrastrukturkosten zu mehr als 130 Prozent.**

**Der bloße Verweis darauf, dass ein Verkehrsträger eine spezielle Abgabe zahlt, ein anderer nicht, und der Wettbewerb daher unfair sei, ist argumentatorisch unsinnig. Es fordert ja auch niemand eine Kfz-Steuer für Züge.**

### Bauchgefühl allein reicht nicht – keine empirische Grundlage für eine Busmaut

Wer nach harten Fakten und Belegen für eine tatsächliche Diskriminierung der Bahn sucht: Fehlanzeige. Die Monopolkommission urteilt klar und unmissverständlich: „**Bis heute liegen keine belastbaren Erkenntnisse zu den Wegekostendeckungsgraden der Verkehrsträger vor. Eine verlässliche Aussage darüber, ob eine Fernbusmaut der Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen eher ab- oder zuträglich wäre, lässt sich somit zum aktuellen Zeitpunkt nicht treffen. (...) Trassenpreisreduktionen oder andere Finanzierungsmaßnahmen des Bundes können aktuell nur aus politischen Gründen, nicht jedoch anhand einer wettbewerblichen Abwägung beschlossen werden.**“ Das bloße Gefühl, dass es unfair zugeht, rechtfertigt keine Busmaut. Sie würde den Busmittelstand stark belasten, das Reisen von mehr als 100 Millionen Fahrgästen verteuern und das Gelingen der Verkehrswende torpedieren.

### Maut – ganzheitliche, ökologische Reform statt einseitiger Busbelastung

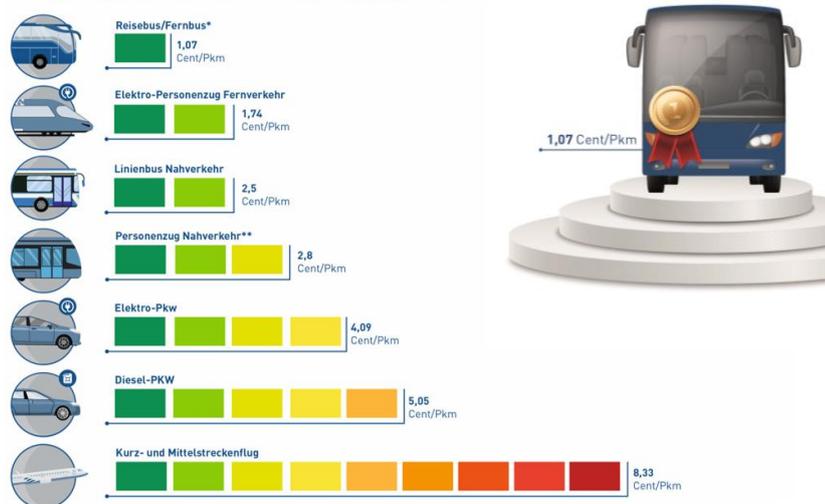
Eine Busmaut kann nur Teil einer ganzheitlichen Reform der Infrastrukturnutzungsfinanzierung sein, die auch ökologischen Kriterien heranzieht. Nur so wird eine Lenkungswirkung hin zu umweltfreundlicherer Mobilität erzielt.

Wer es ehrlich meint mit der Verkehrswende, muss daher alle Verkehrsmittel berücksichtigen. **Vor allem der Pkw als Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffen muss zur Verantwortung gezogen werden. Und warum sollte man nicht auch eine streckenabhängige „Luft-Maut“ einführen?** Neben den reinen Wegekosten, müssen auch immer der Klimafußabdruck sowie die Umweltkosten angerechnet werden.

**Eine Maut mit ökologischer Lenkungswirkung darf außerdem nicht nur zwischen „schweren“ und „leichten“ Fahrzeuge differenzieren. Es braucht eigene Bemerkungskriterien jeweils für die Güter- und die Personenbeförderung. Im Straßen-Güterverkehr stehen Lkw schließlich in Konkurrenz zu kleinen Transportern und nicht mit Bussen. Gleichzeitig muss sichergestellt sein, dass der klimafreundliche und ressourcenschonende ÖV mit Bussen wettbewerbsfähig gegenüber dem Pkw bleibt. Kurz: Keine Busmaut ohne Pkw-Maut.**

Eine auf diesen Prinzipien basierende Reform der Infrastrukturnutzungsfinanzierung, würde einen wichtigen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten. Kostenehrlichkeit bei allen Verkehrsmitteln würde nachhaltiges Reisen attraktiver machen – ein klares Plus für den Bus.

### Umweltkosten für verschiedene Fahrzeugtypen in Deutschland



Quelle: UBA – Methodenkombination 3.0 zur Ermittlung von Umweltkosten 2019  
Hinweis: \*Durchschnitt von Fern- und Reisebussen. Geringere Umweltkosten bei Fernlinienbussen aufgrund höherer Anzahl an EURO VI Fahrzeugen.  
\*\*gewichteter Durchschnitt Elektrisch/Diesel.