

## **Sveriges Bussresearrangörer (SB) – Swedish National Coach Organization Verband Schwedischer Busreiseveranstalter**

Head Office: Östra Hamngatan 23  
SE-411 10 Göteborg / Sweden  
Tel. +46 (0) 31 3017030

Mail: [info@swedishbus.se](mailto:info@swedishbus.se)  
Web: [www.swedishbus.se](http://www.swedishbus.se)  
Swedish Register Number 802460-2008

*Member of EACT (European Alliance of Coach Tourism) [www.eact.travel](http://www.eact.travel)*

### **Deutschland vom Hürdenbauer für den grenzüberschreitenden Reisebusverkehr zum Totengräber Europas?**

Der Reisebus ist, wie vielerlei Untersuchungen gezeigt haben, das sicherste, umweltfreundlichste, komfortabelste, flexibelste und vor allem sozialste aller derzeit verfügbaren Verkehrsmittel.

Und der grenzüberschreitende Reisebusverkehr mit geschlossenen Gruppen verkörpert gleichsam Reisefreiheit und freien Binnenmarkt – Grundpfeiler der Europäischen Zusammenarbeit. Er erlaubt allen Bevölkerungsgruppen, einkommensschwach oder einkommensstark, jung oder alt, von ihrem fundamentalen Recht auf Reisefreiheit einfach und günstig Gebrauch zu machen.

In allen Ländern der Europäischen Union spielen Reisebusse eine bedeutende Rolle. Nach einer Schätzung der EU-Kommission aus dem Jahr 2013 liegt die Zahl der Unternehmen, die Reisebusse einsetzen, bei 65.000 meist kleinen mittelständischen Betrieben mit 1,55 Millionen Beschäftigten. 1,1 Millionen Reisebusfahrer steuern die etwa 260.000 Reisebusse. Insgesamt werden mehr als 7 Millionen Arbeitsplätze in der EU direkt und indirekt von der gesamten Reisebusbranche getragen. Als „Verband Schwedischer Busreiseveranstalter“ sind wir innerhalb der EU die rührigste Branchen-Organisation und befugt, im Namen der anderen nationalen Verbände sowie der EACT (European Alliance for Coach Tourism) zu sprechen.

*Vor diesem Hintergrund läge es auf der Hand, dass Politik und Verwaltungen der einzelnen Länder den Reisebusverkehr mit geschlossenen Gruppen so einfach und unkompliziert als möglich machen, ja, ihn sogar fördern. Leider ist das genaue Gegenteil der Fall – und Deutschland spielt dabei eine höchst unrühmliche Rolle.*

**Beispiel 1:** Das Bundesministerium der Finanzen hat zuletzt zum 1. Januar 2014 im BStBl I (S. 220) die „Umsatzbesteuerung von grenzüberschreitenden

Personenbeförderungen mit Omnibussen, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland zugelassen sind“ geregelt. Nach Auskunft der befassten Finanzämter kostet die Eintreibung dieser Besteuerung den deutschen Steuerzahler mehr Geld, als die Steuer einbringt!

Zudem ist der Aufwand für die ausländischen Reisebusveranstalter, die zumeist keine Finanzabteilung haben, unnötig und ärgerlich hoch, die bürokratischen Prozeduren rufen immer wieder vollkommen überflüssige Probleme hervor. Dem ungunstigen deutschen Vorbild sind leider vier weitere Länder der EU mit jeweils anders gestalteten Regeln gefolgt, so dass die komplizierte Abwicklung von Reisebusfahrten in diese fünf Länder mittlerweile die Beauftragung von fünf verschiedenen Steuerberatern erfordert.

Des Weiteren haben die formalen Schwierigkeiten zu unzähligen äußerst unschönen Vorfällen geführt, bei denen ganze Reisebusse mit allen Passagieren von Zoll oder Polizei (oft bewaffnet) über Stunden an deutschen Autobahnen festgesetzt wurden. Eine wachsende Zahl ausländischer Reisebusveranstalter lässt seine Gäste deshalb über Deutschland hinwegfliegen und nimmt sie mit eigenen Reisebussen hinter den deutschen Grenzen auf.

Die einzig sinnvolle Forderung liegt auf der Hand – die völlige Abschaffung dieser Besteuerung.

**Beispiel 2:** Bei der Einführung der Regelungen zum Mindestlohn in Deutschland im Jahr 2015 wurde vollkommen übersehen oder ignoriert, dass es kurzzeitige wirtschaftliche Aktivitäten ausländischer Unternehmen in Deutschland gibt, die in keinerlei Hinsicht in Konkurrenz zu deutschen Unternehmen stehen und somit den Regelungen nicht unterworfen werden sollten. Dazu gehören die Fahrten ausländischer Reisebusse mit ausländischen Reisegruppen nach oder durch Deutschland. Bislang musste die Mindestlohn-Anmeldung auf Papier und per Fax erfolgen, nunmehr ist immerhin ein entsprechendes Webportal sogar mehrsprachig nutzbar. Gleichwohl büren diese Regelungen den ausländischen Busreiseveranstaltern unnötige Formalitäten auf, denn alle relevanten Dokumente müssen auf Anforderung „in deutscher Sprache in Deutschland bereitgestellt werden“.

Als Gegenreaktion haben Länder wie Frankreich und Österreich wiederum jeweils eigene Mindestlohn-Regelungen eingeführt, die nochmals bürokratischer ausfallen. (Im Falle Österreichs so aberwitzig bürokratisch und unpraktikabel, dass sie zum Teil zurückgenommen werden mussten.) Das bedeutet, dass im Fall einer Busreise durch mehrere Länder nicht nur mehrere vorherige Anmeldeprozeduren erfolgen müssen, sondern die Fahrer und Firmen auch verschiedenste Dokumente verfügbar halten

müssen (bis hin zum Arbeitsvertrag in englischer Übersetzung). Davon sind nun auch deutsche Reisebusse betroffen, wenn sie in die betreffenden anderen Länder fahren.

Auch hier liegt die einzig sinnvolle Forderung auf der Hand – ausländische Reisebusse mit ausländischen Reisegruppen müssen in allen Ländern von den Mindestlohn-Regelungen ausgenommen werden. (Auf Ebene der EU laufen noch Verfahren, die jedoch ausschließlich die Frage von Transitfahrten behandeln.)

**Beispiel 3:** In allen Argumentationen, die die Einführung der sogenannten 'Ausländer-Maut' begründen sollten, wurde stets betont, dass Busse davon grundsätzlich ausgenommen seien. Gerade für Reisebusse, die zumeist lange Strecken zurücklegen, wäre dies ein weiterer Kostenfaktor, der Reisebusfahrten abermals ein Stück unwirtschaftlicher machen würde. Doch plötzlich war in der Diskussion zu vernehmen, dass Busse womöglich doch der Maut unterworfen werden sollen. Zum Anlass wird die Expansion des Linienbus-Unternehmens „FlixBus“ genommen – in der nächsten Legislaturperiode ist zu erwarten, dass eine „Busmaut“ Thema werden wird. Unter der Voraussetzung, dass deutsche und ausländische Reisebusfahrten mit geschlossenen Reisegruppen gleich behandelt werden, würden wir eine Busmaut akzeptieren – jedoch nur, wenn die als Beispiel 1 genannte Besteuerung der gefahrenen Personenkilometer ersatzlos abgeschafft wird!

Gleichwohl wird die Einführung dieser Maut und einer Busmaut in Deutschland bewirken, dass Nachbarländer abermals 'Vergeltungsmaßnahmen' ergreifen werden – in welcher Form auch immer.

**Beispiel 4:** Eine Grotteske sondergleichen rankt sich um die im Raume stehenden 'Fahrverbote' für Dieselfahrzeuge in zahlreichen Städten Deutschlands. Gerade die Reisebusveranstalter haben größtes Interesse daran, dass die Luft in den Städten gut oder zumindest so wenig belastet als möglich ist – Orte mit schlechter Luftqualität mag niemand besuchen. Das anhaltende Wirrwarr so vieler beteiligter Parteien, die sich mit administrativen Vorschlägen oder teuren Nachrüstungs-Abhilfen überbieten, ist unerträglich. Dabei gibt es eine höchst pragmatische Übergangslösung, die in kürzester Zeit verfügbar ist: Gas-to-liquid (GTL) – ein aus Erdgas gewonnener synthetischer Dieseleratzkraftstoff. Er kann von allen Fahrzeugen ab Euro 3 ohne jegliche technische Umrüstung verwendet werden, er kann von heute auf morgen in den Tanks der Tankstellen verfügbar gemacht werden – und allein seine Verwendung in Dieselmotoren reduziert den Schadstoff-Ausstoß deutlich, teils dramatisch. Mit politischen Weichenstellungen zur flächendeckenden Einführung von GTL könnte die Schadstoff-Problematik äußerst rasch spürbar vermindert werden. In Schweden blicken wir auf viele Jahre der erfolgreichen Nutzung von GTL zurück. Die

Produzenten stehen bereit, sie warten nur auf den Startschuss seitens der Politik.

Nachdem in Deutschland die Idee der Verhängung von Fahrverboten aufgekommen war, haben zunächst Großstädte in Nachbarländern nachgezogen – allen voran Paris und London. Es ist zu befürchten, dass Reisebusse in den Ländern der EU nicht allein mit Beschränkungen, sondern mit höchst unterschiedlichen Versionen von Beschränkungen konfrontiert werden.

Das **Resümee** ist bitter: Wiederholt hat Deutschland Regelungen eingeführt, denen ohne Reflexion ausländische Reisebusse mit ausländischen Reisegruppen unterworfen wurden. Darauf sind in verschiedenen Ländern Gegenreaktionen erfolgt, die ihrerseits nun auch deutsche Reisebusse mit deutschen Reisegruppen behindern. Im Ergebnis wird die Europäische Zusammenarbeit unterminiert, der längst abgeschafft geglaubte Flickenteppich feiert fröhliche Urständ, und – am gravierendsten – der Aufwand für die einzelnen Busreiseveranstalter wird so groß, dass Reisebusfahrten zunehmend unwirtschaftlich werden. Ein Kernbereich der Europäischen Idee wird angegriffen.

Die fortwährende, ja zunehmende Beeinträchtigung des Reisebusses, des sozialsten aller Verkehrsmittel und eines Trägers des Europäischen Zusammenwachsens, widerspricht allen Prinzipien, Leitsätzen, Grundgedanken Europas. Würden ausschließlich EU-Regelungen angewendet, könnte der Reisebusverkehr weitestgehend so betrieben werden, wie es sachgerecht, sinnvoll und der Reisefreiheit für alle Menschen förderlich ist.

Mittlerweile hat es sich zu einer Besorgnis erregenden Tendenz ausgewachsen, dass sich Deutschland regelmäßig darüber hinwegsetzt: Wenn ein Land ohne Berücksichtigung europäischer Grundlinien und ohne Konsultation mit den anderen EU-Staaten agiert, können nur negative Effekte wie die skizzierten hervorgerufen werden. Gerne wird das Bild Deutschlands als Vorreiter und Motor des Europäischen Zusammenwachsens verbreitet – doch in unserer gesellschaftlich so wichtigen Branche wirkt Deutschland eher als Totengräber.

Auch im Namen der „European Alliance for Coach Tourism“ (EACT) fordern wir als „Verband Schwedischer Busreiseveranstalter“ (SB) die Bundesregierung auf, bei allen nationalen Regelungen, die den grenzüberschreitenden Reisebusverkehr mit geschlossenen Reisegruppen betreffen (können), unmittelbar be- und einschränkende, behindernde und kostentreibende Alleingänge einzustellen,

v

o

r

h

e

r

i