



Industrie- und Handelskammer
für Oberfranken Bayreuth

Wohin geht die Reise - Fakten und Argumente zur Bustouristik

Die Bustouristik heute

Bis heute hat der Bus eine feste Marktposition in der Reiseverkehrsmittelwahl bei den Urlaubsreisen. Sein Marktanteil lag in 2002 bei 10,3 Prozent. Vor ihm liegen der Pkw mit 50,8 Prozent und das Flugzeug mit 31,5 Prozent. Flugzeug und Bahn mussten in 2002 wiederholt Verluste hinnehmen. Mit 31,5 Prozent Marktanteil hat das Flugzeug seinen schwächsten Stand seit 6 Jahren erreicht. Die Bahn sank mit 5,8 Prozent Marktanteil auf das Niveau von 2000 zurück. Im vergangenen Jahr wurden 6,5 Mio. Bus-Urlaubsreisen durchgeführt. Nach Schätzungen des RDA werden über 100 Mio. Gäste touristisch befördert. Deutschland ist das Busreiseziel Nr. 1. 28,5 % der Busreisenden fahren zu einheimischen Zielen.

Rund um das Busunternehmen

Die deutschen Busunternehmen sind vorwiegend kleine und mittelständische, inhabergeführte Betriebe mit 10 bis 50 Mitarbeitern. In der Bustouristik arbeiten ca. 6000 Betriebe mit 50.000 Bussen und 65.000 Mitarbeitern. Ca. 1.100 Betriebe veranstalten regelmäßig Busreisen. Davon sind ca. 800 schwerpunktmäßig in der Busreiseveranstaltung tätig. Hinzu kommen Busreiseveranstalter ohne eigene Busse. Die Umsätze der größten Veranstalter überschreiten die 30 Millionen Euro Grenze.

Die Bustouristik als Wirtschaftsfaktor

Die Bustouristik ist nicht nur ein wesentlicher Zulieferer für die europäische Hotel- und Gaststättenindustrie. Bushersteller im In- und Ausland schaffen Tausende von Arbeitsplätzen; Tank- und Rastanlagen sowie viele Werkstätten wären ohne die Bustouristik nicht existenzfähig. Kulturelle Einrichtungen, vielfach in kommunaler Hand, könnten ohne die Gäste, die die Bustouristik befördert, nicht überleben.

Das Thema Sicherheit im und um den Bus ist ins Zentrum der Bewertung der Bustouristik gerückt. Dazu zählt auch die Forderung nach effektiveren Kontrollen, obwohl gerade in Deutschland in Verbindung mit EG-Recht eine Sicherheitssituation vom Gesetzgeber vorgegeben wird, die zu den höchsten in der Welt gehört. Bereits die bisherige Kontrolldichte liegt in Deutschland etwa 400% höher als der EU-Durchschnitt. Bedauernd ist dabei, dass es noch kein in sich geschlossenes Meldewesen zwischen Kontrollbehörden und Genehmigungsbehörde gibt, damit Schwarze Schafe ermittelt und aus dem Markt eliminiert werden.

Technische Sicherheit im Reisebus ist nachvollziehbar

Anders als ein Pkw muss der Reisebus jährlich zur Hauptuntersuchung. Zusätzlich muss er in den ersten zwölf Monaten nach der Zulassung einmal, bis zum 36. Monat halbjährlich und ab dann vierteljährlich umfassend auf seine technische Sicherheit überprüft werden. Hinzu kommt eine jährliche Extrakontrolle der Bremssysteme. Moderne Reisebusse verfügen über drei voneinander unabhängige Bremssysteme. Weiterhin müssen alle Neufahrzeuge ab dem 1.01.1994 mit einem Geschwindigkeitsbegrenzungssystem ausgerüstet sein. Ältere Fahrzeuge die zwischen dem 1. Januar 1988 und dem 1. Januar 1994 zugelassen wurden, mussten nachgerüstet werden.

Seit dem 1. Oktober 1999 sind alle erstmals für den Verkehr zugelassenen Reisebusse an sämtlichen Sitzplätzen mit Sicherheitsgurten auszurüsten. Der menschliche Faktor ist gerade in der Bustouristik entscheidend. Deshalb unterliegt der Busfahrer strengen Vorschriften und Regeln. Die Ausbildung zum Busfahrer in den Fahrschulen ist wesentlich intensiver als etwa bei PKW und LKW. Dazu kommt eine befristete Fahrerlaubnis zur Personenbeförderung (die nach 5 Jahren verlängert werden muss) d. h. im Gegensatz zum PKW gilt sie nicht auf alle Ewigkeit.

Der Busfahrer wird außerdem genauestens auf seine gesundheitliche Eignung geprüft, dazu zählen spezielle Gesundheitsuntersuchungen für Fahrer über 50 Jahre. Bei Antritt und während der Fahrt gilt für Busfahrer die Promillevorschrift 0,0. Der Hebel ist beim wirksamsten Faktor anzusetzen, dem menschlichen. Durch flächendeckende Fahrerschulungen in Technik, Fahrdynamik, Sicherheit, Verkehrssoziologie und Psychologie mit anschließender Prüfung, werden die Kompetenz und das Verantwortungsbewusstsein der Reisebusfahrer erhöht.

Wettbewerbsdiskriminierungen benachteiligen die Bustouristik

Die gegenwärtige Infrastrukturpolitik zu Ungunsten des Straßenbaus gefährdet nachhaltig die Mobilität im Land und entzieht somit auch der Bustouristik immer mehr die Möglichkeit, bequem, sicher und schnell Ziele zu erreichen. Die einseitig, vorteilhaften Subventionszuwendungen an die Bahn stellen schon jetzt wesentliche Aspekte des Bundesverkehrswegeplan in Frage.

Die Bundesleistungen an das Bundeseisenbahnvermögen und an die DB AG betragen im laufenden Haushaltsjahr 11,4 Mrd. €. Das ist nahezu die Hälfte des Verkehrshaushaltes. Die Straße dient zur Quersubventionierung der Schiene. Die Straße erbringt 80 % der Verkehrsleistung, die Schiene lediglich 8 % und obwohl der Kraftverkehr rund 42 Mrd. € Abgaben an den Bund entrichtet, bleiben die Fernstraßeninvestitionen lediglich auf 5,5 Mrd. € begrenzt. Diese machen noch nicht einmal ein Sechstel der gut 38 Mrd. € des für dieses Jahr zu erwartenden Aufkommens an Mineralölsteuer aus dem Kraftverkehr aus. Auch mit Blick auf die EU-Erweiterung, ist der Finanzierung des Fernstraßenbaus deutlich höhere Priorität einzuräumen. Ohne Behebung der Ausbaudefizite werden zunehmende Verkehrsengpässe und -belastungen die Mobilität und das Freizeitverhalten der Bundesbürger erheblich einschränken.

Obwohl der Bus nachweislich das umweltverträglichste Reiseverkehrsmittel ist, sind Reisebusse der sogenannten Ökosteuern völlig unterworfen. Während Flugkerosin steuerbefreit ist, zahlen die Reisebusunternehmen Mineralölsteuer. Internationale Flugreisen sind von der Mehrwertsteuer befreit während grenzüberschreitende Personenbeförderungen mit Omnibussen dieser Steuer unterliegen. Mithin führen die mittelständischen Busunternehmen über 70 % der Kosten für Dieselkraftstoff an den Fiskus ab.

Das Auftreten von Billigflugangeboten wird gerade auch durch offene und verdeckte Zuschüsse seitens bestimmter Flughäfen an Billig-Airlines ermöglicht. Dadurch werden nicht nur die Busreiseangebote in beliebte Metropolen konkurrenziert. Darüber hinaus kommt es dabei auch zur Substitutionseffekten der Nachfrage, die sich nachteilig auf die Städtereiseangebote in mittelgroße Städte und Kleinstädte ohne Flughafenanbindung auswirken.

Die Deutsche Bahn AG bietet im Bereich des so genannten Gruppengeschäfts extrem günstige Preise an, die teilweise nur noch Bruchteile des genehmigten Regeltarifs ausmachen. Nach Erkenntnissen des RDA kann die Bahn nur deshalb so handeln, weil der Bund als Eigentümer der Bahn deren Verluste - auch wenn sie Folge dieser Preispolitik sind - regelmäßig ausgleicht.

Mehrere Städte in Europa praktizieren Verkehrsberuhigungskonzepte, die bereits im Ansatz verfehlt sind. Während PKW ungestört in die Zentren dieser Städte einfahren können, werden Reisebusse ausgesperrt. Dabei könnte gerade der Reisebus als umweltfreundliches Verkehrsmittel, das erheblich weniger Verkehrsfläche beansprucht als der PKW (und sogar Fahrräder), die die gleiche Anzahl von Reisenden befördern, erheblich zur Verkehrsentslastung beitragen.

Nach wie vor werden deutsche Reiseleiter, die Busreisegruppen betreuen in mehreren europäischen Ländern systematisch an der Ausübung ihres Berufs behindert. Trotz einschlägiger Urteile des Europäischen Gerichtshofes verhindern diese arbeitsmarktpolitischen Barrieren immer noch den freien Dienstleistungsverkehr in der Europäischen Union.

Perspektiven der Bustouristik - Wohin geht die Reise mit dem Bus

Trotz erheblicher Wettbewerbsnachteile erweist sich der Bustouristikmarkt als stabil. Dies trifft nicht nur auf die aktuelle, von Konjunkturschwäche geprägte Situation zu, sondern gerade auch auf den langfristigen Vergleich. In den letzten 30 Jahren konnte der Reisebus seinen Marktanteil innerhalb eines Korridors von 8 - 10% des Urlaubs-Reisemarktes behaupten. Innerhalb dieses Zeitraumes hat es ganz erhebliche Wechselbewegungen zwischen den anderen Reiseverkehrsmitteln gegeben. Offenbar gibt es nicht nur eine originäre Grundnachfrage nach Busreisen sondern auch viele neue Einsteiger, die die Bustouristik quicklebendig positionieren.

Dazu bietet die Bustouristik eine breite Angebotspalette:

- Urlaubsreisen nicht nur zu nahe gelegenen Warmwasserstränden am Mittelmeer, sondern auch in viele Erholungsgebiete in Deutschland und Europa.
- Reisen zu in- und ausländischen Metropolen, mittleren und profilierten kleinen Städten. Die ausgetüftelte, servicefreundliche Leistungskette von der hausnahen Abholung über die bequeme Anreise bis hin zu informativen kurzweiligen Ausflügen sind ein Geheimnis der großen Nachfrage nach Busstädtereisen.
- Rund- und Studienreisen sind und bleiben eine Domäne der Bustouristik. Mithin ist das buchstäbliche "Erfahren" von Land und Leuten ein Bestandteil der deutschen Reisekultur geworden.
- Mit Kurzreisen in bekannte und noch zu entdeckende Regionen trägt die Bustouristik ganz erheblich zur flächendeckenden touristischen Erschließung bei.
- Mit Tagesfahrten und Naherholungsangeboten bietet die Bustouristik vielen Bundesbürgern ein erhebliches Stück Lebensqualität.
- Vereinsreisen: der Reisebus ist aus dem Vereinsreisegeschäft nicht mehr wegzudenken und erfüllt damit auch eine wesentliche gesamtgesellschaftliche Aufgabe. In Deutschland gibt es über 540.000 Vereine und Organisationen von denen viele eine oder mehrere Busfahrten im Jahr durchführen. Damit nimmt die Bustouristik eine wichtige gesellschaftspolitische Funktion wahr. Durch die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (Abschaffung der so genannten Doppellizenz) ist von einer erheblichen Umstrukturierung des Vereinsreisemarktes auszugehen. Der RDA ist hier bereits intensiv tätig, um die Professionalität und Qualität im Vereinsreisegeschäft voranzutreiben.
- Event-Reisen: Sofern Busreiseveranstalter ihre originären Qualitäten wie Flexibilität und Innovationsfreudigkeit ausspielen, existieren für diesen Tourismusbereich gute Perspektiven.
- Dabei ist gerade auch an den Event-Tourismus zu denken. Die Busreiseveranstalter sind eine wichtige Voraussetzung, dass dieser Trend am Markt auch ausgeschöpft werden kann. Durch zielgruppengerechte und themenorientierte Angebote wecken und befriedigen die Busunternehmen in ihren regionalen Märkten die Nachfrage für Events und Attraktionen, Themen- und Freizeitparks etc.
- Der Musicalmarkt ist ein weiteres Beispiel, wie die Bustouristik maßgeblich zur Umsetzung von Innovationen am Markt beiträgt. Durch die Umstrukturierung der Musical-Standorte konnte eine neue Nachfragewelle für dieses Entertainment geweckt werden. Incoming: Bei nahezu allen Gruppenreisen die aus dem Ausland nach Deutschland führen, spielt der Reisebus eine Rolle! Vom Hoteltransfer über Besichtigungsprogramme bis hin zu kompletten Rundreisen durch Deutschland und Europa oder back-to-back Reise-

ketten. Mit diesem Dienstleistungsexport erbringt die Bustouristik einen erheblichen Beitrag zur deutschen Volkswirtschaft.

- Sofern steuerliche und administrative Fesseln die Innovationsbereitschaft der europäischen Busreiseveranstalter nicht abdrosseln, ist kann man zuversichtlich sein, dass die Bustouristik auch nach wie vor ihre tourismus- und gesellschaftspolitische Funktion erfüllen kann.

Stand: September 2003

STO/br