

**Touristik** – Die Gütegemeinschaft Buskomfort traf sich zum Jahrestreffen im Tübinger Museum Boxenstopp

# Ausbau der Infrastruktur für E-Fahrzeuge gefordert

TÜBINGEN. Laut GBK-Geschäftsführer Martin Becker sind die in der Gütegemeinschaft Buskomfort zusammengeschlossenen Unternehmen nicht nur im Nahverkehr unterwegs, sie sind mittlerweile allesamt auch Reiseveranstalter. Der stellvertretende GBK-Vorsitzende Philipp Hömann betonte im Pressegespräch im Tübinger Museum Boxenstopp: »Der Bus ist, noch vor der Bahn, das klimafreundlichste Verkehrsmittel.«

## Von Geringverdienern genutzt

Er sagte, die Branche könne sich darauf einlassen, dass die Politik auf E-Mobilität setze. Allerdings mangle es europaweit an geeigneter Infrastruktur: »Allein am europäischen Autobahnnetz müssten mindestens 20.000 Ladestationen aufgebaut werden.« Die seien auch an den Zielen der Fahrten nötig, etwa an Hotels, Freizeitparks oder stadtnahen Busparkplätzen. Ohne diese könne die Branche Bustouristik künftig nicht mehr wie bisher betreiben.

Das betreffe breite Bevölkerungsschichten, vor allem jene mit geringem Einkommen und Senioren. Als Beispiel nannte Hömann beliebte Fahrten zum Nürnberger Christkindl-Markt, wohin täglich um die 150 Busse mit Touristen unterwegs seien. Diese Zahl an elektrischen Fahrzeugen gleichzeitig zu laden funktioniere aus logistischen Gründen nicht – dazu benötige es eine wesentlich höhere Zahl an Ladesäulen vor Ort.

Reisen in südeuropäische Länder würden deutlich erschwert. In Italien sei die Versorgung für elektrische Fahrzeuge bisher am schlechtesten ausgebaut. Hömann zeichnete das Bild einer Reisegruppe, die sich mit ihrem Bus an der Autobahn in eine Schlange von LKWs einreihen und dort lange warten müsse. Schließlich komme man am Fährhafen an, etwa Genua, um festzustellen, dass ihre Fähre bereits abgefahren sei. Zudem könnten die Fahrer dann nicht ihre vorgegebenen Ruhezeiten einhalten.

GBK-Vorstandsmitglied Bülent Menekse wies auf die soziale Funktion von Bus-

reisen hin, die Kommunen nicht im selben Maß leisten könnten: »Wir bringen ältere und alleinstehende Menschen zusammen. Wir bieten ihnen Ansprache.« Er prognostizierte, die Funktion der Reisebusse als sozialer Anlaufhafen werde hinsichtlich des demografischen Wandels wachsen. Neben der mangelnden Infrastruktur macht den mittelständischen Busunternehmen zu schaffen, dass sie ihre Flotten an Bussen austauschen müssten, wenn, wie von der Politik vorgesehen, 2030 das Aus für den Verbrennermotor kommen soll: »Das wäre eine teure Investition«, so Philipp Hömann. Aktuell werden Reisebusse überwiegend von Dieselmotoren angetrieben.

## E-Fuels als Übergang

Die Branche erfuhr während der Corona-Zeit einen deutlichen Einschnitt. Seitdem seien um die acht Prozent der Unternehmen, rund 2.600, untergegangen. Laut Benedikt Esser, Präsident des internationalen Bustouristik-Verbands RDA,

fehle aktuell rund ein Viertel der Gäste aus der Zeit vor 2020: »Viele, auch Mischbetriebe, haben die Touristik aufgegeben.« Die nächsten zehn Jahre, so Esser, seien für die Branche entscheidend.

Die GBK fordert von der Politik Erleichterungen finanzieller Art und die Bürokratie betreffend, etwa darin, den zurzeit grassierenden Fahrermangel zu bekämpfen: Busführerscheine aus dem Ausland sollen anerkannt und die Fahrer mit Sprachkursen versorgt werden. Hierzulande koste der Erwerb einer Lizenz um die 10.000 Euro. In Österreich, beispielsweise, müssen werdende Busfahrer dafür lediglich um die 2.500 Euro bezahlen.

Die Umstellung weg vom Dieselmotor könnte der GBK zufolge schnell erfolgen, wenn die Branche zunächst E-Fuels nutzen könnte, auch wenn diese doppelt so teuer seien. E-Fuels sollen aktuell jedoch ausschließlich dem Luftverkehr zur Verfügung stehen. Auch Biodiesel als Treibstoff halte die Branche für denkbar: »Unsere Motoren können alles fahren – ohne Adaption«, so Hömann. (mac)