

## Positionspapier

### **Bewertung der bisherigen Förderung im Rahmen der Überbrückungshilfe und Erwartungen der privaten Omnibusunternehmen an die Fortschreibung**

#### **I. Hintergrund und aktuelle Lage**

Der Reisebus-Sektor ist einer DER Verlierer der durch die Corona-Pandemie veranlassten Maßnahmen. Unternehmen unserer Branche mit hohem Anteil an Reisebussen waren durch das Verbot von Reisebusreisen, auf das sich Bund und Länder am 16.03.2020 verständigt hatten, bereits zu einem frühen Zeitpunkt von den Folgen der Corona-Pandemie massiv betroffen. Das Segment der Bustouristik war vollständig zum Stillstand gekommen ist. Ob Vereinstouren, Ausflüge zur Landesgartenschau oder Busreisen zu Ferienzwecken – Reisebusfahrten zu touristischen Zwecken waren gänzlich verboten, die Stornierungswelle setzte bereits deutlich früher ein. Das absolute Busreiseverbot lief in NRW am 29. Mai aus, galt aber in den meisten Bundesländern noch bis Ende Juni und international weit darüber hinaus.

Abgesagte Klassenfahrten und Städtereisen sind nicht nachholbar. Die Organisation neuer Reiseangebote bedarf eines erheblichen Vorlaufs. Die entstandenen Umsatzeinbußen können nicht aufgeholt werden – im Gegenteil: Die Busbetriebe werden noch auf lange Sicht mit massiven Umsatzeinbrüchen zu kämpfen haben. Das Geschäft läuft nur sehr schleppend an. Kaum ein Reisebus ist auf der Autobahn zu sehen. Klassische Busreisen oder Ausflugsfahrten finden kaum statt, das andauernde Verbot von Großveranstaltungen und auch der weitgehende Verzicht der Schulen auf Klassenfahrten trifft die Branche schwer. Wenn keine Messen, Konzerte, Weihnachtsmärkte oder Fußballspiele stattfinden, werden auch keine Mietomnibusse benötigt. An dieser Situation wird sich auch innerhalb der nächsten 12 Monate mit großer Sicherheit nichts ändern. Die Perspektive für die Bustouristik bleibt auf mittlere Sicht düster.

Schon zu Beginn der Krise haben die Reisebusunternehmen ihre Busse abgemeldet und versicherungstechnisch stillgelegt. Aber stillgelegte Reisebusse, mit einem Anschaffungspreis von 400.000 bis 500.000 EUR, verursachen weiterhin Kosten und verlieren zudem täglich an Wert. Nicht einmal ein Verkauf ist eine Option. Der Markt für Gebrauchtbusse ist vollständig zusammengebrochen.

In dieser Situation sind die Fortführung und zielgenaue Revision der Überbrückungshilfe des Bundes für unsere Branche, die noch immer massiv unter den behördlichen Einschränkungen in der Corona-Pandemie und der Zurückhaltung der Reisenden leidet und auch noch lange leiden wird, essentiell.

## **II. „Überbrückungshilfe“ des Bundes muss verbessert und ausgedehnt werden**

Von den Hilfen aus dem Rettungspaket der Bundesregierung für kleinere und mittlere Betriebe ist bislang nur ein geringer Teil bei den von der Corona-Krise betroffenen Unternehmen angekommen. Bislang sind deutlich weniger als 10 % der eingeplanten Mittel aus dem Topf von insgesamt 24,6 Milliarden-Euro an die Firmen ausbezahlt worden. Das Ziel, kleine und mittlere Unternehmen in dieser existenzbedrohenden Zeit zu unterstützen, wird damit klar verfehlt. Wesentliche Gründe hierfür sind die hohen Hürden für die Antragsstellung und die unzureichende Förderfähigkeit der bedeutendsten Kostenblöcke. Die Nichtberücksichtigung bestimmter Kostenpositionen bei der Berechnung der „Überbrückungshilfe“ stellt gerade für viele Unternehmen unserer Branche ein gravierendes Problem dar.

## **III. Differenzierte Betrachtung der Position „Förderfähige Kosten“ (Punkt 12 der Eckpunkte des Bundeskabinetts vom 12.06.2020)**

### **1. Dauerverträge und Liquiditätsbelastung**

Eine z. B. Anfang des Jahres im Voraus gezahlte Versicherungsprämie für das gesamte Kalenderjahr ist bislang nicht förderfähig. Ein Vertrag mit monatlicher oder quartalsweiser Berechnung der Prämie ist hingegen förderfähig. Gleiches gilt für Wartungsverträge oder Servicepauschalen für das Anlagevermögen oder sonstige laufend benötigte Betriebsmittel (Kopierer, Software, Maschinen), die auch bei einem Umsatzausfall weiter benötigt und gezahlt werden müssen.

Es kann bei gleichen Aufwendungen nicht vom Abrechnungszeitpunkt abhängen, ob dies förderfähig ist oder nicht. Grundlage für die Ermittlung der förderfähigen Kosten kann nicht das Datum der zufälligen Fakturierung der Aufwendungen sein (wie z. B. bei Versicherungsverträgen), sondern es muss eine nach Handelsrecht erstellte Auswertung unter Berücksichtigung von z.B. Rechnungsabgrenzungen nach § 250 HGB erfolgen.

## **2. Kataloge / Werbung: Zur Wiederaufnahme und zum Erhalt des Geschäftsbetriebes zwingend notwendige Kosten**

Eine Berücksichtigung von Aufwendungen für die Erstellung und den Versand von Katalogen (üblicherweise zweimal jährlich zu Kosten von jeweils etwa 75.000 Euro) ist bislang nicht förderfähig. Gleichwohl handelt es sich um regelmäßigen Aufwand, der die wichtigste Grundlage für die Buchung von Reisen ist und auf keinen Fall als einseitig veränderbare Fixkosten gesehen werden kann. Ebenso die sonstigen Werbeaktivitäten mit Anzeigen und Aktualisierung des Internetauftritts sind derzeit nicht förderfähig, da sie keine Vertragsgrundlage vor dem 01.03.2020 haben. Es sind aber aus unserer Sicht absolut notwendige Maßnahmen, um die Wiederaufnahme des Geschäftsbetriebes und ein Überleben nach der Krise überhaupt zu ermöglichen. Diese Kostenpositionen sind für Reiseveranstalter essenziell und müssen auch im Rahmen der Überbrückungshilfe monatsanteilig in Ansatz gebracht werden dürfen. Kosten, die zur Wiederaufnahme bzw. Erhalt des Geschäftsbetriebes zwingend notwendig sind, müssen berücksichtigt werden können.

## **3. Abschreibungen für das Anlagevermögen / Tilgungsanteil von Finanzierungsraten**

Bei einem durchschnittlichen Betrieb mit einem Fuhrpark aus 16 modernen Reisebussen sind monatliche Abschreibungskosten von 32.000 Euro exemplarisch für die Branche. Umweltzonen in NRW, deutschland- und europaweit haben die NRW-Reisebusunternehmen flächendeckend gezwungen, in umweltfreundliche Euro VI – Technologie zu investieren, niedrige Zinsen haben diese – politisch gewollte – Verkehrswende vereinfacht. Wer viel modernisiert hat, hat noch zahlreiche Busse in der regelmäßig sechsjährigen Abschreibungsphase, damit aber in der aktuellen Krise hohe Abschreibungskosten. Der Fuhrpark verliert stetig an Wert, ohne dass adäquate Umsatzerlöse erzielt werden, die diesen Wertverlust kompensieren: „Viele Busse stehen herum und kosten nur“.

Für das Anlagevermögen, das in dieser Branche mit den Bussen eine hohe langfristige Kapitalbindung hat, sind bislang weder Abschreibungen noch mindestens die anteilmäßigen Tilgungsraten förderfähig. Gleichwohl handelt es sich bei den Abschreibungen um Aufwand, der in der Zeit durch Umsätze verdient werden muss. Auch Tilgungsraten, die ja die Abschreibungen vollständig oder je nach Finanzierungsgrad auch nur teilweise ersetzen, müssen durch Liquiditätszuflüsse bedient werden, die aber derzeit nicht stattfinden. Stundungen durch Kreditinstitute helfen nur vorübergehend. In Zeiten historisch niedriger Zinsen haben die Finanzierungsanteile (Zinsen) von Leasing- und Kreditverträgen quasi keine Relevanz für die Liquidität der Unternehmen. Die Aufzählung der förderfähigen Kosten muss also um Abschreibungen für das Anlagevermögen und den Tilgungsanteil einer Finanzierung erweitert werden.

#### **4. Personalkosten**

Der bisherige pauschale Ansatz von 10% im Rahmen der „Überbrückungshilfe“ ist für Reiseveranstalter viel zu gering, weil deren Verwaltungspersonal in den letzten Monaten nicht in Kurzarbeit war, sondern mit der Abwicklung von Stornos und der Rückzahlung der Reisepreise an die Kunden viel zu tun hatte, also nur „negative Umsätze“ produziert hat. Nun planen und organisieren die Mitarbeiter die Reisen der kommenden Wintersaison - wenn diese noch nicht verloren gegeben wurde - und der Sommersaison 2021. Die hohen Vorleistungen für die nächste Reisesaison (Personal-, Planungs-, Werbe- und Katalogkosten) wurden in normalen Jahren aus dem Cash-Flow der laufenden Saison bezahlt, die aber nun weitgehend ausfällt. Die pauschale Deckelung der Personalkostenerstattung auf 10% sollte daher entfallen.

#### **5. Unternehmerlohn als fixe Kosten mitberücksichtigen**

Der Unternehmerlohn wird bislang in den laufenden Kosten nur unzureichend berücksichtigt. Für kleine und mittlere touristische Unternehmen ist dies jedoch ein gravierendes Problem. Zwar heißt es, dass eine vereinfachte Beantragung von ALG 2 möglich sei. In der Praxis wird ALG 2 jedoch in vielen Fällen abgelehnt. Fairer wäre ein echter Unternehmerlohn von mindestens 2.000 Euro, der den Betroffenen würdevoll hilft. NRW hat im Zuge der Ergänzung der Überbrückungshilfe Bund durch das „Nordrhein-Westfalen-Programm“ einen ersten Schritt in diese Richtung getan.

### **IV. Weitere Anpassungen für eine zielgerichtete und effektive Förderung**

#### **1. Fördervoraussetzungen und Berechnung der Förderhöhe vereinfachen**

Analog zum österreichischen Modell sollte das Förderregime insgesamt vereinfacht werden. Das zweistufige Verfahren der Umsatzausfallberechnung hat sich in der Praxis als untauglich erwiesen und sollte durch einfachere Parameter ersetzt werden. Hier bietet sich der Vergleich des Umsatzausfalls mit dem Umsatz des Vorjahres an. Ab einem Umsatzausfall von 40 Prozent sollten Unternehmen förderfähig sein. Die Höhe der Zuschüsse sollte auf 90 Prozent der Kosten angehoben werden.

#### **2. Deutliche Erhöhung der „Maximalen Förderung“**

Damit die Unternehmen die kommenden Monate überstehen, benötigen wir eine deutliche Ausweitung der Überbrückungshilfe auch in puncto Gesamthöhe. 50.000 Euro pro Monat reichen bei vielen Unternehmen bereits nicht aus, um die hohen monatlichen Abschreibungskosten zu schultern. Wir setzen uns für eine komplette Streichung der gestaffelten Obergrenzen ein. Die Deckelung der Förderhöhe sollte daher von € 150.000,- für 3 Monate auf € 750.000,- angehoben werden.

### 3. „Beihilferegelung“ sowie „Kumulierung und Verhältnis zu anderen Programmen“ – Kleinbeihilfenregelung anpassen und Obergrenze heraufsetzen

Viele Busbetriebe stehen derzeit vor der Situation, dass sie bereits einen beihilferechtlichen Förderkredit (z.B. KfW-Schnellkredit) in Anspruch genommen haben. Nach Auffassung der Kreditanstalt für Wiederaufbau gilt der Kreditbetrag in voller Höhe als Subventionswert und unterfällt der „Geänderten Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“. Damit sind diese Darlehen bei der 800.000 Euro-Grenze des sogenannten "Temporary Frameworks" miteinzuberechnen. Für verbundene Unternehmen stellt sich dieses Problem erst recht, da die 800.000 Euro-Grenze für die ganze Firmengruppe gilt. Der NWO regt daher dringend an, die Obergrenze des befristeten Rahmens für staatliche Beihilfen in Brüssel auf 1,6 Mio. € erhöhen zu lassen und die Kleinbeihilfenregelung der Bundesrepublik entsprechend anzupassen.

#### Abschließende Bemerkung

Die Landesregierung verfolgte mit dem „Nordrhein-Westfalen-Programm“ erklärtermaßen auch das Ziel der Stärkung des Klimaschutzes. Die skizzierte Ausweitung der Hilfe für Busunternehmen, die in modernste Abgastechnologie investiert haben und damit zur Verkehrswende und zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs, ob nah oder fern, einen wichtigen Beitrag leisten, ist zugleich Klimaschutz. Umgekehrt würde das Wegbrechen großer Teile unserer systemrelevanten Branche zur Verlagerung von Verkehrsströmen auf den Individualverkehr führen und damit den Klimaschutz erheblich schädigen.

Langenfeld, im September 2020

