

EDITORIAL

Der Bus ist an der Station Zeitgeist angekommen

Boom bei den Fernlinien stärkt Branche / Drei Säulen im Koalitionsvertrag

Dieses Jahr war ein ganz besonderes für den Bus: Mit dem Boom bei den Fernlinien haben wir der breiten Öffentlichkeit zeigen können, was die Busunternehmen schon immer wussten: Qualität, Komfort, Sicherheit und Sauberkeit sind die Bausteine für den Erfolg der Branche.

Der Bus ist im Zeitgeist angekommen. Der bdo hat mit seinen Landesverbänden und Unternehmen in den zurückliegenden Jahrzehnten ein sicheres Fundament dafür legen können. Der Blick voraus in den Koalitionsvertrag zeigt, dass für die Unternehmen wichtige Punkte gestärkt wurden. Die neue Regierung

hat besonnen entschieden, keine Busmaut einzurichten. Der Fernbusmarkt wird mit einer einheitlichen Genehmigungspraxis gestärkt. Und: Der Bund bleibt ein verlässlicher Partner der Kommunen bei der Finanzierung des kommunalen Verkehrs.

Ich wünsche den Unternehmen im ÖPNV, in der Touristik und Fernlinie ein erfolgreiches Jahr 2014.



Christiane Leonard
Hauptgeschäftsführerin
des bdo

BUSINESS

Cool, chic und zuverlässig – Top-Image der Fernbusse

Große Medienresonanz des ersten bdo-fernbus-forums / „Extremer Wettbewerb um Marktanteile“, so Staatssekretär Michael Odenwald / Junge Leute schätzen WLAN im Fernbus

Entsprechend dem Boom bei den Fernbuslinien diskutierten zahlreiche Teilnehmer beim ersten bdo-fernbus-forum Ende November die Entwicklung auf dem heiß umkämpften Markt. Im Saal eines Berliner Hotels am Spreebogen wurde es eng. Denn nicht nur die 150 angemeldeten Besucher drängten in den Saal, auch die Medien waren prominent vertreten.

Wie bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard schwärmte auch Michael Odenwald, Staatssekretär im Verkehrsministerium, von der „Erfolgsstory Fernbus“. Seit dem Wegfall gesetzlicher Schranken zu Jahresbeginn ist die Zahl von 200 Fernbuslinien erreicht worden. Die Branche rechne noch mit einem kräftigen Wachstum bis Mitte/Ende 2014, so Odenwald. Im Fernverkehr sei mit einem Jahresumsatz von 300 bis 600 Millionen Euro zu rechnen.

Attraktive Busbahnhöfe mit guter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr seien jedoch Sache der Busunternehmen und Kommunen. Nach Ansicht des bdo bedarf es einer gemeinsamen Anstrengung von Bund, Ländern und Kommunen, um hier kundenfreundliche Lösungen zu finden. An Busterminals werden sich die Unternehmen durch Nutzungsentgelte beteiligen.

Vor allem junge Erwachsene nehmen den Trend an. Wolfgang Marahrens, Geschäftsführer des ZOB Hamburg, verwies auf neue gesellschaftliche Entwicklungen, die Mobilität und Flexibilität in fast jeder



Lebenslage nötig machen: „Wenn jeder Vierte mehr als hundert Kilometer von seinem Partner getrennt lebt“, zitierte er eine aktuelle Studie, sei doch klar, dass diese Liebespaare einen Weg finden, um zueinander zu kommen. Eine Beobachtung, die zustimmendes Kopfnicken erhielt.

Viele Anwesende bestätigten aus dem eigenen Familienleben, dass junge Erwachsene sich von den bislang genutzten Mitfahrzentralen abwenden und umsteigen: in den Fernbus, der sie nicht nur pünktlich, sicher und umweltfreundlich ans Ziel bringt, sondern der ihnen auch technisches Equipment für ihre Smartphones, Tablet-Computer und E-Reader bietet.

„Alle müssen an einem Strang ziehen“

Anja Ludwig, Leiterin Recht in der bdo-Geschäftsstelle, im Interview über Barrierefreiheit: „Unternehmen sind sich ihrer Verantwortung bewusst, benötigen allerdings verlässliche Rahmenbedingungen.“



Anja Ludwig, Leiterin Recht des bdo

Frau Ludwig, zucken Sie zusammen, wenn von Barrierefreiheit die Rede ist?

Anja Ludwig: Nein, denn der bdo stellt sich seit langem proaktiv zu diesem Thema. Mobilität und Flexibilität spielen in allen Bereichen des Alltags eine immer wichtigere Rolle. Wir sprechen über die Chancen, aber auch über die Probleme dieses wichtigen Themas.

sind insbesondere die gesetzlichen Krankenkassen in der Verantwortung. Das heißt aber nicht, dass sich die Busbranche ihrer Verantwortung entzieht.

Der Bus ist nicht nur das sicherste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel, es soll auch das sozialste bleiben. Wie sieht das konkret aus?

Anja Ludwig: Im Öffentlichen Personennahverkehr ist der Prozess der Gewährleistung der Barrierefreiheit mit dem Einsatz von Niederflurfahrzeugen schon weit fortgeschritten. Im Reiseverkehr sind es vor allem spezialisierte Busunternehmen, die sich in ganz Deutschland auf barrierefreie Busreisen fokussiert und diese zu einem etablierten Segment entwickelt haben. Man kann diese Unternehmen leicht ausfindig machen, denn es gibt ein Verzeichnis barrierefreier Reisebusse. Dieses legt der bdo gemeinsam mit der Nationalen Koordinationsstelle für Tourismus für Alle e. V. (NatKo) vor.

Wo liegen die Probleme? Viele sehen im novellierten Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vorwiegend technische Fragen in den Fokus gerückt.

Anja Ludwig: Bevor wir technische Fragen klären können, müssen erst einmal die Voraussetzungen geschaffen werden. Bisher werden am Markt noch keine barrierefreien Reisebusse für den Fernlinienverkehr serienmäßig und damit bezahlbar hergestellt. Zudem sind schätzungsweise rund 80 Prozent der im Verkehr befindlichen Rollstühle nicht als Fahrzeugsitz geeignet. Deshalb können sie nicht sicher im Fernbus befördert werden. Um es deutlich zu sagen: Hier

Und was bedeutet das für den Fernbusverkehr?

Anja Ludwig: Die Barrierefreiheit ist nach wie vor in vielen Lebensbereichen ein Prozess. Dieser Prozess bedarf der permanenten Fortentwicklung. Aus Sicht des bdo kann und wird es in Zukunft für alle Seiten angemessene, praktische und bezahlbare Lösungen geben, wenn Politik, Betroffenenverbände, Industrie und Busunternehmen an einem Strang ziehen. Von Seiten der privaten Omnibuswirtschaft geht ganz klar das Signal aus, dass die Unternehmen sich ihrer Verantwortung stellen, aber dafür verlässliche Rahmenbedingungen brauchen.

HINTERGRUND

„Allein und ohne Hilfe“

Barrierefreiheit: massiver Nachholbedarf seitens des Gesetzgebers

Für behinderte Menschen muss der Bus ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich sein – so definiert § 4 des Behindertengleichstellungsgesetzes Barrierefreiheit in einem Bus. Und im Personenbeförderungsgesetz heißt es: Zum 1. Januar 2016 muss jeder neue Fernbus barrierefrei sein, ab 2020 sogar jeder auf der Straße fahrende Fernlinienbus. Dies umzusetzen, ist eine der größten Herausforderungen in der Busbranche.

„Diese Voraussetzung erfüllt momentan noch kein Bus, nicht mal die angeblich barrierefreien“, so Dr. Sascha Pfeifer vom Verband der Automobilindustrie (VDA) in seinem Vortrag auf dem bdo-fernbus-forum. „Zumal 80 Prozent der Rollstühle, die momentan genutzt werden, für einen Transport im Bus überhaupt nicht geeignet sind.“ In der Frage der geeigneten Rollstühle gibt es einen massiven Nachholbedarf.

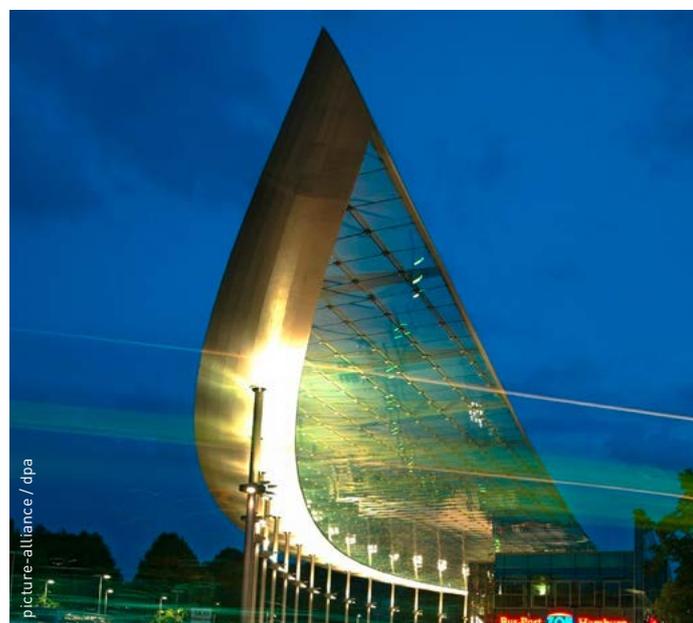
Denn zwar sind Lifte und Anlagen auf dem Markt erhältlich, wie Mikel Rosco vom spanischen Busersteller Irizar in seiner Präsentation informierte. Aber diese Anlagen können Menschen mit einem Handicap kaum alleine bedienen.



Attraktives Produkt

Best-Practice-Beispiel auf dem bdo-fernbus-forum: ZOB Hamburg GmbH

Die Fernbusse rollen mit großem Erfolg durch Deutschland. Wenn sie allerdings Station machen, finden Fahrgäste höchst unterschiedliche Verhältnisse vor. Zwar gibt es in Deutschland 53 Busbahnhöfe im engeren Sinne. Doch höchsten Ansprüchen, vor allem gemessen am barrierefreien Zutritt für Menschen mit Behinderung, genügen wohl nur die Stationen in Hamburg und Mannheim. Auch Berlin und München können sich sehen lassen, in Hannover wird gerade umgebaut. In Frankfurt am Main hingegen warten die Fahrgäste am Südausgang des Hauptbahnhofs ungeschützt vor Regen oder Schnee, Busse blockieren in zweiter Reihe die Straßenbahn. Über verlässliche Informationen zu Abfahrtszeiten und -orten verfügen nur Personen mit Smartphones.



Der Zentrale Omnibusbahnhof in Hamburg

Mit Wolfgang Marahrens, Geschäftsführer der ZOB Hamburg GmbH, stellte auf dem bdo-fernbus-forum ein zufriedener, selbstbewusster Fachmann ein gelungenes Konzept vor: „Der Bus-Port Hamburg hat sich auf die Liberalisierung des deutschen Fernbuslinienmarktes vorbereitet“, so Marahrens. Am attraktiven Haltepunkt verstehe man sich als Dienstleister. Fahrgäste, Busfahrer und Busunternehmen werden willkommen geheißen. Bereitstellung und Betrieb der Infrastruktur obliegt der ZOB Hamburg GmbH: Sie sorgt für Sauberkeit, Sicherheit und Ordnung. „Wir sind neutral gegenüber den Busunternehmern, den Mietern der Geschäfte, den Reisebüros und deren Wettbewerb“, schildert Marahrens, „und auch deshalb werden wir selbst das Ticketing nicht übernehmen.“

Die ZOB Hamburg GmbH ist Ansprechpartnerin für die Stadt, die Politik, die Handelskammer und für alle Busunternehmen, die Hamburg und den Bus-Port anfahren möchten. „Das Produkt muss so gut und attraktiv sein, dass für Busunternehmer und Fahrgäste in Hamburg nur der Bus-Port als Abfahrts- oder Ankunftsort in Frage

kommt“, meint Marahrens. Zudem soll das Produkt rentabel sein. Der Bus-Port finanziere sich im Wesentlichen über Benutzungsgebühren, Mieteinnahmen und einen Pkw-Parkplatz mit 200 Plätzen. Die Einnahmen- und Ausgabenstruktur sei vergleichbar mit der der Flughafen Hamburg GmbH.

„Wir sind Dienstleister für Fahrgäste, Busfahrer und Busunternehmen – das ist unser Erfolgskonzept.“

Beim hochmodernen Bus-Port ist die Stadt Hamburg mit an Bord. „Wir haben das Glück der geographischen Randlage“, sagte Marahrens. „Und wir sind ein starker Wirtschaftsstandort, der bedingt durch den Hafen eine gewisse Affinität zur Mobilität hat.“ Der Bus-Port verzeichnet rund 120 Abfahrten am Tag und ist während des ganzen Tages dicht bevölkert.

Genauso wie der Bus ein sicheres und sauberes Verkehrsmittel ist, braucht es in Deutschland sichere und saubere Fernbusterminals. Nach Ansicht des bdo dürfen sich Bund, Länder und Kommunen nicht aus der Verantwortung stehlen. Wolfgang Marahrens führte aus, wie die Haltestellen aussehen müssen. Es müssen Terminals bereitgestellt werden, die den Anforderungen des Marktes genügen: Dazu zählt die gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, zudem Wetterschutz, Toiletten, Ticket- und Lebensmittelverkauf sowie eine Versorgungsinfrastruktur für Busse.

Etappensieg in der 19,5-Tonnen-Frage

bdo und IRU sind der Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts von zweiachsigen Bussen auf 19,5 Tonnen ein weiteres Stück näher gekommen. Bislang lag das zulässige Gewicht in Deutschland bei 18 Tonnen. Die Kommission hatte auf den Vorschlag des bdo hin schon das Gewicht angehoben und auf 19 Tonnen taxiert. Jetzt haben in einem weiteren Schritt Abgeordnete mehrerer Fraktionen aus dem EU-Verkehrsausschuss entsprechende Änderungsanträge zum Richtlinienvorschlag eingebracht, die der bdo-Forderung von 19,5 Tonnen entsprechen. Weitere Abgeordnete haben grundsätzlich Zustimmung für 19,5 Tonnen signalisiert.

Am 5. Dezember war die Deadline für Änderungsvorschläge. Im Januar wird im Verkehrsausschuss abgestimmt. Hintergrund: Die Last der Busse hat durch Anforderungen der Barrierefreiheit, durch umweltfreundliche Motoren und weitere technische Einrichtungen stetig zugenommen.

Fernbus profitiert vom gesellschaftlichen Wertewandel

Dank Web 2.0 entstehen neue Mobilitätskonzepte / Plattformen ermöglichen passgenaues Planen: komfortabel, sicher und schnell

Einen Ausblick auf die Zukunft der Mobilität gaben Michael Firnhaber (Google Transit) und Claas-Holger Meyer (ADAC) den Zuhörern auf dem bdo-fernbus-forum. Ihre Botschaft: Der Wunsch nach Mobilität wird steigen, der Verkehr in Ballungsgebieten wird zunehmen und zudem sind im Hinblick auf die Herausforderungen des demografischen Wandels neue, urbane Transportlösungen gefragt. Dank Internet und Smartphone wird das Unterwegssein einfacher, flexibler, komfortabler.

Die beiden Experten bestätigten, was die ersten Redner am Morgen aus ihrem privaten Umfeld berichtet hatten: Junge Menschen zeigen sich deutlich offener für die Angebote der Fernbusverbindungen. Zudem sind junge Leute in Ballungsräumen heute viel eher dazu bereit, auf ein eigenes Auto zu verzichten als früher.



Die sinkende Affinität zum Automobil geht einher mit der selbstverständlicher werdenden Nutzung von verschiedenen Mobilitätsangeboten: Car- oder Bike-Sharing eignen sich hervorragend zur Kombination mit Fernbuslinien oder dem öffentlichen Nahverkehr. Dank der rasanten technischen Entwicklung – mobiles Internet, mobile Ortung, mobile Bezahlfunktionen – entstehen neue Mobilitätskonzepte, die als chic und cool gelten. Weil dabei auch zunehmend der

Umweltgedanke eine zentrale Rolle spielt, profitieren die Fernbuslinien vom gesellschaftlichen Wertewandel. Teilen ist das neue Haben.

„Sie erreichen Nutzer, die sie gar nicht kennen“, versprach Google-Manager Michael Firnhaber, der die Informationsangebote des amerikanischen Konzerns vorstellte. Er demonstrierte eine neue Testversion von Google Maps, die nicht nur durch das Straßennetz führt, sondern zudem aktuelle Abfahrtszeiten der nächstliegenden öffentlichen Verkehrsmittel liefert. Google vernachlässigt bei den technischen Entwicklungen das Auto, rückt stattdessen individuelle Wünsche und Vorstellungen des einzelnen Users in den Fokus.

„Die Mobilität der Menschen wird sich in Zukunft nachhaltig verändern.“

Auch der ADAC berücksichtigt bei der Entwicklung neuer Ideen das Nutzerverhalten der Smartphone-Generation, wie Claas-Holger Meyer betonte. Er stellte eine neue Mobilitätsplattform vor, die den schnellsten und produktivsten Weg von A nach B herausfindet und dem Nutzer der Plattform die Möglichkeit gibt, passgenau ans Ziel zu gelangen – wobei neben dem Umweltgedanken auch Sicherheit und Komfort eine zentrale Rolle spielen.

MELDUNG

Verzerrung des Wettbewerbs

bdo sieht Politik in der Verantwortung, den Mittelstand zu stärken

Die Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs ist eine großartige Sache, der bdo registriert die Aufbruchstimmung und die hohe Akzeptanz in der Bevölkerung. Der Bus gilt nach wie vor als tragende Säule der Mobilität in der Stadt und auf dem Land, ermöglicht er doch sicheres, benutzer- und umweltfreundliches, effizientes und kostengünstiges Reisen. Zudem ist bei den am noch jungen Markt des Buslinienfernverkehrs etablierten Kooperationsmodellen der Mittelstand beteiligt. Dass große Player in den Fernlinienmarkt eingestiegen sind zeigt, dass sie auf ein aufstrebendes Verkehrsmittel setzen.

Der bdo begleitet alle Marktteilnehmer und achtet darauf, dass alle Akteure vom Markt profitieren. Die Entwicklung auf dem Fernbusmarkt beobachtet der bdo aufmerksam, zumal internationale und Unternehmen, die teilweise dem Staat gehören, beteiligt sind. Politisches Ziel der Liberalisierung war es, günstige und sichere Alternativen für den Fahrgast zu schaffen und Wettbewerb zu ermöglichen. Der bdo sieht die Politik in der Verantwortung, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um einer Oligopolbildung entgegenzuwirken.

IMPRESSUM

Herausgeber: Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) e.V.
Reinhardtstraße 25, 10117 Berlin
Telefon 030 / 2 40 89 – 300; www.bdo-online.de; info@bdo-online.de
V. i. S. d. P.: Matthias Schröter
Konzept, Layout & Redaktion: KOMPAKT MEDIEN (www.kompaktmedien.de)