

Editorial

## Fernbus ist etabliert

**Der Fernbus hat sich etabliert und ist ein selbstverständlicher Teil des Verkehrsmixes in Deutschland geworden.**

Leider ist er jedoch im Umgang mit den Sozialvorschriften unsachgemäßer Kritik ausgesetzt, die aus meiner Sicht interessengeleitet ist und eine gesamte Branche in Verruf bringen soll.

Ich kenne keine belastbare Untersuchung, die eine Gefährdung der Fahrgäste belegt. Im Gegenteil: Das Statistische Bundesamt und der TÜV bescheinigen, dass der Bus das sicherste Straßenverkehrsmittel ist. Auch das Bundesamt für Güterverkehr sieht, wie Verkehrsministerien der Länder, keine Auffälligkeiten.

Trotzdem haben wir unsere Mitgliedsunternehmen daran erinnert, dass sie für die Einhaltung der Qualitätsstandards und Regeln verantwortlich sind. Wir wissen, dass sie die Qualität dieses Verkehrsmittels durch harte Arbeit täglich steigern. Der Fahrgast erkennt das längst. Bleibt zu hoffen, dass auch Kritiker den verlorenen Kampf um das Bahnmonopol endlich aufgeben und sich überzeugen, wie sicher, sauber und komfortabel Busse sind.



**Christiane Leonard,**  
Hauptgeschäftsführerin des bdo

Business

## Fahrt aufgenommen

**bdo zieht positive Bilanz nach zwei Jahren freiem Fernbuslinienverkehr in Deutschland / Verbraucher profitieren von der Liberalisierung**



**Vor zwei Jahren wurde der Fernbuslinienverkehr liberalisiert – zum Vorteil der Verbraucher.**

Vor Kurzem feierte das berühmte Greyhound-Busunternehmen sein 100-jähriges Bestehen. Was in Nordamerika seit Generationen selbstverständlich ist, gehört hierzulande seit immerhin zwei Jahren zum Straßenbild. Seit der Fernbuslinienverkehr Anfang 2013 liberalisiert wurde, rollen Fernbusse mit großem Erfolg durch Deutschland. Doch wie reagieren die Verbraucher auf diese Entwicklung?

Fakt ist: Das Fernbusangebot wird sehr gut angenommen, die Fahrgastzahlen steigen kontinuierlich. Sicher, komfortabel und zuverlässig – der Bus hat sich in kurzer Zeit auch auf langen Strecken als Mobilitätskonzept etabliert. Für Dr. Joachim Wessels, Geschäftsführer der Betreibergesellschaft Deutsche Post Mobility, ist klar: „Das zeigt, dass die Liberalisierung dieses Marktes überfällig war und ein voller Erfolg ist.“

Das Streckennetz der Fernbusse ist stark gewachsen, immer mehr deutsche Städte sind ohne Umstiege durch den Fernbuslinienverkehr miteinander verbunden – ein

Angebot, das die Kunden zu schätzen wissen. „In diversen Bahnstreiks haben wir bewiesen, dass Fernbusse eine zuverlässige Alternative sind“, erklärt André Schwämmlein, Gründer von FlixBus und Miteigentümer des fusionierten Fernbusunternehmens FlixBus-MeinFernbus.

### *Attraktives Streckennetz, zufriedene Fahrgäste*

Auch der besondere Service an Bord der Fernbusse spricht für sich. „Unsere Kunden loben neben der Zuverlässigkeit der Verkehre immer wieder den Komfort der eingesetzten Busse“, stellt Karsten Schulze, Geschäftsführer von Berlin Linien Bus, fest. Eine Erkenntnis, die der Gründer von MeinFernbus und Miteigentümer von FlixBus-MeinFernbus Torben Greve teilt: „Der umweltfreundliche Fernbus ist wieder ‚in‘!“ Die Bilanz fällt also eindeutig aus: Die Liberalisierung des Fernbus-Marktes vor zwei Jahren war ganz im Sinne der Verbraucher.

## „Der Schlüssel liegt im Dialog“

Anja Ludwig verantwortet den Fachbereich Recht in der bdo-Geschäftsstelle. Im Interview spricht sie über einen lösungsorientierten Umgang mit Barrierefreiheit im Bus.



Anja Ludwig über Barrierefreiheit im Bus

wieder vorgetragen, dass technisch und rechtlich zu vieles ungeklärt und die Fristen bis zur Umsetzung zu ehrgeizig und belastend für die Unternehmen sind. Allein: Die Politik lässt sich trotz aller unserer Argumente von ihrem Vorhaben nicht abbringen. Deshalb geht es nicht mehr um das „Ob“, sondern nur noch um das „Wie“.

**Barrierefreiheit im Bus – was meint das eigentlich? Geht es vor allem um die Belange von Rollstuhlnutzern?**

**Anja Ludwig:** Das Personenbeförderungsgesetz schreibt im Fernbuslinienverkehr ab 2016 bzw. 2020 explizit zwei Rollstuhlplätze und eine Einstiegshilfe vor. Noch handelt es sich dabei aber um aufwendige Einzelanfertigungen – einheitliche Standards müssen erst noch geschaffen werden. Ich halte es für sinnvoll, dass serienmäßig produzierte Busse auch die Bedürfnisse von Seh- und Hörgeschädigten, etwa durch Kontrastkanten und Klinkenbuchsen, mit berücksichtigen.

**Barrierefreiheit ist doch ebenso ein Thema im öffentlichen Personennahverkehr, oder?**

**Anja Ludwig:** Absolut. Die Debatte konzentriert sich zwar aktuell auf den Fernverkehr, das Gesetz sieht im ÖPNV aber wie erwähnt das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 vor. Während in den Metropolen wie Berlin die Entwicklung von behindertengerechten Haltestellen und Anschlussverbindungen mit Niedrigflurfahrzeugen vorangeht, fehlt es im ländlichen Raum allerdings häufig daran. Der öffentliche Personennahverkehr ist, was die bauliche Infrastruktur betrifft, von den Zielvorgaben noch weit entfernt.

**Barrierefreie Fernbusse zeigen aber nur dann Wirkung, wenn die Haltestellen und Zufahrten ebenfalls behindertengerecht sind. Wie kann dieser Widerspruch gelöst werden?**

**Anja Ludwig:** Hier sind ganz klar die Kommunen genauso in der Pflicht wie die Unternehmen. Um optimale Lösungen zu finden, sollten sich Städtevertreter und Unternehmer intensiv austauschen und Synergien suchen. In manchen Städten gibt es durchaus gut ausgebauten Bustransport für den Nahverkehr, die auch Platz für

Frau Ludwig, welche Rolle spielt Barrierefreiheit im Busverkehr?

**Anja Ludwig:** Barrierefreiheit ist im Busverkehr ein großes Thema. Mit der Neuregelung des Personenbeförderungsgesetzes wurde als Zielvorgabe die Barrierefreiheit für den Fernbus im Jahr 2016 bzw. 2020 und für den ÖPNV im Jahr 2022 festgeschrieben.

Wir haben in diesen Diskussionen immer

Fernbusse hätten. Hier könnten öffentlicher Personennahverkehr und Fernverkehr miteinander verknüpft werden, auch dann, wenn Haltestellen mit öffentlichen Mitteln vorrangig für den Nahverkehr gebaut wurden. Schließlich haben verschiedene Fahrgastbefragungen ergeben, dass 70 bis 80 Prozent der Fernbusreisenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiterfahren. Eine Mitnutzung der ÖPNV-Terminals durch die Fernbusse ist also auch für den Nahverkehr vorteilhaft.

*„Gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme kommt allen zugute“*

**Was meinen Sie: Wie wird sich die Nachfrage nach Fernbusreisen von Menschen mit Behinderung entwickeln?**

**Anja Ludwig:** Mein Eindruck ist, dass sich das Selbstverständnis von Menschen mit Behinderung wandelt. Der Trend geht zur Individualreise. Viele wollen trotz Handicap zusammen mit Freunden oder der Familie verreisen – und nicht unbedingt in einer Gruppe mit anderen behinderten Menschen. Nehmen Sie beispielsweise eine Familie, in der eine Person eine Behinderung hat. Familien wie diese wollen ihre Selbstständigkeit aufrechterhalten und individuell in den Urlaub fahren. Im Fernbus müssen sie sich nicht um ihr Gepäck kümmern oder umsteigen – das macht Busreisen für sie zunehmend interessant.

**Sie haben es indirekt schon angesprochen: Barrierefreiheit im Bus muss auf die Bedürfnisse des einzelnen Menschen eingehen. Wie wichtig ist dieser persönliche Faktor?**

**Anja Ludwig:** Sehr wichtig! Allein die richtige Begrüßung kann die Beförderung von Mitreisenden mit Handicap enorm erleichtern. Wo fasse ich einen Rollstuhl an? Wie beweglich ist ein 80-Jähriger, der aus eigener Kraft in den Bus steigt? Das sind Fragen, die sich die Busfahrer in der Praxis stellen. Einige Busunternehmen suchen deshalb das Gespräch mit ortsansässigen Behindertenverbänden, um Hemmschwellen und Unkenntnis auf beiden Seiten abzubauen. Anders als für kundennahes Personal wie Ticketverkäufer sind Schulungen für das Fahrpersonal nämlich erst ab März 2018 verpflichtend. Hier engagieren sich viele private Busunternehmen schon jetzt über die gesetzlichen Anforderungen hinaus.

**Was kann noch getan werden, damit eine Busreise für Menschen mit Handicap gut verläuft?**

**Anja Ludwig:** Der Schlüssel liegt in meinen Augen im Dialog. Wie gesagt, die Busunternehmen müssen sich auf die besonderen Bedürfnisse der Menschen mit Behinderung einstellen. Im Idealfall wirkt der behinderte Fahrgast dabei mit, indem er seine Fahrt vorher anmeldet und sich mit den spezifischen Betriebsabläufen einer Fernbusfahrt vertraut macht. Gegenseitiges Verständnis und Rücksichtnahme kommt schließlich allen zugute: dem Menschen mit Behinderung, dem Busfahrer und allen Mitreisenden.

Foto: bdo

Fotos: arkaduszkowski – thinkstockphotos.de, bdo

## Vision barrierefreie Busfahrt

Die Barrierefreiheit im Fernbus wird kommen – das ist im Personenbeförderungsgesetz verankert. Ein Gesetz alleine baut aber noch keine Barrieren ab. Es mit Leben zu füllen, das ist die Aufgabe vieler Akteure. Die Zukunft eines barrierefreien Fernbusverkehrs kann nur im Zusammenspiel gestaltet werden.



Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes hat sich der Gesetzgeber klar zur Barrierefreiheit im Fernbusverkehr bekannt (siehe Infokasten). Aber erst nach und nach zeigt sich, wie viele Aspekte bedacht werden müssen, wenn es darum geht, Barrieren abzubauen. Manches können die Busunternehmen bereits pragmatisch lösen, beispielsweise durch spezielle Schulungen für das Fahrpersonal. Aber nicht in allen Fragen kann sich die Praxis selbst helfen.

Zwischen Herbst 2013 und Sommer 2014 haben sich der bdo, mehrere Busunternehmen, Behindertenverbände sowie Busersteller wiederholt zu Gesprächen getroffen. Wie muss ein Leitfadensystem für die Praxis aussehen? Die Treffen im Rahmen der „Steuerungsgruppe Lastenheft“ haben die Bandbreite dieser Fragestellung vor Augen geführt. Das Lastenheft, das der Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter (BSK) im Nachgang dazu herausgibt, stellt aber nur ein vorläufiges Zwischenergebnis dar. Vielmehr haben die Gespräche gezeigt, dass der Kreis der Experten erweitert werden muss, um zu praxistauglichen Lösungen zu gelangen.

Dass die Diskussionsrunde fortgeführt und erweitert werden soll, begrüßt auch Ulf-D. Schwarz, Geschäftsstellenleiter beim BSK: „Wir freuen uns über eine gemeinsame Gesprächsgrundlage und sind zu weiterführenden Treffen bereit.“ Doch die Zeit drängt: Schon 2016 tritt die erste Stufe der Barrierefreiheit im Fernlinienverkehr in Kraft. Aus Sicht des bdo und seiner Mitgliedsunternehmen sind aus diesem Grund zeitnahe und pragmatische Lösungen gefragt. Ein neu einzurichtender Runder Tisch unter Leitung des

### Barrierefrei im Bus reisen

Ab dem 1. Januar 2016 müssen alle neu zugelassenen Fernbusse mit mindestens zwei Rollstuhlplätzen ausgestattet sein. Bis zum 1. Januar 2020 müssen alle anderen Fahrzeuge nachgerüstet werden. Im ÖPNV ist eine vollständige Barrierefreiheit bis 2022 das Ziel.

Bundesverkehrsministeriums könnte das bisherige Wissen zusammenführen: Neben den Mitgliedern der Steuerungsgruppe, wie dem Verband der Automobilindustrie (VDA), ist die Beteiligung von Bundesverkehrsministerium und Bundesgesundheitsministerium unerlässlich. In Hinblick auf den ÖPNV wäre der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zudem ein wertvoller Partner. Auch ohne den Deutschen Städtetag, als Bindeglied zu den Haltestellen und Zuwegen, können Gespräche kaum abschließend geführt werden.

An anderer Stelle wiederum muss bei der Gesetzgebung nachjustiert werden, auch hier ist das Bundesverkehrsministerium gefragt. Die BOKraft verbietet die Mitnahme gefährlicher Stoffe – nach geltender Rechtslage dürfen Sauerstoffflaschen oder Batterien in elektrischen Rollstühlen folglich nicht im Fernbus mitgeführt werden. Unsicherheit besteht bei Busunternehmen auch hinsichtlich der Bauweise vieler Rollstühle. Wie kann sichergestellt werden, dass Passagiere im Rollstuhl genauso gut geschützt sind wie im Fahrzeugsitz? Keine unwichtige Frage, wenn im Schnitt acht von zehn Rollstühlen ungeeignet für die Beförderung im Reisebus sind.



Ob ein Rollstuhlnutzer im Fernbus reisen kann, entscheidet sich daher schon bei der Verordnung eines passenden Rollstuhles durch den Arzt. Dementsprechend sollten diese Überlegungen Eingang in das Hilfsmittelverzeichnis der gesetzlichen Krankenversicherungen finden, auf dessen Basis Rollstühle verschrieben werden. Barrierefreiheit umzusetzen ist also eine weitreichende Aufgabe, die Akteure aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft weiter beschäftigen wird.

Für die Bustouristik hat der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen in Kooperation mit der Nationalen Koordinationsstelle Tourismus für Alle e.V. (NatKo) ein Verzeichnis barrierefreier Reisebusse in Deutschland herausgegeben. Das Verzeichnis steht unter [www.bdo-online.de](http://www.bdo-online.de) kostenfrei zum Download bereit.

# Fernbus kommt auch in der Politik an

Zwei Jahre nach der Liberalisierung: Bundespolitik steht zum Fernbuskonzept/Vertreter der Regierungsparteien loben das Mobilitätsangebot/Einzelfragen weiter auf der Agenda



**Sören Bartol ist stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion für den Bereich Verkehr, Bau und digitale Infrastruktur sowie Digitale Agenda.**



**Ulrich Lange ist Vorsitzender der Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur der CDU/CSU-Bundestagsfraktion.**

„Seit der Marktöffnung vor zwei Jahren sind die Fernlinienbusse zu einem attraktiven Mobilitätsangebot geworden und nicht mehr wegzudenken. Die SPD hat die PBefG-Novelle 2012 maßgeblich geprägt. Unser Ziel war und ist ein zusätzliches Angebot, vor allem für Fahrgäste mit wenig Geld.“

*„Umfragen zeigen, dass Fernlinienbusse besonders für Studierende und Senioren attraktiv sind.“ Sören Bartol*

Gerade ältere Menschen finden umsteigefreie Verbindungen gut. Umso wichtiger, dass Barrierefreiheit verpflichtend wird. Nicht sofort, sondern stufenweise, um gemeinsam Lösungen für die technischen und rechtlichen Fragen zu finden. Ich bin überzeugt, dass für den Erfolg der Fernlinienbusse in Zukunft nicht nur der Preis ausschlaggebend sein wird, sondern auch die Qualität. Zu einem fairen Wettbewerb gehören wirksame Kontrollen von Arbeitszeiten und Lenk- und Ruhezeiten. Das ist im Koalitionsvertrag vereinbart und muss jetzt umgesetzt werden, um gegen schwarze Schafe vorzugehen. Das ist im Interesse der Fahrer, der Fahrgäste und ihrer Sicherheit, aber auch der Anbieter selber.“

„Der deutsche Fernlinienbusmarkt hat sich seit der Marktöffnung Anfang 2013 in einem rasanten Tempo entwickelt. Die Branche ist geprägt von jungen, dynamischen Unternehmen und neuen Ideen. Mittlerweile sind über 250 Linienverbindungen im Angebot. Allerdings befindet sich der Markt bereits nach knapp zwei Jahren in der Konsolidierungsphase.“

Erfreulich ist, dass mittelständische Unternehmen die Marktentwicklung maßgeblich mitgestalten. Denn der Mittelstand ist das Rückgrat der Branche. Das neue Mobilitätsangebot Fernbus benötigt entsprechende Infrastruktur: Städte und Gemeinden können mit attraktiven Haltestellen und Busbahnhöfen dazu beitragen, die Innenstädte zu beleben.“

*„Klar ist: eine Busmaut steht weiterhin nicht auf der Tagesordnung.“ Ulrich Lange*

Bei der Anwendung des Personenbeförderungsgesetzes sind die Aufgabenträger gehalten, von allgemeinen Vorschriften Gebrauch zu machen. Die Barrierefreiheit von Bussen und die notwendigen Anpassungen der Infrastruktur wollen wir schrittweise und mit Augenmaß verbessern.“

## 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: KOMPAKTMEDIEN – Die Kommunikationsbereiter GmbH (www.kompaktmedien.de)