

ÖPNV-SONDERSITZUNG

Beschluss gegen Bundesratsinitiative

Am 24. Januar kamen in Berlin über 50 ÖPNV-Experten des bdo und seiner Landesverbände zu einer gemeinsamen Sondersitzung zusammen. Einziger Tagesordnungspunkt war die strategische Ausrichtung des bdo im Umgang mit den Änderungsvorschlägen des Deutschen Bundesrates zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Der bdo hatte den Termin nicht zufällig gewählt, denn schon am nächsten Tag fand die entscheidende Beratung des Bundesratsverkehrsausschusses über die De-facto-Abschaffung des Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit statt. Mit zwei Gegenstimmen (Bayern, Rheinland-Pfalz) und zwei Enthaltungen (Baden-Württemberg, Sachsen-Anhalt) wurde der gemeinsame Antrag von Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Brandenburg angenommen.

Die Teilnehmer der bdo-Sondersitzung waren sich einig, dass der Vorschlag der „A-Länder“ umgehend durch den Deutschen Bundestag gestoppt werden müsse. Der Beitrag des Mittelstandes am ÖPNV ist sehr vielfältig. Kleine und mittlere Unternehmen sind als Unterauftragnehmer für kommunale und für bundeseigene ÖPNV-Unternehmen unterwegs; das soll auch so bleiben, so die Experten aus den Landesverbänden. Allerdings ist eine wesentliche Aufgabe des bdo auch, die (noch) im PBefG verankerten Rechtspositionen derjenigen Mitgliedsbetriebe zu erhalten, die mit eigenen Linienverkehrsgenehmigungen



Klares Ziel des bdo: den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit schützen

gen (auf eigene Rechnung und mit eigener Organisation) im ÖPNV tätig sind. Die bdo-Experten sprachen sich daher weiter klar für den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit aus. Man ist gespannt auf den Bericht der Bundesregierung zur Evaluation des PBefG. Wenn dieser auf dem Tisch liegt, wird sich der zuständige ÖPNV-Ausschuss des bdo erneut mit dem Thema befassen und eigene Vorschläge erarbeiten. Denn die Aussprache unter den bdo-Experten machte sehr deutlich, dass es auch seitens des Mittelstandes noch erhebliches

Verbesserungspotenzial zum Beispiel hinsichtlich allgemeiner Vorschriften, KMU-Direktvergaben oder einer Mindestquote für Unterauftragsvolumen gibt. Es ist also davon auszugehen, dass in der nächsten Legislatur das Thema PBefG wieder auf der Tagesordnung stehen wird. Aber da gilt: Gründlichkeit vor Schnelligkeit. Deshalb unterstützt der bdo diejenigen in der Politik, die jetzt keine Schnellschüsse fordern, sondern konstruktive Lösungen für verkehrliche Herausforderungen finden wollen.

GEMEINSAM FÜR DEN BINNENMARKT

IRU bei BUS2BUS

Egal ob Frankreich, Italien oder jetzt auch Österreich – nationale Sonderwege bei der Gesetzgebung gefährden den europäischen Binnenmarkt. Ganz praktisch bedeutet das für die Unternehmer: Rechtsunsicherheit, mehr Bürokratie und damit höhere Kosten. Um ein Zeichen zu setzen, dass es international ein gemeinsames Vorgehen braucht, wird die International Road Transport Union (IRU) bei der BUS2BUS Flagge zeigen. In zwei Workshops werden Fragen der Bustouristik und des Fernli-



Die IRU, hier bei ihrer Generalversammlung, wird sich auf der BUS2BUS an zwei Workshops beteiligen



nienverkehrs diskutiert. Denn es ist klar: So wie bislang kann es nicht weitergehen. Für eine erfolgreiche Verkehrswende und das Erreichen der Klimaziele werden Antworten gebraucht, wie grenzüberschreitende Verkehre auch in Zu-

kunft reibungslos organisiert werden können. Neben der IRU wird außerdem auch die United Nations World Tourism Organization aktiv sein – ein weiterer Beleg für die Bedeutung der BUS2BUS.

© dpa (o.), IRU (u. l./u. r.), bdo (Logo BUS2BUS)

IRU-SONDERSITZUNG

Entsenderegelung: Busbranche fordert sektorspezifische Lösung



Aufgrund der zunehmenden Entsenderegelungen in Europa traf sich die IRU-Bussparte Ende Januar zu einer Sondersitzung

Immer mehr nationale Entsendevorschriften behindern den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr in Europa und bremsen die Bustouristik aus. Die jüngsten Änderungen in Österreich bringen deutsche Busunternehmen angesichts der Fülle bürokratischer Auflagen auf die Palme. Christiane Leonard, Vizepräsidentin der IRU-Bussparte, hat daher am 25. Januar 2017 ihre Kolleginnen und Kollegen aus den befreundeten europäischen Schwesterverbänden zu einer Sondersitzung in Brüssel unter dem Dach der International Road Transport Union (IRU) zusammengerufen. Wenn die EU-Mitgliedstaaten mit ihrem Protektionismus so weitermachen, geht das zulasten des Busreiseverkehrs und bedeutet in der Konsequenz den Ausverkauf des europäischen Binnenmarktes. Hierüber waren sich die Vertreter der europäischen Busbranche im Rahmen der IRU Sitzung einig.

Die Regelung in Österreich kam ohne Vorankündigung mitten in der Skisaison und traf die Unternehmen in der Hauptreisezeit ohne jegliche Vorbereitungsöglichkeit. Der mit dem Gesetz zudem verbundene administrative Aufwand für die Busunternehmer ist untragbar: Meldepflichten, der Nachweis über die Einhaltung von kollektivvertraglich vereinbarten Stundenlöhnen mit Einbeziehung von Sonderzahlungen und Zuschlägen sowie die Mitführungspflicht von zahlreichen Nachweisdokumenten wie Verträgen, Lohnnachweisen und Sozialversicherungsbescheinigungen führen bei Busunternehmern zu einem enormen bürokratischen Mehraufwand, der in keiner Relation zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von in Österreich tätigen Arbeitnehmern steht. „Hier geht es nicht mehr um die Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Busfah-

ren – dieses Gesetz zielt auf die Abschottung des österreichischen Marktes ab“, sagte Christiane Leonard.

Hintergrund des neuen Gesetzes aus Österreich ist die überarbeitete, von den Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich ausgelegte und angewandte EU-Entsenderichtlinie. Deutschland hat mit dem vor zwei Jahren in Kraft getretenen Mindestlohngesetz (MiLoG) den Anfang der nationalen Alleingänge gemacht und obwohl die EU-Kommission unverzüglich ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet hat, sind Frankreich, Italien und nun Österreich diesem Beispiel gefolgt. Während Italien sein Mindestlohn- und Entsendegesetz auf reine Kabotage beschränkt und auch in Frankreich der Gelegenheitsverkehr weitestgehend ausgenommen ist, erstrecken sich die deutschen und österreichischen Regelungen auf alle Transportarten außer Transit. Diese Entwicklung steht im absoluten Gegensatz zur Idee eines europäischen Binnenmarktes, der gerade für die Bustouristik von enormer Bedeutung ist.

Der bdo fordert daher, dass die EU-Entsenderichtlinie unionsweit einheitlich ausgelegt wird und dabei Transit- und Gelegenheitsverkehre ausgenommen werden. Nach dem eindringlichen Appell des bdo und seiner Schwesterverbände an die nationalen und internationalen Institutionen hat die EU-Kommission durchaus erkannt, dass die Umsetzung der EU-Entsenderichtlinie in nationales Recht zu teils chaotischen Zuständen innerhalb Europas führt.

Alle Augen schauen daher auf EU-Kommissarin Violeta Bulc, die für Sommer 2017 eine Lösung der Probleme angekündigt hat. Wie diese Lösung zur Reform der EU-Entsende-

richtlinie konkret aussehen soll, ist allerdings bislang offen. Das ursprünglich einmal als „Road Package“ gestartete Projekt wurde immer wieder verschoben und wird seitens der EU-Kommission zurzeit nur noch als „Road Initiative“ gehandelt.

Die europäischen Busverbände sind sich nach dem gemeinsamen Treffen in Brüssel einig, das zögerliche Vorgehen der EU-Kommission nicht länger hinzunehmen. Weitere EU-Mitgliedstaaten haben bereits Überlegungen geäußert, ebenfalls eigene nationale Regelungen zu erlassen, um ihren heimischen Markt zu schützen.

Die EU-Kommission und das EU-Parlament dürfen daher nicht länger schweigend zusehen, wie ein EU-Mitgliedstaat nach dem anderen die europäische Bustouristik durch protektionistische und überbordende Bürokratie nachhaltig zum Erliegen bringt. Es ist höchste Zeit, dass die Politik endlich beherzt und pragmatisch einschreitet und dem Spuk ein Ende bereitet, so die dringliche Forderung der internationalen Busbranche.

Einführung Mindestlohn- & Entsenderegelung



Entsenderegelungen: kein Einzelfall in Europa

PAUSCHALREISERICHTLINIE

Expertenanhörung im Bundestagsausschuss

Am 23. Januar 2017 fand im Bundestag eine Expertenanhörung durch den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz zur Umsetzung der EU-Pauschalreiserichtlinie in Bundesrecht statt.

Den Mitgliedern des Bundestagsausschusses wurden von den Vertretern der Touristik eindringlich die Belastungen erläutert, die mit der EU-Pauschalreiserichtlinie auf kleine und mittlere Reisebüros zukommen. Es wurde dazu aufgerufen, Entlastungen für das Tourismusgewerbe zu beschließen, soweit die Richtlinie dies zulasse. So müssten Einzelleistungen und Tagesfahrten unbedingt aus dem Anwendungsbereich des Pauschalreiserechts ausgenommen bleiben. Der Reisesicherungsschein solle dagegen beibehalten werden, da Reisegäste an diesen gewöhnt seien. Dringender Nachbesserungsbedarf wurde bei dem derzeit geplanten Bezahlvorgang verbundener Reiseleistungen angemeldet. Die Kunden würden sich von Reisebüros abwenden, wenn sie nach jeder erfolgten Buchung eines einzelnen Reisebausteins diesen auch sofort bezahlen müssten, damit mit der Buchung weiterer Reisebausteine fortgefahren werden könne.



Vertreter der Touristik forderten gegenüber dem Bundestagsausschuss Entlastungen für das Tourismusgewerbe

Zudem wurde deutlich gemacht, dass die Schwarztouristik sich wettbewerbsverzerrend auf kleine Busreiseveranstalter auswirke. Das Gesetz soll im März 2017 im Bundestag verabschiedet werden.

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer plant eine Informationsveranstaltung zum neuen Pauschalreiserecht in der zweiten Jahreshälfte 2017.

MITTENDRIN STATT NUR DABEI

Der bdo und die Bundestagswahlen



bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard sprach sich für den Mittelstand und gegen die Busmaut aus

Die Bundestagswahl wirft ihren Schatten voraus, die Parteien sind an der programmatischen Arbeit für die nächste Legislaturperiode und der bdo ist mittendrin. Am 23. Januar 2017 lud die SPD Verbände aus dem Mobilitäts- und Verkehrssektor ein, um über den Wahlprogrammwurf zu diskutieren. Der bdo, vertreten durch Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard, konzentrierte sich dabei auf vier Aspekte: Die Bedeutung des Busses für die Mobilität, ein klares Bekenntnis zum Busmittelstand, die Ablehnung der Busmaut und die Förderung der Elektromobilität.

Die SPD ruft zwar grundsätzlich das Ziel einer bezahlbaren und umweltgerechten Mobilität

für alle aus, doch findet sich das Wort „Bus“ nicht ein einziges Mal im Entwurf. Christiane Leonard fordert daher: „Im ländlichen Raum ohne Bahnanschluss kann nur der Bus Mobilität für alle gewährleisten. Wir plädieren dafür, die Stärken des Busses und seine Bedeutung für den Verkehr der Zukunft klar zu benennen. Eine tragende Säule ist dabei der Mittelstand. Hier erwarten wir ein klares Bekenntnis der SPD.“

Die SPD befürwortet außerdem die Busmaut. Leonard entgegnete darauf: „Es ist klar, dass eine Maut vor allem finanziell Schwächere treffen wird. Wir können uns alle trefflich drüber streiten, wie viel teurer eine Fahrt werden würde, aber es steht außer Frage, dass es teurer wird. Und wenn die SPD bei der Pkw-Maut keine zusätzlichen Belastungen zulassen will, dann muss das auch für die Busnutzer gelten. Sie dürfen nicht dafür bestraft werden, auf den öffentlichen Verkehr angewiesen zu sein. Mobilität und damit gesellschaftliche Teilhabe dürfen nicht wieder zum Privileg werden.“ Mit Blick auf eMobilität setzte sich der bdo für eine praxis- und anwendernahe Förderung auch für die Busbranche ein. Das finale Wahlprogramm wird von der SPD auf einem Parteitag im Mai verabschiedet.

© Deutscher Bundestag/Thomas Trutschel/photothek.net (o.), bdo/Foto: Michael Fahrig (ü.)

WERBEN STATT NERVEN

Aus Daten neue Kunden generieren



Tag des Bustourismus: Die einleitenden Worte sprach Dr. Witgar Weber, Geschäftsführer des WBO

Kundendaten bilden die Basis für zielgruppenorientierte Werbekampagnen, die sich an den Bedürfnissen der Verbraucher orientieren, statt sie zu nerven. Mehr als 150 Besucher forschten beim „Tag des Bustourismus“ am Dienstag, 17. Januar 2017, im Rahmen der Urlaubsmesse CMT in Stuttgart nach diesen verborgenen Schätzen, mit denen sich neue Reisen generieren lassen. Individualisierung und Personalisierung gehören für Johanna Heigl, Marketing-Expertin bei der Deutschen Post, zur „Königsklasse“ des Marketing. Mit Blick auf die nach wie vor hohe Bedeutung von Katalogen in der Werbewirtschaft („weil Print haptisch wirkt und Aufmerksamkeit erregt“) empfiehlt sie die clevere Verknüpfung digitaler Botschaften mit gedruckten Medien – getreu dem Motto „Nie mehr Offline ohne Online oder umgekehrt“. Mit der Verschärfung des Datenschutzrechtes im nächsten Jahr fördert die Europäische Union

offensichtlich auch die Schaffung neuer Arbeitsplätze. „Ich empfehle jedem Unternehmer, einen Datenschutzbeauftragten zu benennen, der sich kümmert“, erklärte die Stuttgarter Fachwältin Stefanie Brum.

Wann müssen wir unsere Kunden mit welcher Reise in welchem Zeitraum zu welchen Konditionen erreichen? Diese Frage beantwortete Philipp Cantau auf der Basis jener persönlichen Daten, die er bereits bei der Buchung seiner Reisegäste erhält. Um zu erfahren, was die Kaufentscheidung seiner Kunden herbeiführt, setzt der Geschäftsführer des Reisebüros Schmidt aus Wolfenbüttel zusätzlich Fragebögen ein.

Wenn Busreiseveranstalter das Potenzial von Big Data mit dem regionalen Wissen über ihre Kunden und deren Vorlieben verbinden, müssen sie nach Überzeugung von Thomas Bösl, Raiffeisen-Tours RT-Reisen GmbH, die Konkurrenz von Google oder anderen Datengiganten nicht fürchten.

ADAC-TEST

Fernbusbahnhöfe: Es gibt noch viel zu tun

Viermal gut, dreimal ausreichend und dreimal mangelhaft bis sehr mangelhaft – zu diesem Urteil kommt der ADAC in seinem Test von zehn Fernbusbahnhöfen. Beim Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer ist man von dem Ergebnis nicht überrascht. „Dieser Test bestätigt unsere Position, dass die Fernbusinfrastruktur noch nicht da ist, wo sie sein müsste“, sagte die bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard und mahnte Investitionen in gut gelegene Busbahnhöfe an. Etwa zwei Drittel der Reisenden nutzten vor dem Einstieg in einen Fernbus öffentliche Verkehrsmittel, dementsprechend wichtig sei eine zentrale Lage, so Leonard. Dass es beispielsweise in Düsseldorf Überlegungen gebe, den Fernbus-Halt an den dortigen Flughafen zu verlegen, sei ein falsches verkehrspolitisches Signal. Besorgt äußerte sie sich über Gebührenerhöhungen. „Wir sind nicht prinzipiell gegen höhere Gebühren, aber dann muss es auch eine entsprechend bessere Gegenleistung geben“, bekräftigt Leonard.

**IMPRESSUM
 Herausgeber**

Bundesverband Deutscher
 Omnibusunternehmer (bdo)
 Reinhardtstraße 25
 10117 Berlin
 Telefon 00 49 / (0) 30 / 2 40 89 -3 00
 Telefax 00 49 / (0) 30 / 2 40 89 -4 00
 Internet: www.bdo.org
 E-Mail: info@bdo.org
V.i.S.d.P. Reiner Strauch
Redaktion Reiner Strauch

STATEMENT ZUR BUS2BUS

Weitblick



Dr. Tom Kirschbaum, Geschäftsführer door2door

Dr. Tom Kirschbaum, door2door GmbH und Gründer von ally – Deine Nahverkehrs-App: „Die Idee der BUS2BUS als moderne und eigenständige Business-Plattform der Busbranche begrüßen wir und sehen in ihr eine Riesenchance als Zukunftsmarkt der digitalen Mobilität. Wir als Berliner Start-up geben mit ‚ally – Deine Nahverkehrs-App‘ den Menschen in Großstädten die digitalen Informationen quasi in die smarte Hand, die sie für ihre urbane Reise täglich benötigen. Mit ‚allygator shuttle‘ stellen wir Städten und Verkehrsbetreibern einen neuartigen On-Demand shared Transportservice zur Verfügung, der Mitfahrer mit ähnlichen Routen bündelt und schnell, effizient und umweltfreundlich zum gewünschten Ziel bringt. Das Future-Forum als roter Faden der BUS2BUS verspricht hier branchenübergreifend die Industrie, Unternehmer und Kunden zu verbinden. Es bietet sich somit ein aussichtsreiches Podium für Technologie-Innovationen für die digitalen Mobilitätsdienstleister, um den ‚Usern‘ neue Trends hautnah zeigen zu können. Zukunft wird für die Busbranche somit präsent und sichtbar. Berlin als dynamische Megacity und impulsive Start-up-Szene braucht zukunftsorientierte Events wie diese.“