

BDO-MITGLIEDERVERSAMMLUNG THEMATISIERT UNTER ANDEREM NACHWUCHSSORGEN DER BUSUNTERNEHMEN

Es geht um die Zukunft



Der bdo-Vorstand mit Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard



Mitgliederversammlung in Saal 1 der Reinhardtstraßen-Höfe

Deutlich mehr Angebote bei Bus und Bahn soll es geben, damit die Luftwerte besser, die Straßen leerer und die Städte leiser werden. Egal, wen man fragt: Auf eine solche Stärkung des öffentlichen Verkehrs als sinnvolle Alternative zu Pkw-Fahrten können sich fast alle einigen. Aktuell stellt sich aber zunehmend die Frage: Wer soll die Busse eigentlich in Zukunft lenken? Ein Fahrermangel zeichnet sich bereits seit einiger Zeit ab. Aufgrund der aktuellen Altersstruktur unter den Männern und Frauen am Steuer wird dies absehbar noch weiter zunehmen. Kein Wunder also, dass das Thema am 16. April Hauptpunkt auf der Tagesordnung bei der Mitgliederversammlung des bdo war.

Die Vertreter aller Landesverbände kamen zum Termin in Berlin zusammen, um über die aktuellen Herausforderungen für die Branche ebenso zu reden wie über die Aufgaben der Zukunft. Zu den diskutierten Punkten gehörte dabei am Vormittag zunächst der Koalitionsvertrag als Grundlage für die Arbeit der neuen Bundesregierung und dessen Bedeutung für mittelständische Busunternehmen. Insbesondere die Fortschreibung

des Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit und die praktische Anwendung dieses Prinzips waren ein Thema.

Die Hauptgeschäftsführung des bdo fasste des Weiteren den aktuellen Stand der Entwicklungen und Gespräche zum Mobility Package der Europäischen Kommission zusammen. Dieses drohe weiterhin deutliche Verschlechterung bei den Rahmenbedingungen für Busunternehmen mit sich zu bringen. Dass dies eine unverständliche und falsche



„IN ZEITEN DES DEMOGRAFISCHEN WANDELS WERDEN SICH BUSUNTERNEHMEN AUF EINEN HARTEN KAMPF UM NACHWUCHSKRÄFTE EINSTELLEN MÜSSEN.“ | Christiane Leonard

Richtungsentscheidung darstellt, zeigte der letzte Themenpunkt des Vormittags.

16. April das Geschehen am Nachmittag und wurde dabei durch einen Vortrag der Kommunikationsagentur Ressourcenmangel eingeleitet. Die Experten umrissen dabei die insgesamt schwierige Lage für die Personalgewinnung aufgrund der allgemeinen demografischen Entwicklung. Ob Handwerk, Bundeswehr oder Deutsche Bahn: Zahllose Branchen, Gewerke oder Konzerne werben derzeit großflächig um Nachwuchskräfte. Wer im diesem Umfeld noch gute Mitarbeiter gewinnen will, müsse gut sichtbar auf sich aufmerksam machen, mit einer klaren Stimme sprechen und das eigene Image gezielt weiterentwickeln. Insofern

zeigten die Referenten auch auf, dass Handlungsmöglichkeiten für die Branche bestehen. Über diese diskutierten die Teilnehmer der bdo-Mitgliederversammlung intensiv.

Dabei wurde noch einmal die Bedeutung der hervorragenden Umweltbilanz des Busverkehrs für die Darstellung gegenüber der Politik sowie der Öffentlichkeit bilanziert. Aktuelle Zahlen, unter anderem aus dem Umweltbundesamt, sind ein Pfund, mit dem sich in Zeiten von anhaltenden Debatten über Luftwerte und Emissionen wuchern lässt.

Der zentrale Themenkomplex „Fahrermangel und Nachwuchsgewinnung“ prägte am

NACHRÜSTUNG ÄLTERER DIESELBUSSE MIT STICKOXIDMINDERUNGSSYSTEMEN

Neue Förderrichtlinie aus dem Bundesverkehrsministerium

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hatte es in seiner Rede im Deutschen Bundestag angekündigt. Schon wenige Tage später erschien die entsprechende Bekanntmachung im Bundesanzeiger. Seit dem 28. März ist die Förderrichtlinie des BMVI zur Nachrüstung von Dieseln-Bussen im Rahmen des „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ veröffentlicht. Ausdrücklich wurden private Verkehrsunternehmen, die als Genehmigungsinhaber oder in deren Auftrag Beförderungsleistungen im ÖPNV erbringen, als Antragsberechtigte genannt.

Gefördert wird die Nachrüstung von Stickoxidminderungssystemen bei Diesel-Bussen der Schadstoff-Klassen Euro III, IV, V und EEV, die überwiegend in einer der besonders belasteten Kommunen im ÖPNV zum Einsatz kommen. Einbezogen sind sowohl die Systemkosten als auch die externen Einbaukosten. Laufende Betriebskosten nach erfolgter Nachrüstung gelten hingegen nicht als förderfähig.

Die Zuwendung ist ein nicht zurück zu zahlender Investitionszuschuss. Bei großen und mittleren Unternehmen beträgt die Förderquote 40 beziehungsweise 50 Prozent der Umrüstungs-

kosten. Bei kleineren Unternehmen sind es 60 Prozent. Die Förderung ist auf einen Höchstbetrag von 15.000 EUR pro Fahrzeug begrenzt. Eine Kumulierung mit Fördermitteln Dritter ist lediglich bis zur jeweiligen Höchstbeihilfenintensität möglich.

Für die Nachrüstung müssen Stickoxidminderungssysteme verwendet werden, die über eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für NOx-Minderungssysteme mit erhöhter Minderungsleistung nach Anhang I verfügen. Der Einbau ist durch Eintragung in die Zulassungsbescheinigung Teil I des Fahrzeugs nachzuweisen.

BUNDESRAT BESCHLIESST VERKEHRSPÄNE FÜR SCHIENENFERNVERKEHR

Falsche Weichenstellung – im wahrsten Sinne

Der Bundesrat hat am 23. März ernst gemacht. Die Länderkammer stimmte für einen Gesetzentwurf, der die Regeln der sozialen Marktwirtschaft für den Schienenpersonenfernverkehr im Kern aushebeln würde. Und zwar zulasten von Steuerzahlern und Busverkehr. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer warnte nachdrücklich vor dem drohenden Ende des fairen Wettbewerbs um Kunden.

Angesichts der Beratung zum „Entwurf eines Gesetzes zur Gestaltung des Schienenpersonenfernverkehrs (Schienenpersonenfernverkehrsgesetz – SPFVG)“ sah und sieht der bdo die Gefahr, dass der Abschied von der Eigenwirtschaftlichkeit im Fernverkehr eingeläutet wird. Der damit einhergehende gravierende Systemwechsel – hin zu noch stärker über Steuermittel subventionierten Verkehren einzelner Anbieter – fügt letztlich dem gesamten Verkehrssystem nachhaltig Schaden zu. Ein solcher Schritt stellt aus Sicht des bdo eine klare Bevorzugung eines einzelnen Marktteilnehmers dar und führt in der Praxis unter anderem dazu, dass in Zukunft auch Bürgerinnen und Bürger mit niedrigen Einkommen mit ihren Steuern die ICE-Fahrt von Geschäftsreisenden subventionieren.

Der von den Ländern Rheinland-Pfalz, Brandenburg, Bremen, Saarland und Thüringen eingebrachte Gesetzesantrag soll den Bund dazu verpflichten, einen Schienenpersonenfernverkehrsplan zu entwickeln und damit mindestens die anzubindenden Orte und Verknüpfungspunkte sowie die zu befahrenden Linien mit Taktfolge und der täglichen Bedienungszeit auf den einzelnen Linien festzulegen. Dies solle unabhängig von der tatsächlichen Nachfrage und den damit verbundenen Kosten geschehen. Mit anderen Worten: Das Verkehrsangebot soll nicht mehr aus der bestehenden Nachfrage und konkreten Kundenbedürfnissen erwachsen, sondern zentral und politisch festgelegt von oben herab geplant werden.

bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard äußerte sich in Berlin kritisch zu den Plänen: „Der vorliegende Gesetzentwurf soll das Ende des unternehmerisch organisierten Schienenpersonenfernverkehrs einläuten und das Grundprinzip von Angebot und Nachfrage in Zukunft durch einen neuen Verwaltungsapparat ersetzen, der an der Realität vorbei zentrale Vorgaben und Pläne macht. Damit drohen ein Systemwechsel im Fernverkehr und ein massiver Eingriff in den gesunden Wettbewerb zwischen verschiedenen Mobilitäts-



Die Länderkammer stimmte Ende März für einen Systemwechsel im Personenfernverkehr

anbietern. Eine solche Entwicklung wäre zwangsläufig mit horrenden Kosten für die Steuerzahler verbunden und ginge zulasten des rein eigenwirtschaftlichen Fernbusverkehrs.“ Weiter sagte Leonard zu den vorliegenden Vorschlägen und den damit verbundenen Folgen: „Die letzten Jahre seit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs haben doch gerade gezeigt, wie wichtig ein gesunder Wettbewerb für Qualität und Attraktivität im Fernverkehr ist. Zusätzliche Steuermillionen und Planwirtschaft würden diese tolle Entwicklung zunichtemachen.“

NEUES BUS-TERMINAL IN LEIPZIG ERÖFFNET

Eine vorbildliche Verkehrsdrehscheibe

So soll es sein. Im Zentrum von Leipzig liegen seit Kurzem der Hauptbahnhof sowie zahlreiche Haltestellen des ÖPNV und ein modern ausgebautes Fernbus-Terminal direkt nebeneinander. Damit ermöglicht die Stadt ihren Bürgern und Besuchern, bestmöglich ohne Auto – und damit umweltfreundlich – mobil zu sein. Vervollständigt wurde diese leistungsstarke Verkehrsdrehscheibe am 22. März durch die Eröffnung der genannten neuen Fernbushaltestelle. Der Termin war gewissermaßen die offizielle Feierstunde für ein Paradebeispiel für zeitgemäße Standortentwicklung, die im Falle von Leipzig auch mittels privater Investoren und Betreiber möglich wurde.



Direkt neben dem Hauptbahnhof gelegen: Leipzigs neues Fernbus-Terminal

Durch Kreativität und das konstruktive Zusammenspiel aller Beteiligten wurde hier eine Lösung gefunden, von der alle profitieren: Fahr-

gäste, Betreiber, Busunternehmen und die Stadt. Das betonte auch Leipzigs Oberbürgermeister Burkhard Jung in seinem Statement zur Eröffnung: „Das neue Fernbus-Terminal bringt Gäste und Reisende direkt ins Zentrum der Stadt. Eine bessere Anbindung ist nicht denkbar, zentraler kann ein Fernbus-Terminal

nicht liegen. Es bietet Komfort und beste Erreichbarkeit und ist auch Zeichen für eine gelungene Kooperation zwischen Stadt und privaten Investoren.“ Ein gutes Zeichen, bei dem abzuwarten bleibt, wann und wo es Nachahmer findet. Zu wünschen wäre es.

Die optimale Vernetzung verschiedener Verkehrsträger ist schließlich eine entscheidende Zukunftsfrage für die Weiterentwicklung der modernen Mobilität in Deutschland. Aus diesem Grund hat der bdo in Zusammenarbeit mit FlixBus im Jahr 2017 erstmals den Wettbewerb „Mobilitätsknoten des Jahres“ ausgeschrieben, der Städte für eine vorbildliche Entwicklung ihrer Verkehrsinfrastruktur auszeichnet. Ohne Zweifel hat Leipzig für die Neuauflage des Wettbewerbs mit dem neuen Fernbus-Terminals schon einmal eine sehenswerte Visitenkarte vorgelegt.

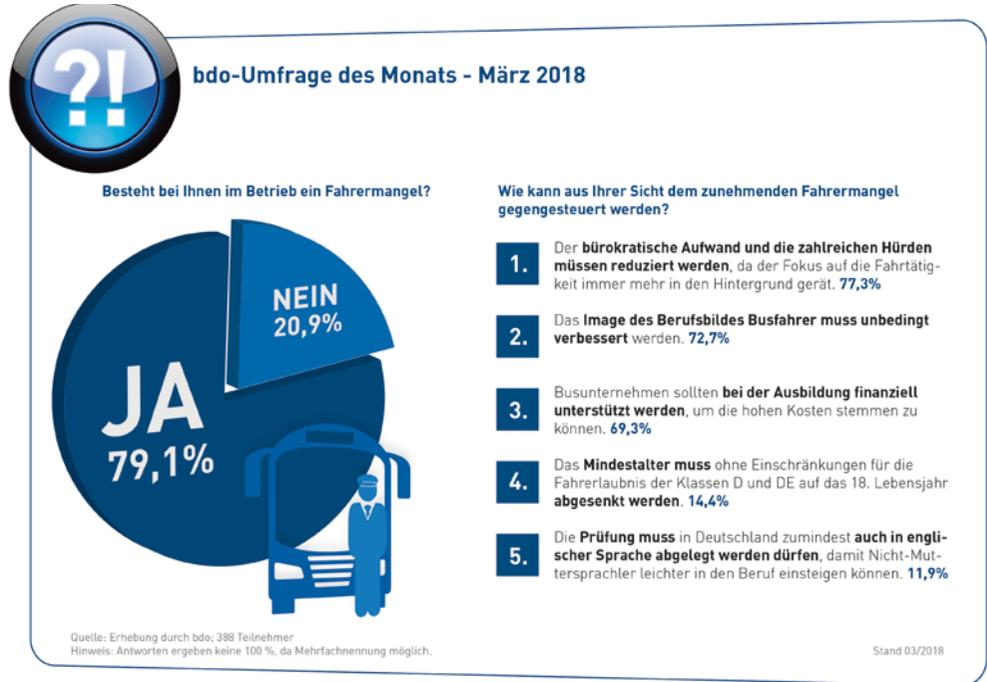
ERGEBNIS: UMFRAGE DES MONATS ZEIGT NACHWUCHSSORGEN DER BRANCHE

Fahrer fehlen

Es ist im Grunde erst der Anfang. Fast 80 Prozent der Busunternehmer müssen schon heute von einem Fahrermangel reden, wenn sie die Nachwuchssituation in ihrem Betrieb ins Auge fassen. Es ist kein Zeichen von Vorwitz, nun anzunehmen, dass auch viele der anderen 20 Prozent im Laufe der kommenden Jahre noch in eine ähnliche Lage kommen.

Die **bdo-Umfrage des Monats März** hat den Finger damit in eine offene Wunde der Branche gelegt. Im Zuge der demografischen Entwicklung wird es immer schwerer, neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden. Viele bewährte Kräfte werden in den kommenden Jahren in den Ruhestand treten. Bei Anwerbungen sehen sich mittelständische Unternehmer nun der Konkurrenz von Großkonzernen, anderen Gewerbebranchen und der öffentlichen Hand gegenüber, die mit riesigen Marketingbudgets um Nachwuchs kämpfen.

Die **Antworten der fast 400** Umfrage-Teilnehmer zeigen auf, in welche Richtung Gegen-



Absenkung der bürokratischen Hürden und ein gezielter Image-Aufbau für den Fahrerberuf werden als wichtigste Hebel gegen Nachwuchsmangel erkannt

maßnahmen erfolgen können. Das Herunterschrauben bürokratischer Hürden wird als Hauptpunkt genannt. Nur kurz danach

folgt bereits die konsequente Weiterentwicklung des Images des Berufes und damit auch der Branche.

BUS2BUS 2019 ROLLT AN

Messe zeigt Trends der Digitalisierung



Bei der zweiten Ausgabe wartet die **BUS2BUS** mit einem **zusätzlichen Messetag** und **erweiterter Ausstellungsfläche** auf.

Heute schon zeigen, was morgen kommen kann. Und bei abstrakten Entwicklungen die konkreten Möglichkeiten vorstellen, die sich aus ihnen ergeben. Auch das wird die zweite Ausgabe der BUS2BUS ab dem 19. März 2019 leisten. Einen Vorgeschmack auf die Inhalte gibt der Blog zur Fachmesse bereits jetzt. Seit dem 24. April ist dort ein neuer Artikel zu finden, der sich mit dem Thema „Digitalisierung“ und ihren Auswirkungen auf die Arbeitswelt der Busbranche auseinandersetzt. Weitere Hintergrundinformationen zu den inhaltlichen Schwerpunkten – etwa dem Stand verschiedener Antriebstechnologien – sind im Blog zu finden. Die Website der BUS2BUS informiert fortlaufend über die vielen bereits vorliegenden Anmeldungen sowie die Möglichkeiten, als Aussteller 2019 selbst vor Ort zu sein.

AKTUELLE BDO-TERMINE ZUM MOBILITY PACKAGE

Parlamentarisches Frühstück in Brüssel

Lang ziehen sich die fensterlosen Gänge in den Arbeitsgebäuden des Europäischen Parlaments in Brüssel. Sehr lang. Fast scheint es so, dass die Flure ein Sinnbild sind für die komplexen Abstimmungsprozesse zwischen den Interessen verschiedener Länder, Branchen und Parteien, die es auf dem europäischen Parkett zu beachten gilt. Um diesen steinigen Weg der Ausgestaltung des Mobility Package der EU zu begleiten, führte eine bdo-Delegation am 22. März wieder einmal Gespräche in Brüssel.

Die **bdo-Vertreter trafen** dabei diesmal unter anderem auf Isabella De Monte. Die Italienerin ist seit 2014 Mitglied im Europaparlament und nimmt hier einen Platz im TRAN, dem Ausschuss für Verkehr und Tourismus, ein. In freundlicher und offener Atmosphäre brachten die Vertreter der Busbranche die Anliegen der Unternehmen vor und skizzierten Probleme, die sich abzeichnen. Deutlich wurde im Gespräch mit der Politikerin wieder einmal auch: Zahlreiche mitunter hochgerüstete Interessenvertreter versuchen derzeit mit ihren Positionspapieren –

teils unsachlich – Einfluss auf die Parlamentarier zu nehmen. Mit den aktuellen Initiativen für den Verkehrssektor tobt somit auch ein Kampf um die Meinungshoheit.

Es ist überaus erfreulich, dass sich Isabella De Monte im März bereit erklärte, gemeinsam mit dem bdo ein Parlamentarisches Frühstück zum Thema in Brüssel zu veranstalten. Dieses brachte am 24. April im Parlamentsgebäude gleich mehrere Abgeordnete zusammen, mit denen der bdo gemeinsam mit der IRU in den fachlichen Austausch trat.



Isabella De Monte (Mitte) mit den bdo-Vertretern Kai Neumann und Anja Ludwig

WBO-FRAUENNETZWERK HÄLT FRÜHJAHRSVORANSTALTUNG IM LANDTAG AB

Im Machtzentrum Baden-Württembergs

Einen interessanten Nachmittag verbrachten Ende März zahlreiche Mitglieder des WBO-Frauennetzwerkes und der WBO-Geschäftsstelle im Landtag von Baden-Württemberg. Zu Beginn berichtete Andrea Gehrlach, Prokuristin der Stuttgart-Marketing GmbH, über die aktuellen Herausforderungen bei der Bewerbung von Region und Stadt, während Stuttgart bundesweit mit Begriffen wie „Stauhauptstadt“ und „Feinstaubalarm“ in Verbindung gebracht wird. Unter anderem wurde über den „Hop on / Hop off Bus“ und seine Entwicklung in Stuttgart gesprochen, der eine Erfolgsgeschichte darstellt, an der aber kein Unternehmen aus der Region beteiligt ist.

Nach einer Führung durch den umgebauten Landtag trafen die Teilnehmerinnen des WBO für ein Gespräch im Eugen-Bolz-Saal auf Vertreterinnen und Vertreter aller Fraktionen im Landtag. Im Mittelpunkt stand das Thema „Ausschreibungen“ und die damit einhergehende

Vernichtung von mittelständischen Unternehmen in einem ruinösen Preiswettbewerb. Die Unternehmerinnen verdeutlichten anhand von Praxisbeispielen aus den jeweiligen Betrieben die veränderte und schwierige Situation. Aber



Die Vertreterinnen des WBO diskutierten im Stuttgarter Landtagsgebäude mit Entscheidungsträgern unter anderem über Ausschreibungen, Elektromobilität und Fahrermangel

RUF NACH OFFENSIVE FÜR MEHR WETTBEWERB

Verbände-Allianz will Große Koalition beim Wort nehmen

Verschiedene Tätigkeitsbereiche, gleiches Grundproblem: Zum Start der neuen Großen Koalition haben Verbände mehrerer Branchen gemeinsam an die Bundesregierung appelliert, die Kommunalisierungswelle in Deutschland zu stoppen und den Wettbewerb zwischen privaten und öffentlichen Unternehmen zu stärken. Ob bei Entsorgung, Bau, Informationstechnologie, Handel oder Verkehr: Das „Bündnis fairer Wettbewerb“ beobachtet die derzeitige Entwicklung, hin zu einer sich weiter ausdehnenden Staatswirtschaft, mit Sorge und warnt vor negativen Folgen für Wachstum und Beschäftigung. Diese gefährde, so die Spitzen einiger Mitglieder der Verbände-Allianz, die wirtschaftliche Ordnung im Land. Konkret beobachten die Verbandsvertreter mit Sorge, dass öffentliche Stellen bei der Vergabe von Aufträgen immer öfter kommunale Betriebe bevorzugen oder diese von bestehenden Vorteilen gegenüber privaten Anbietern profitieren. In der Folge setzen sich nicht mehr die besten Angebote im Markt durch – eine Entwicklung, die letztlich die Steuerzahler jährlich horrenden Summen kostet, die bei einem fairen Wettbewerb gespart werden könnten.



Christiane Leonard und weitere Verbandsstimmen sehen Wettbewerb für private Unternehmen erschwert

auf den Start der Regierungsarbeit. „Dies ist derzeit leider vielerorts nicht mehr der Fall, weil öffentliche Betriebe deutliche Vorzüge gegenüber der mittelständischen Privatwirtschaft genießen. Hervorragende Ideen und effiziente Strukturen für einen starken ÖPNV werden aber nicht in Amtsstuben hervorgebracht. Sie entstehen vielmehr in den leistungsfähigen mittelständischen Verkehrsunternehmen, die nah an ihren Kunden und Teil der Zivilgesellschaft vor Ort sind.“

„Wir beobachten mit großer Sorge die Expansion kommunaler Unternehmen in Deutschland“, formulierte Felix Pakleppa, Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands Deutsches Baugewerbe (ZDB), zur beobachteten Entwicklung in seiner Branche. „Aufgrund ihrer Befreiung von der Umsatzsteuer haben sie einen großen Wettbewerbsvorteil. Das geht zulasten der Unternehmen, die in den Kommunen Steuern zahlen und vielen Menschen

auch Themen wie Fahrermangel und Elektromobilität wurden angesprochen. Zum Thema Einfahrtsverbote äußerte sich Nicole Razavi von der CDU auf Nachfrage klar dahingehend, dass der Luftreinhalteplan Bestand habe und Busse von jeglichen Einfahrtsbeschränkungen in Stuttgart ausgenommen seien. Gegen Ende des regen Gesprächsaustausches stellten alle Beteiligten fest, dass es noch viel zu diskutieren gegeben hätte. Die Anwesenden waren sich daher alle einig, dass dieser Termin unbedingt einer Fortsetzung bedarf.

Arbeit geben“, so der ZDB-Hauptgeschäftsführer weiter.

Auch der BDE Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft sieht nach den Worten seines Präsidenten Peter Kurth die Entwicklungen der letzten Jahre mit Sorge: „Im Koalitionsvertrag haben die alten und neuen Regierungspartner festgeschrieben, dass Wettbewerbsgleichheit zwischen privaten und öffentlichen Unternehmen hergestellt werden muss. In dieser Frage darf es nicht bei Grundsätzlichkeiten und bloßen Absichtserklärungen bleiben. Hier muss die neue Bundesregierung konkrete Maßnahmen präsentieren, um die Bevorzugung öffentlicher Unternehmen zügig und nachhaltig zu unterbinden. Profitieren wird nicht zuletzt der Kunde, der eine Angebotsauswahl hat und eine qualitativ hochwertige Dienstleistung zu einem vernünftigen Preis erwartet.“

**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. Christian Wahl
Redaktion Christian Wahl

„Unternehmen können nur dann attraktive Mobilität und Arbeitsplätze schaffen, wenn es einen fairen Wettbewerb gibt, in dem sich auch tatsächlich die besten Angebote durchsetzen“, formulierte Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des bdo, mit Blick