

EINZELFALL PFORZHEIM

# Länder greifen Eigenwirtschaftlichkeit an

**D**ie Länder Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Brandenburg haben ein sogenanntes PBefG-Änderungsgesetz in den Bundesrat eingebracht. Tatsächlich versuchen Deutscher Städtetag und andere Kommunalvertreter seit den 90er-Jahren stetig, eigenwirtschaftliche Verkehre abzuschaffen und damit private Verkehrsunternehmen endgültig von der Landkarte zu löschen.

**Wenn die Wahlkämpfer** aus NRW und Co mit ihren Änderungsanträgen durchkommen, dann stirbt eine jahrzehntelang gewachsene mittelständische Unternehmens-Struktur aus, die den Kunden günstige Tarife und guten Service im Nahverkehr gebracht hat. Mit den im Bundesrat vorgelegten Vorschlägen zu einer Komplett-Kommunalisierung wird der ÖPNV in Deutschland unattraktiver, die Zeche zahlt der Kunde dann mit höheren Fahrpreisen.

In diesem Zusammenhang wird immer wieder der Einzelfall Pforzheim erwähnt. Der bdo hat sich das genau angeschaut: Auch ohne die Rückstellungen für die Abwicklung der SVP Stadtverkehr Pforzheim GmbH und Co. KG sind seit 2011 pro Jahr durchschnittlich mehr als 2,1 Millionen Euro Defizit bei der SVP aufgelaufen. Außerdem werden durch die eigenwirtschaftliche Erbringung des ÖPNV jährlich rund 1,2 Millionen Euro an Beteiligungserträgen der Stadtwerke Pforzheim frei, die sonst als Zuschuss an die SVP geflossen wären. Wenn man das durchschnittliche Defizit der letzten fünf Jahre und die frei gewordenen Mittel aus Beteiligungserträgen auf die nächsten zehn Jahre hochrechnet und die Rückstellungen für Abfindungen aufgrund der Abwicklung abzieht, bedeutet das eine Entlastung



Vier Bundesländer haben ein PBefG-Änderungsgesetz in den Bundesrat eingebracht

von mehr als 29 Millionen Euro durch die eigenwirtschaftliche Erbringung des ÖPNV in Pforzheim.

Pforzheim ist in aller Munde, aber so kontrovers das Thema auch diskutiert wurde, hört man mittlerweile sogar aus kommunalen Kreisen, dass es sich hierbei um einen Einzelfall handelt, der nicht als Blaupause einer deutschlandweiten Zwangsprivatisierungswelle gewertet werden kann.

Fazit: Auch die Verkehrspolitik ist vor Populismus nicht gefeit. Mit Behauptungen wie „eine

2013 in Kraft getretene Sonderregelung“ (gemeint ist der dem PBefG seit Jahrzehnten immanente Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre) wird versucht, den Kommunalisierungstendenzen im ÖPNV weiter Vorschub zu leisten. Aufgabe der politischen Entscheider ist es nun, eine faktenbasierte objektive Beurteilung vorzunehmen und gemeinsam mit allen Akteuren zu eruieren, ob und wenn ja welcher Änderungsbedarf beim PBefG besteht. Keinesfalls darf es aber eine Änderungen zulasten des Mittelstands geben.

BUS2BUS

## Sascha Lobo hält Keynote



Sascha Lobo: anerkannter Experte fürs Thema Digitalisierung

**M**it Sascha Lobo hat der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) einen prominenten Redner für die Keynote seines Kongresses gefunden, der wie kein anderer den digitalen Wandel beschreiben kann. Der 41-jährige Blogger, Autor und Strategieberater gilt als Pionier des Web

2.0 und beschäftigt sich intensiv mit den Auswirkungen des Internets auf die Wirtschaft und die Gesellschaft. In seiner Keynote wird er aufzeigen, wie die Digitalisierung die Mobilitätswelt verändern wird, er wird unzählige Fragen aufwerfen, aber auch Denkanstöße geben und Lösungswege aufzeigen.

# BUS<sub>2</sub>BUS

**BARRIEREFREIE BUSSE**

## Verzeichnis hilft bei der Reiseplanung

**D**er Bus ist ein optimales Verkehrsmittel für barrierefreies Reisen. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) hat nun zusammen mit NatKo (Tourismus für Alle Deutschland e.V.) die vierte Auflage des Verzeichnisses barrierefreier Reisebusse herausgegeben. Mobilitätseingeschränkte Menschen und Gäste mit Seh- oder Hörbeeinträchtigungen sind für eine Vielzahl von Busunternehmen seit Jahren eine etablierte und wichtige Zielgruppe. Verlässliche Informationen über vorhandene barrierefreie touristische Angebote sind das A und O des barrierefreien Reisens. Das Verzeichnis barrierefreier Reisebusse ist eine wichtige Informationsquelle für die Reisekette. Barrierefreiheit bedeutet einen umfassenden Zugang und uneingeschränkte Nutzungschancen für alle Menschen. Die Busbranche ist sich ihrer Verantwortung hierfür bewusst. In dem Verzeichnis sind auf mehr als 70 Seiten Angebote von Busunternehmen in den einzelnen Bundesländern aufgelistet, die barrierefreies Reisen ermöglichen. Die Unternehmen stellen eine Vielzahl von Bussen vor, die durch bestimmte Vorkehrungen besonders für die barrierefreie Beförderung geeignet sind. Erstmals wurde in dieser Broschüre auch das Siegel „Reisen für alle“ aufgenommen. Zahlreiche Piktogramme erleichtern die Suche nach dem optimalen An-



4. Auflage des Verzeichnisses barrierefreier Reisebusse

gebot für alle Reiseanforderungen. Ein Download des Verzeichnisses barrierefreier Reisebusse in Deutschland ist auf der Homepage des bdo möglich. Auf Anfrage kann das Heft auch gedruckt beim bdo oder einem der bdo-Landesverbände bestellt werden.

**KLIMA VERBESSERT**

## Paris nimmt Dialog wieder auf

**P**aris hat den Dialog mit der Busbranche über Dieselvebote und Parkgebühren wieder aufgenommen, nachdem der bdo gemeinsam mit Partnerverbänden in der Stadt demonstriert hat. Mit mehr als 300 Bussen setzte die Branche ein deutliches Zeichen gegen geplante Einfahrverbote für Dieselbusse ab 2020 und maßlos überbeuerte Parkgebühren.

Bei einem Gespräch im Anschluss an die Demonstration versicherte Jean-Francois Martins, für Tourismus zuständiger Stellvertreter der Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo, in den kommenden sechs Monaten mit der Busbranche zusammenzuarbeiten, bevor Fahr-

zeuge der Klassen Euro 5 und Euro 6 aus Paris ausgeschlossen werden. Zudem wolle er bei dem nächsten Gipfeltreffen des weltweiten Städtenetzwerks C40 Fragen über die Möglichkeiten eines Wechsels zu alternativen Antrieben diskutieren und über die Bedenken der Branche informieren. C40 ist eine Gruppe von mehr als 80 Städten, die den Klimawandel stoppen wollen. Auch was die Parkgebühren angeht, will sich Martins die Bedenken der Busunternehmen noch mal genau anschauen. Die Relevanz der Busreise für die Städte wird immer noch unterschätzt. Arbeitsmarkt, die mittelständische Wirtschaft sowie das Tourismusgewerbe profitieren: Mehr als 60 Prozent der Reiseausgaben von Städtetouristen, die mit dem Bus unterwegs sind, bleiben in Städten wie Berlin oder Paris.

Busse sind besonders klima- und umweltschonend. Seit den 90er-Jahren wurden mit Einführung der EURO-Klassen die Partikelemissionen auf ein Bruchteil reduziert. Die private Omnibusflotte verfügt über den modernsten und damit umweltfreundlichsten Fuhrpark. Laut Umweltbundesamt ist der Reisebus Klima-Primus.



© OVA (r.), bdo

Paris: Demonstration gegen geplante Einfahrverbote

**ZUKUNFT BEGINNT**

## Aalen erhält ersten Elektro-Linienbus

**L**autlos, geruchlos und umweltschonend – so fährt der erste Elektro-Linienbus der Firma OVA durch Aalen. Beim Privatunternehmen OVA und dem Ministerium für Verkehr aus Baden-Württemberg hofft man, dass dem Beispiel Aalens viele Kommunen und Busunternehmen zügig folgen. Minister Winfried Hermann betonte: „Die Elektromobilität ist auch im ÖPNV nicht nur machbar, sie funktioniert und lohnt sich!“ Das Landesverkehrsministerium hat die Anschaffung des Busses mit rund 140.000 Euro gefördert.

Seit dem erfolgreichen Test eines E-Busses sind die Geschäftsführer der OVA, Friedel, Peter und Ulrich Rau, überzeugt, dass elektrisch betriebenen Fahrzeugen die Zukunft gehört. Derzeit bringt die innovative Technik noch Mehrkosten mit sich. Dank der Förderung durch das Land Baden-Württemberg, der Finanzierung der Busaußenwerbung durch den Ostalbkreis sowie eines günstigen Strompreisangebotes der Stadtwerke Aalen bleibt das Kostenrisiko für OVA dennoch vertretbar.



Vorreiter: Elektro-Linienbus der OVA

**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

KLIMAWANDEL

# Herkömmliche Antriebe schützen

**D**er Umstieg auf alternative Antriebe kann nur mit einer gesunden Busbranche funktionieren, die Vertrauensschutz für ihre Investitionen genießt. Bereits gekaufte Busse müssen in den gesetzlichen Fristen abgeschrieben werden, so wie die Investitionsplanung vorgesehen war. Sonst werden die privaten Unternehmen benachteiligt. Schließlich haben sie deutlich innovativer investiert als alle anderen.

Statt Busse mit immer neuen Regeln auszugrenzen, sollten deutschlandweit größere Anstrengungen unternommen werden, um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu senken. Der Bus ist beim Thema Umwelt- und Klimaschutz Teil der Lösung und nicht Teil des Problems. Daher ist die Zielsetzung des Klimaschutzplans 2050 ausdrücklich zu begrüßen, denn der Verkehrssektor muss durch eine verstärkte Nutzung des ÖPNV seinen Beitrag leisten, die Verbrauchs- und Emissionswerte weiter zu senken. Der Bus kann hier als umweltfreundliches Straßenverkehrsmittel einen entscheidenden Anteil haben.

Für die Entwicklung hin zu alternativen Antrieben sind verstärkte Investitionen notwendig. Wir brauchen unbürokratische Markteinführungsförderungen sowie Steuerbegünstigungen für alternative Antriebe. Der private Mittelstand braucht einen Anschub, um dann seine Stärken auszuspielen.

Der Zugang zu Innenstädten und Ballungsgebieten muss auch für Busse mit herkömmlichem Antrieb weiterhin uneingeschränkt gewährleistet bleiben. Ausgrenzungen aus den Innenstädten durch Umweltzonen, Dieselfahr-



Trotz modernster Motorentechnik drohen den Bussen privater Unternehmer Einfahrverbote

verbote oder ähnliches sind kontraproduktiv. Die mögliche Einführung einer blauen Plakette, die Pläne dafür schlummern ja in den Schubladen einiger Umwelt- und Verkehrsminister, würden 81 Prozent der Busse aus privatem Unternehmensbestand aus den Innenstädten ausgesperrt – und das, obwohl diese Fahrzeuge besonders umweltfreundlich sind und der Mittelstand den modernsten Busbestand Deutschlands hat. Kleine und mittelständische Unternehmen dürfen hier nicht benachteiligt werden. Mehr als 1,5 Milliarden Euro haben die Unternehmen in den letzten drei Jahren in Busse der Euroklasse 6 investiert. Davor wur-

den auch Milliarden Euro in Busse mit der damals neuesten am Markt erhältlichen Technik der Euroklasse 5 und EEV investiert, im Vertrauen darauf, mit den modernsten Bussen in alle Innenstädte einfahren zu dürfen. Zudem haben die Mittelständler viele Euro-5-Busse mit Abgasnachbehandlungssystemen auf Basis der SCR-Technologie nachgerüstet. In Kauf und Nachrüstung von Euro-5-Bussen sind wiederum erhebliche Mittel der Privatwirtschaft geflossen. Durch überehrgeizige Pläne dürfen jetzt nicht die Falschen bestraft werden. Das würde die riesigen Anstrengungen der Unternehmen konterkarieren.

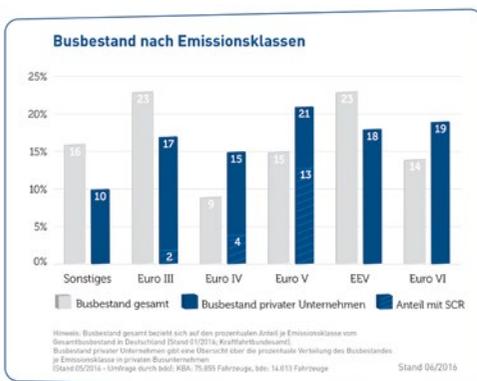
ABGASWERTE

## Studie: Dieselsebuse sind besser als ihr Ruf

**B**usse mit herkömmlichem Antrieb bleiben Teil der Lösung bei ehrgeizigen Herausforderungen zu Klimaschutz und Luftreinheit. Medienberichten zufolge stößt ein moderner Diesel-Pkw mehr als doppelt so viele umweltschädliche Stickoxide aus

wie ein Bus. „Zudem ist zu berücksichtigen, dass ein Bus bis zu 30 Autos auf der Straße ersetzt. Damit ist klar, dass der Bus entscheidender Faktor für mehr Luftreinheit in den Städten ist“, sagt Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (bdo). Deshalb fordert der bdo, alles dafür zu tun, um die Nutzung von Bussen weiter zu steigern. „Der Bus darf nicht durch Restriktionen ausgebremst werden. Eine Busmaut würde zu Verteuerungen führen und die Fernreisenden wieder in die Pkw treiben. Einfahrverbote und generelle Fahrverbote für Dieselsebuse in Städten wären kontraproduktiv“, so Leonard. „Unsere gemeinsame Anstrengung muss sein, den Anteil der Fahrgäste im Bus weiter zu steigern. Die Markteinführung und Weiterentwicklung alternativer Antriebe bleibt weiter

sinnvoll. Allerdings kann dieser wichtige Beitrag zum Klimaschutz finanziell nicht allein von den Unternehmen gestemmt werden. Gerade kleine und mittlere Verkehrsunternehmen können die hohen Anschaffungspreise von Elektrofahrzeugen sowie Erdgasfahrzeugen zurzeit kaum aufbringen. Der Wille der Mittelständler, in moderne Technik zu investieren, ist da, es braucht aber gezielte Fördermaßnahmen.“ Einer Verbandsumfrage von Mitte 2016 zufolge sind bereits 19 Prozent des Wagenparks privater Unternehmen auf die moderne und damit äußerst schadstoffarme Euro 6-Klasse umgestellt. Ohnehin hat der Bus in den zurückliegenden 25 Jahren alle Abgaswerte auf einen Bruchteil reduziert. Ein Euro-6-Bus stößt nur noch drei Prozent Stickoxide und drei Prozent Feinstäube im Vergleich zu den frühen 90er-Jahren aus.



© MAN Truck & Bus (o.), bdo (u.)

VERKEHRSGEWERBE RHEINLAND

## Guido Borning ist neuer Geschäftsführer des VDV Rheinland



o.: Geschäftsführer Schuster (l.) und Borning, u.: Vorsitzender Bernards (l.) u. stellvertr. Vors. Gutendorf

**G**uido Borning, 39, ist seit 1. Januar 2017 neuer Geschäftsführer des Verbandes des Verkehrsgewerbes Rheinland e. V. Er bildet jetzt gemeinsam mit Klaus-Peter Schuster, der seit über 30 Jahren erfolgreich den Verband leitet, das zukünftige Führungsduo.

Guido Borning studierte Wirtschaftswissenschaften in Koblenz und Wirtschaftsrecht in Saarbrücken, bevor er ab 2007 als Referent für Recht und Wirtschaft für den VDV Rheinland tätig wurde. Seit Januar 2010 ist er stellvertretender Geschäftsführer des Verbandes. Seine Schwerpunkte liegen im Bereich des Arbeits- und Sozialrechts und auf sämtlichen Gebieten das Personenverkehrsgewerbe betreffend. Die Arbeit der Bundesverbände des Verkehrsgewerbes unterstützt er durch sein vielseitiges Engagement in diversen Ausschüssen.

„Die Verkehrsbranche steht vor großen Heraus-

forderungen. Der zunehmende Ausschreibungswettbewerb im öffentlichen Personennahverkehr, aber insbesondere die Digitalisierung der Mobilität wird unseren Mitgliedsunternehmen einiges abverlangen. Daher werden wir zukünftig den Dienstleistungscharakter des VDV Rheinland und die passgenaue Beratung der Unternehmen noch stärker in den Fokus rücken. Die Logistik-, Güter- und Personenverkehrsbranche sorgt tagtäglich für die Mobilität und Versorgung der Menschen und stärkt dadurch die wirtschaftliche Bedeutung unserer Regionen. Damit dies auch in das Bewusstsein einer breiten Öffentlichkeit gelangt, möchte ich die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit als zentrale Aufgabe weiterentwickeln“, so Guido Borning.

Der Verbandsvorsitzende des VDV Rheinland Ralf Bernards erklärt: „Guido Borning hat wäh-

rend seiner Tätigkeit als Referent und stellvertretender Geschäftsführer die Bedeutung des VDV Rheinland für das rheinland-pfälzische Taxi-, Mietwagen- und Omnibusverkehrsgewerbe weiter ausgebaut und gefestigt. Wir freuen uns, dass wir mit Guido Borning einen Geschäftsführer gefunden haben, der den VDV Rheinland bereits seit einigen Jahren mit seiner fachlichen Expertise und seinem zukunftsorientierten Denken unterstützt. Er wird für den VDV Rheinland wichtige Impulse für eine fortschrittliche Verkehrsbranche in Rheinland-Pfalz setzen.“

Der Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland mit Sitz in Koblenz vertritt seit über 70 Jahren als eigenständiger Verein die fachlichen und gewerbepolitischen Interessen der mehr als 1.000 Unternehmen des nördlichen Rheinland-Pfalz aus den Bereichen Güterkraftverkehr, Möbeltransport, Kraftomnibusverkehr und Taxi-Mietwagenverkehr. Als Arbeitgeberverband wirkt er mit an Tarifverhandlungen und vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber der Arbeitnehmervertretung.



Guido Borning ist seit 2007 für den VDV Rheinland tätig, seit 1. Januar 2017 als neuer Geschäftsführer



Jos Sales, Sales-Lentz Group, Luxemburg, und IRU Presidential Executive

STATEMENT ZUR BUS2BUS

## Außenblick

Jos Sales, Geschäftsführer der Sales-Lentz Group aus Luxemburg: „Die BUS2BUS interessiert mich besonders, weil sie ein komplett neues und wegweisendes Produkt ist. Es ist Zeit, dass Deutschland als weltweit wichtigster Standort der Busindustrie mit der BUS2BUS eine Messe bekommt, die der Busbranche gerecht wird und diese in die Zukunft begleitet. Die Digitalisierung wird dabei eine besondere Rolle einnehmen. Wir sehen das als Chance und warten auf die Antworten, die die BUS2BUS uns auf die vielen Fragen der Busbetriebe geben wird.“