

STANDPUNKT: BDO-PRÄSIDENT KARL HÜLSMANN ÜBER AKTUELLE HERAUSFORDERUNGEN FÜR DEN BUS-MITTELSTAND

# „Für Marktwirtschaft mit sozialen Regeln“

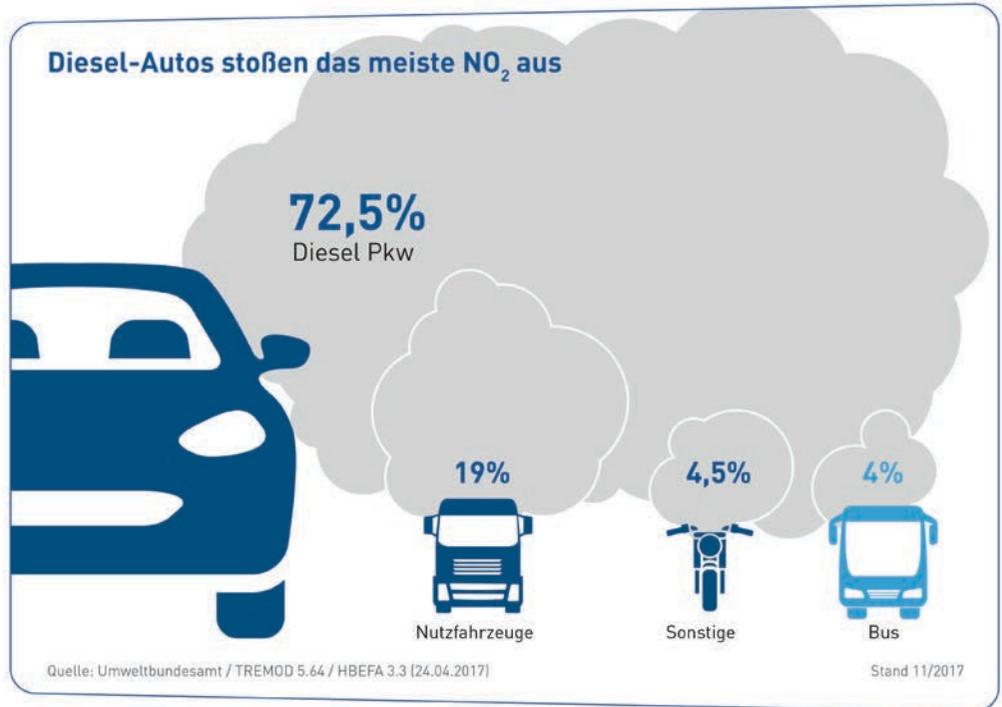
**E**in wetterfester Kapitän in stürmischer See. Seit November 2017 ist Karl Hülsmann Präsident des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer. Er vertritt die Branche in einer Zeit, die geprägt ist von Herausforderungen. In seinem Beitrag wundert sich der bdo-Präsident über die verschiedenen Hürden, da der Bus doch eigentlich die richtigen Antworten auf viele drängende Fragen unserer Zeit gibt. Zudem plädiert Hülsmann vor allem auch für eine Rückbesinnung auf die Kraft des fairen Wettbewerbs um Fahrgäste.

Sagen wir es geradeheraus. Der Verkehrssektor hat seine Emissionen in den letzten Jahrzehnten nicht senken können. An unseren Bussen liegt das ausdrücklich nicht, was in der Öffentlichkeit leider manchmal nicht deutlich genug wird. Moderne Euro 6-Fahrzeuge sind sehr umweltschonend unterwegs. Die Abgase konnten seit 1990 massiv gesenkt werden, bei den Stickstoffoxiden beispielsweise auf drei Prozent des Ausgangswertes. Ein moderner Bus, der ohnehin etwa 30 Autos ersetzt, stößt so absolut oftmals weniger NO<sub>x</sub> aus als ein einzelner Pkw.

Bei den vieldiskutierten Stickstoffoxiden gehen lediglich vier Prozent der Emissionen durch den Verkehrssektor auf den Bus zurück. Weit über 70 Prozent sind dem Pkw zuzuschreiben. Busse sind somit nicht das Problem, sondern wichtiger Teil der Lösung. Um Klima- und Emissionsziele zu erreichen, brauchen wir einen groß angelegten Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Dessen stärkere Nutzung darf dabei nicht durch Vorschriften und Verbote quasi erzwungen werden, sondern muss auf attraktive Angebote zurückgehen. Wir brauchen dafür ein Miteinander von Unternehmen und Politik, kreative Unternehmen mit Fahrtangeboten und weniger Planvorgaben durch Verwaltungen und Berater.



bdo-Präsident Karl Hülsmann fasst aktuelle Herausforderungen für die Branche ins Auge



Busse stoßen vergleichsweise wenig NO<sub>2</sub> aus und helfen, viel einzusparen

**Eine Umstellung auf alternative Antriebe** wird kommen. Dieser Wandel muss aber vernünftig gestaltet werden. Und uns allen sollte klar sein, dass wir kurzfristig mit einer Umstellung auf Batteriefahrzeuge nicht die bestehenden Verkehrsprobleme lösen können. In diesem Zeitrahmen erreichen wir durch eine Optimierung der Dieselbusse mehr.

**Bustourismus schafft Arbeitsplätze und Wachstum.** Das grundlegende Missverständnis bei der Diskussion über die Rolle des Busses in Umweltfragen ist leider nur ein Beispiel für die zahlreichen Herausforderungen, denen sich unsere Branche gegenüber sieht. Die Studie „Wirtschaftsfaktor Bustourismus in Deutschland“ hat im Jahr 2017 erneut beispielhaft gezeigt, dass wir mit unseren Fahrgästen auch Wachstum und Beschäftigung in viele Regionen in Deutschland bringen. Dies lässt sich leicht auf andere Länder übertragen. Und trotzdem finden wir nicht die Bedingungen vor, die wir als Wachstumsmotor verdienen.

**Im vereinten Europa** beispielsweise berichten immer mehr Unternehmen von Hürden und Hindernissen. Waren wir beim Übergang in dieses Jahrtausend noch begeistert vom Wegfall der Grenzkontrollen, sind wir inzwischen frustriert von völlig überzogenen Anforderungen, die es fast unmöglich machen, noch wirtschaftlich zu arbeiten – etwa Umsatzsteuererklärungen oder Bestätigungen über die Anstellungsverhältnisse der Fahrer in allen Landessprachen. Insgesamt erleben wir, dass Bürokratie und

Kosten zunehmen und unsere Arbeit belasten. Die gewerbesteuerliche Hinzurechnung von Homeinkäufen sei hier nur als Beispiel erwähnt.

**Mit der Initiative „Europe on the Move“** hat die EU-Kommission im letzten Jahr das größte Vorschlagspaket zu Mobilitätsthemen überhaupt vorgelegt. Dieses wird fast alle Unternehmer in Deutschland betreffen – und scheint nach derzeitigem Stand viele sogar in ihrer Existenz zu bedrohen. Unter anderem verstetigen die EU-Vorschläge in jetziger Form ein grundlegendes Problem, das die Lenk- und Ruhezeiten betrifft: Busfahrer sind keine Lkw-Fahrer, werden aber mit diesen in einen Topf geworfen. Das bedarf dringend einer Neuausrichtung im Sinne einer Trennung. Wir wollen dabei ausdrücklich keine Mehrbelastung für Busfahrer, sondern lediglich mehr Flexibilität, damit die Männer und Frauen am Steuer besser auf die Wünsche ihrer Fahrgäste eingehen können. Insbesondere unsere Fahrerinnen und Fahrer fordern diese Flexibilität.

**Ein anderer Punkt im Paket** muss aus unserer Sicht auch verschwinden: die in den Raum gestellte Anhebung der „Fernverkehrsschwelle“ auf 100 Kilometer. Die Liberalisierung des Fernbusmarktes hat in den letzten Jahren eine beeindruckende Erfolgsgeschichte für die Mobilität in Deutschland ermöglicht. Trotzdem gibt es neben einigen Kommissionsvorschlägen noch weitere Gefahren für den Fernbusverkehr. So waren jetzt etwa Rufe nach einer Maut zu hören. Ich frage mich und die Entscheidungsträger: Warum >

Her© bdo (o.), bdo/Michael Fahrig (Fotograf)

› sollte man eine emissionsarme Alternative zum motorisierten Individualverkehr zusätzlich belasten? Damit wäre eine Fehllenkung vorprogrammiert. Kostengünstige Mobilität für Menschen mit niedrigem Einkommen würde dadurch ernsthaft bedroht. Der Anschluss an den Fernverkehr für viele kleine und mittelgroße Orte auch. Vor allem aber: Ohne den Wettbewerb durch den Fernbus ginge vieles auch bei Bahn- und Flugverkehr wieder verloren.

**Der Mittelstand kämpft im ÖPNV gegen Giganten.** Im ÖPNV sehen sich private Unternehmer zwei großen Herausforderungen gegenüber: Zum einen gibt es immer mehr Kommunen, die den Verkehr lieber eigenen – zum Teil neu gegründeten – Betrieben zuschanzen als erfahrene und kundige Mittelständler mit Aufgaben und Verantwortung zu betrauen. Diese Entwicklung steht im drastischen Gegensatz zum Grundgedanken des novellierten Personenbeförderungsgesetzes von 2013, das explizit einen Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit vorsieht. Es kann nicht sein, dass traditionelle Familienbetriebe kaputtgehen, weil Kommunen auf einmal ÖPNV-Leistungen teuer durch eigene Betriebe erbringen lassen wollen. Private Unternehmen zahlen Steuern. Kommunale Betreiber lassen sich hingegen im Zweifelsfall Verluste durch Steuergelder ausgleichen. Das hat mit Marktwirtschaft und fairen Spielregeln nichts zu tun. Es führt letztlich dazu, dass der Wettbewerb leidet. Der bdo steht hingegen ausdrücklich für Marktwirtschaft mit sozialen Regeln. Die sogenannten Wettbewerbe durch Ausschreibungen sind leider in der Regel Verstaatlichungen. Staatliche Einrichtungen und Beraterfirmen planen, organisieren und verantworten den Verkehr. Lediglich die reine Fahrleistungserbringung wird an den billigsten Unternehmer je gefahrenen Kilometer vergeben. Verlierer sind neben dem Mittelstand Steuerzahler und Fahrgäste.

**Eine zweite Herausforderung** speist sich aus der Frage: Übernehmen neue Mobilitätsdienste demnächst die Aufgaben des ÖPNV? Oder anders: Wie wirkt sich die Digitalisierung auf die Busbranche aus? Der klassische ÖPNV wird sich in Ballungsräumen nur durch große Fahrzeuge bewältigen lassen, da die Straßen für die sonst notwendige Anzahl kleiner Fahrzeuge keinen Platz mehr bieten. Sicherlich wird es sinnvoll sein, zu Schwachlastzeiten auch dem Bedarf angepasste Fahrzeuggrößen einzusetzen und in weniger dicht besiedelten Räumen haben flexible Bedienungsformen ihre Berechtigung. Die Politik ist gefordert, alle Anbieter gleich zu behandeln. Wenn faire Spielregeln für alle gelten, dann sehe ich in der Zukunft viele Chancen für die private Busbranche. Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Bus und Bahn scheint unweigerlich notwendig. Und das Mobilitätsbedürfnis der Menschen wächst. Es sind also gute Perspektiven für die Branche.

**NEUES RECHTSGUTACHTEN STÄRKT DIE BDO-POSITION**

**Eigenwirtschaftlichkeit genießt Vorrang**



**Eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum Stand der Eigenwirtschaftlichkeit steht noch aus**

**D**ie Entwicklung der letzten Jahre macht betroffen und stutzig. Das novellierte Personenbeförderungsgesetz von 2013 sprach eigentlich einen deutlichen Grundsatz aus – und ließ offenbar trotzdem Spielraum für Interpretationen. Ein sogenanntes Wahlrecht der Behörden bei Vorgabe von Höchsttarifen wurde erdacht und konstruiert. Mit Folgen: Eine dramatische Kommunalisierungswelle breitete sich in Deutschland aus. Viele traditionelle mittelständische Unternehmen sind dem in den letzten Jahren zum Opfer gefallen – und der faire Wettbewerb dabei gleich mit. Über diese dramatische Einschränkung der Marktwirtschaft wird bisher leider noch viel zu wenig gesprochen, was sich hoffentlich fortan ändert.

Ein maßgebliches Gutachten von Professor Jan Ziekow von der Deutschen Universität für Verwaltungswissenschaften Speyer sorgt nun für eine Einordnung. Es stärkt noch einmal das Grundrecht auf unternehmerische Freiheit. Das Fazit des anerkannten Verwaltungsrechtsexperten: Wenn die Politik durch die Vorgabe von Höchsttarifen in das unternehmerische Handeln eingreift, muss sie auch die entsprechenden rechtlichen Instrumente nutzen, um dafür zu sorgen, dass die erforderlichen Ausgleichszahlungen auch beim Unternehmer ankommen. Kommunale Aufgabenträger haben damit bei der Vorgabe von Höchsttarifen für den ÖPNV kein Wahlrecht zwischen dem Erlass allgemeiner Vorschriften oder der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im ÖPNV. Denn: Die Ausgleichsgewährung über eine allgemeine Vorschrift „schont die grundrechtliche Position der Verkehrsunternehmen im Vergleich zur Ausgleichsgewährung im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags weitergehend“.

Das neue Gutachten bestätigt die Position, die in den zurückliegenden Jahren unter anderem auch Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, und der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer vertreten haben.

Eine Entscheidung vor dem Bundesverwaltungsgericht steht hierzu noch aus. Mit dem ausführlichen Gutachten des Verwaltungsrechtsexperten Ziekow wird die Auffassung der privaten Busunternehmer in Deutschland aber nachhaltig gestärkt. Der bdo sieht dem Spruch daher sehr zuversichtlich entgegen.

**DER BUS**  
 DAS bdo-MAGAZIN FÜR ENTSCHIEDER

**SONDERAUSGABE 1/2016**

**MYTHEN UND WAHRHEITEN**

Wie sieht die rechtsgeschichtliche Einordnung der eigenwirtschaftlichen Verkehre aus? Welche Verkehre können überhaupt eigenwirtschaftlich erbracht werden? Welche Auswirkungen und praktische Erfahrungen gibt es? Welche Forderungen nach erneuter Novellierung des PBefG sind sinnvoll?

**Mythen und Wahrheiten über den Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre**

Herstellung: Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer | 10475 Berlin, 10119 Berlin  
 Telefon: 030 261 81-100, 101884-099, www.bdo.org

**Der bdo informierte im letzten Jahr in einem Sondernewsletter über die Gefahren der fortschreitenden Kommunalisierung im ÖPNV**

BDO-VORSTANDSSITZUNG IM DEZEMBER 2017

## Testfahrt in der Hauptstadt



Die Teilnehmer der bdo-Vorstandssitzung neben einem Elektrobus und vor dem Brandenburger Tor

**U**nerwartet laut. Dies war einer der ersten Eindrücke, den der Elektrobus beim Vorstand des bdo auf der Testrunde hinterließ. Statt eines lautlosen Gleitens, das Elektrobussen zumeist zugesprochen wird, prägte eher ein zügiges Surren die Fahrt durch das politische Zentrum Berlins.

Nur einen Monat nach der Wahl von Karl Hülsmann zum bdo-Präsidenten sowie weiteren Neuerungen im Vorstand des Verbandes kam das Führungsgremium erstmals in Berlin zu einem regulären Arbeitstreffen zusammen. Zu den Themen auf der Tagesordnung gehörte die Frage nach dem Stand der Elektromobilität. Dies wurde dabei nicht nur am Konferenztsch erörtert, sondern auch in einem Fahrzeug sel-

ber. Private Unternehmer gehen in ihrer Region bereits mit gutem Beispiel voran und engagieren sich für die lokal emissionsfreie Mobilität mit Batteriefahrzeugen. Gleichzeitig zeigen breit angelegte Testphasen bei öffentlichen Verkehrsbetrieben in Großstädten immer wieder auch, dass die Verlässlichkeit noch Probleme bereitet. Auch die Frage der Ladeinfrastruktur muss bei einem Ausbau der E-Mobilität mitgedacht und fortlaufend geklärt werden. So bleibt es beim Status Quo: Das private Busgewerbe sieht alternative Antriebe als wichtige Lösung für die Zukunft. Gleichzeitig sollten andere Optionen technologieoffen erkundet werden. Bis dahin bleiben moderne Dieselbusse als emissionsarme Fahrzeuge unverzichtbar für die Mobilität der Menschen und die Umwelt.

VORSCHLAGSPAKET DER EU-KOMMISSION NIMMT BDO WEITERHIN IN BESCHLAG

## Für die Busbranche in Brüssel

**J**etzt also Bulgarien. Seit dem 1. Januar 2018 hat das Land die EU-Ratspräsidentschaft inne und übernimmt damit in den kommenden Monaten wichtige Lenkungs- und Führungsaufgaben bei politischen Prozessen im Staatenbündnis. Es handelt sich dabei um ein Zeitfenster, das für die private Busbranche in Deutschland von enormer Bedeutung ist. Nachdem im Jahr 2017 die erste und zweite Welle an Kommissions-Vorschlägen gewissermaßen auf die privaten Unternehmen niedergegangen ist wie schwerer Regen, folgen nun die anhängenden Beratungen mitsamt ihren Eigenheiten und umfangreichen Abläufen.

Ein Beispiel: Im Februar läuft die Frist für Änderungsvorschläge zum ersten Teil des Initia-

tivenpakets ab. Der bdo setzt in Hinblick auf diesen Termin – und auch vor dem Hintergrund der ohnehin andauernden Verhandlungen zum Thema – auf Gespräche mit zahlreichen Akteuren in Brüssel. Neben der internen Abstimmung auf Seiten der Branchenvertreter verschiedener Länder auf Ebene der IRU bringt dies vor allem auch viele Gespräche mit Vertretern der Politik mit sich. Mehrere Brüsseler Berichterstatter wurden in der belgischen Stadt aufgesucht. In Berlin hingegen fand zum Jahresauftakt unter anderem ein Gespräch mit Michael Cramer, Mitglied im Europäischen Parlament, statt. Ein ganzes Bündel internationaler Termine prägt die Monate Januar und Februar. Kein Ende in Sicht. Insofern steht schon jetzt fest: Fortsetzung folgt.

GESETZESENTWURF ZU KAFFEEFAHRTEN

## Neuerliche Abwehr

**K**alter Kaffee. Das wäre wohl ein passender Name. Oder vielleicht auch: alter Wein in neuen Schläuchen. Einzig mit derlei Bildern lässt sich beschreiben, was Mitte Dezember aus dem Bundesrat kam und in Richtung Bundestag geschickt wurde. Neben weiteren Vorschlägen hatte man da eine Gesetzesinitiative auf den Weg gebracht, die Bürger angeblich vor Abzocke bei sogenannten Kaffeefahrten schützen sollte. So weit, so gut. Der berechtigte und notwendige Schutz der Verbraucher ist wichtig und stets auch im Interesse der Busunternehmer. Bei diesem Vorschlag sollte aber auch ein Vertriebsverbot von Pauschalreisen auf Haus- und Reisemessen erwirkt werden. Diese stellen eine gängige Praxis vieler Busunternehmen dar; und der Verbraucherschutz ist in diesen Fällen stets gewahrt. Die veranstaltenden Busunternehmen sind den Teilnehmern bekannt und etwaige Widerrufs- oder Rücktrittsrechte können jederzeit problemlos geltend gemacht werden. Der bdo und die Landesverbände der Branche haben daher darauf gepocht, dass diese Werbe- und Verkaufsveranstaltungen von dem Verbot nicht betroffen sind und weiterhin stattfinden dürfen. Das Ganze war bereits 2015 in gleicher Form ans Parlament geleitet worden. Damals ohne Erfolg. Die Frage nach den Gründen für einen Neuanlauf stellt sich – und bleibt offen. Bereits damals hatte der bdo beanstandet, dass nach dem Gesetzesentwurf ordnungswidrig handelt, wer eine nicht ordnungsgemäß angezeigte Veranstaltung eines Wanderlagers fördert, wobei Busunternehmen in der Gesetzesbegründung ausdrücklich genannt werden. Diese Regelung ist nicht nur unsachgemäß, sondern auch praxisfremd, da das Busunternehmen als bloßer Beförderer keinen Einfluss auf die Programmgestaltung eines Werbeveranstalters hat. Die Stellungnahme der Bundesregierung hat diese Argumentation damals aufgenommen. Dort heißt es wörtlich: „Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, dass zur Gewährleistung des Verbraucherschutzes ein Vertriebsverbot für Pauschalreisen erforderlich ist.“ Mehr ist dem eigentlich auch heute nicht hinzuzufügen.

### 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

VORLÄUFIGE ZAHLEN FÜR 2017 ZEIGEN POSITIVE ENTWICKLUNG

## Mehr Fahrgäste im Bus unterwegs

**L**uftwerte. Klimaziele. Fahrverbote. Diese schwer verdaulichen, zusammengesetzten Hauptwörter machen seit Monaten Schlagzeilen in Deutschland. Der Tenor immer wieder: Es muss sich etwas ändern auf den Verkehrswegen in Deutschland. Konsens ist, dass Emissionen und Staus zurückgehen sollen. Der öffentliche Verkehr mit Bussen spielt dabei eine entscheidende Rolle. Und tatsächlich: Es ist weiter im Werden. Zum Ende des

letzten Jahres zeichnete sich ab, dass auch 2017 eine positive Entwicklung bei den Fahrgastzahlen zu beobachten war. Die Statistik für die ersten drei Quartale brachte im Dezember ein Plus für den Nah- und Fernverkehr mit Bussen zutage. In den ersten neun Monaten 2017 stieg die Zahl der Fahrgäste im Linienverkehr im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 Prozent. Im Linienfernverkehr waren es 1,3 Prozent Zuwachs. Da geht aber noch mehr.

LBO-JAHRESTAGUNG 2017 IN INGOLSTADT

## Zukunft Bus: Damit Bayern mobil bleibt



Gute Stimmung im lichtdurchfluteten Raum: das prominent besetzte Podium der LBO-Jahrestagung in Ingolstadt

**R**und 250 Besucher waren der Einladung des LBO zu seiner 71. Jahreshauptversammlung mit begleitender internationaler Bus- und Fachausstellung am 22. November nach Ingolstadt gefolgt. LBO-Präsidentin Dr. Ing. Sandra Schnarrenberger und der Bezirksvorsitzende von Oberbayern, Leonhard Neumayr, hießen ihre Kolleginnen und Kollegen aus allen Regierungsbezirken, die 50 Bus- und Fachaussteller und zahlreiche Gäste aus den Verbänden und Regierungen sowie Ministerialrat Carsten Fregin von der Obersten Baubehörde herzlich willkommen. Der Bürgermeister der Stadt Ingolstadt, Sepp Mißlbeck, ließ es sich nicht nehmen, die bayerischen Busunternehmerinnen und Busunternehmer im Audi Sportpark persönlich zu begrüßen.

gleich zu Beginn seiner Rede fest, dass in Bayern Omnibusse Stadt und Land miteinander verbinden. „Ohne sie ist kein Staat zu machen“, so Höhenberger. Für die Verkehrsunternehmen, die Kommunen und das Land seien eine vernetzte Mobilität und das Thema Digitalisierung Schlüsselwörter für die Zukunft. Auch flexible Bedienformen könnten laut Höhenberger für den ÖPNV im ländlichen Raum Chancen bieten. Der LBO und seine Mitglieder seien hier wichtige Ansprechpartner für die Politik.

Die LBO-Präsidentin Dr. Schnarrenberger gratulierte insgesamt 33 Mitgliedsunternehmen für ihre jahrzehntelange Treue zum LBO. Darüber hinaus würdigte sie das außerordentliche Engagement des langjährigen Präsidenten Heino Brodschelm, der 2016 nach 37 Jahren sein Amt in jüngere Hände gelegt hatte. Die LBO-Mitglieder wählten Brodschelm mit großem Beifall zu ihrem Ehrenpräsidenten.

Als Ehrengast und Festredner stellte Michael Höhenberger, Amtschef des Bayerischen Staatsministeriums für Arbeit und Soziales, © Familie und Integration, Ministerialdirektor,

AUTOFASTEN THÜRINGEN

## Gewinn statt Verlust

**D**er kurze Weg zum Bäcker. Ein Besuch bei Freunden. Oder das Treffen im Sportverein. Nicht jedes Mal ist es notwendig, dafür ins Auto zu steigen. Laufen, Radfahren und öffentliche Verkehrsmittel sind gute Alternativen. Oftmals sogar mehr als das. Dies will die Aktion „Autofasten Thüringen“ verdeutlichen.

Von Aschermittwoch bis Karsamstag sind auch im Jahr 2018 wieder alle Interessierten eingeladen, auf den Pkw zu verzichten. Damit soll vermittelt werden: Autofasten macht beweglicher. Nicht nur ganz direkt, was die Mobilität angeht. Sondern auch im Kopf. Die eigenen Gewohnheiten können hinterfragt und neue Vorlieben entwickelt werden. Ein guter Grund dafür: In Bus und Bahn wird die Fahrzeit zur Freizeit.

Die Busunternehmen in mehreren Landkreisen machen Ihre Fahrgäste mit sogenannten Fastentickets unschlagbar günstige und attraktive Angebote, um den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern.

Mehr dazu unter

[www.autofasten-thueringen.de](http://www.autofasten-thueringen.de).

ZWEITAUSGABE DER MESSE NIMMT BEREITS FORMEN AN

## Bitte vormerken: BUS2BUS 2019

**D**ie Zukunft nimmt Gestalt an. Das gilt nicht nur für die vielen Entwicklungen im Feld der Mobilität, sondern auch für die Messe rund um alle Möglichkeiten und Neuerungen im Busverkehr. Nach dem hervorragenden Start der BUS2BUS im Jahr 2017 sind bereits zahlreiche Anmeldungen durch Aussteller für die zweite Ausgabe 2019 bei der Messe Berlin eingegangen. Es lohnt sich also, den Termin vorzumerken. Wer sich inhaltlich auf die nächste BUS2BUS vorbereiten möchte hat zudem jetzt die Gelegenheit, die Videos zahlreicher Vorträge und Diskussionsrunden im Web zu sehen. Eine schöne Erinnerung an die vielen innovativen Produkte, Konzepte und Ideen, die die BUS2BUS prägten und weiter prägen.

[www.bus2bus.berlin/bdo.kongress](http://www.bus2bus.berlin/bdo.kongress)



Der Termin steht schon: Die BUS2BUS lädt 2019 wieder nach Berlin