

QUANTENSPRUNG FÜR DIE MOBILITÄT? ODER RÜCKSCHRITT FÜR DEN ÖPNV?

Ein neues Personenbeförderungsgesetz
bringt Chancen – und birgt Gefahren.



**Ernüchternde
Zwischenbilanz:**
das Mobility Package
der EU.

Seite 10 & 11

**Im Zeichen der
Zukunft:**
Rückblick auf die
BUS2BUS 2019.

Seite 12 & 13



INHALT

EDITORIAL

**Grußworte von
bdo-Präsident Karl
Hülsmann.**

SEITE 3

HINTERGRUND

**PBefG-Novelle:
Quantensprung für die
Mobilität? Oder Rück-
schritt für den ÖPNV?**

SEITE 4-9

EUROPA

**Das Mobility Package
der EU: Die bisherige
Zwischenbilanz fällt
ernüchternd aus.**

SEITE 10 & 11

RÜCKBLICK

**Im Zeichen der Zukunft:
Ein Rückblick auf die
Themen und Trends
der BUS2BUS 2019.**

SEITE 12 & 13

NACHRICHTEN

**Neue Beschlüsse,
Richtlinien und
Initiativen: Aktuelles
aus der Busbranche.**

SEITE 14-19

Liebe Leserin, lieber Leser,

wir leben in einer Zeit, in der Augenmaß und Sachlichkeit leider immer weiter an Bedeutung zu verlieren scheinen. Viel zu oft wird mehr oder weniger alltäglichen Entwicklungen eine größere historische Bedeutung zugeschrieben als ihnen zusteht. Einfach ausgedrückt: Ständig und überaus schnell verwandeln sich Mücken in den entsprechenden gesellschaftlichen Debatten zu ausgewachsenen Elefanten. Ich bin kein Freund davon.

Gerade nach diesen einleitenden Worten möchte ich nun aber dennoch behaupten: Mit der bevorstehenden Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes steht der gesamte Mobilitätssektor in Deutschland vor einem fundamentalen Umbruch.

Bereits in den kommenden Monaten soll – so wünscht es sich Bundesverkehrsminister Scheuer, der diesen ambitionierten Zeitplan ins Spiel brachte – vor allem der regulative Rahmen für die umfassende Einführung von neuen, digital ausgerichteten Mobilitätsdiensten geschaffen werden.

Auf vier Seiten wollen wir in dieser Ausgabe unseres Magazins DER BUS über das Thema informieren. Es geht darum – mit Augenmaß und Sachlichkeit – den Stand zu beschreiben und nach den wirklichen Chancen und Gefahren zu fragen.

Natürlich wollen wir als Unternehmer sehen, dass die Möglichkeiten der Digitalisierung für den Schutz der Umwelt und die Verbesserung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger

genutzt werden können. Das darf aber – auch aufgrund der besonderen Beschaffenheit des öffentlichen Verkehrs und der klar formulierten gesamtgesellschaftlichen Ziele – keine Carte blanche für neue Anbieter sein, die sich die Filetstücke der Verkehrsbranche einverleiben wollen. In der Debatte darüber dürfen wir uns von falschen Argumenten nicht blenden lassen.

Es ist toll, wenn neue Fahrdienste die Mobilität vereinfachen und effizienter machen, beispielsweise weil sich Angebote per App bestellen und bezahlen lassen. Noch wichtiger für die kommenden Jahre und Jahrzehnte sind aber andere Dinge. Lassen Sie uns die Zahl der Fahrzeuge in Städten senken. Lassen Sie uns die Mobilität der Menschen im ländlichen Raum verbessern. Lassen Sie uns die Mobilität im Fernverkehr durch Bürokratieabbau zum umweltfreundlichen Bus lenken. Lassen Sie uns die Emissionen im Verkehrssektor insgesamt reduzieren. All diese wirklich modernen und zukunftsweisenden Ziele erreichen wir mit einem starken öffentlichen Busverkehr, an den sich neue Dienste anschließen. Schaden dürfen sie dem ÖPNV nicht. Denn dann verlieren wir deutlich mehr als wir gewinnen.

Ihr



Karl Hülsmann
Präsident Bundesverband
Deutscher Omnibusunternehmer (bdo)



Das Personenbeförderungsgesetz kurz vor der Novellierung.

QUANTENSPRUNG FÜR DIE MOBILITÄT? ODER RÜCKSCHRITT FÜR DEN ÖPNV?

Das Personenbeförderungsgesetz steht vor einer substantiellen Überarbeitung. Es soll damit vor allem ein rechtlicher Rahmen für neue digitale Mobilitätsdienste entstehen. Kenner der Materie betonen, dass eine Mammutaufgabe auf die Politik wartet. Chancen für die Mobilität sollen gehoben werden. Es drohen dabei aber auch schwerwiegende Schäden am bestehenden Verkehrssystem mit seinem umweltfreundlichen ÖPNV sowie ausgelassene Chancen im Fernverkehr.



Laut hupend zogen die mattgelben Wagen im Schrittempo durch Berlins Zentrum. Das Taxi-Gewerbe machte im April mit einer Demonstration deutlich: „Wir sehen uns bedroht.“ Bedroht, weil zunehmend klar wird, dass Vorschläge für ein neues Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Einschnitte mit sich bringen werden. Die bisherigen Taxi-Demonstrationen sind die sprichwörtliche Spitze des Eisberges bei einem weitreichenden Konflikt, der auf Deutschland zukommen könnte.

Die Ausgangssituation ist klar und dennoch schwierig: Niemand will versäumen, die neuen digitalen Möglichkeiten besser für die Mobilität der Menschen in Deutschland nutzbar zu machen. Das PBefG ist aber ein hochkomplexes Gebilde. Jeder Eingriff zieht daher viele Folgen nach sich – manche gewollt und manche eben nicht. Aus gutem Grund spricht etwa die Süddeutsche Zeitung mit Blick auf die PBefG-Novelle von einem „dicken Brett“. Im Kern geht es um

Was bisher geschah.

Seit einiger Zeit schon sind die neuen Mobilitätsdienste auf deutschen Straßen zu finden. Noch probeweise. Denn auf-

Gerade auf dem Land können wir mit Fahrdiensten und Pooling-Systemen ganz neue Möglichkeiten, gerade für ältere Bewohner, schaffen.

Andreas Scheuer, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, im Interview mit dem Magazin Focus



grund der aktuellen Rechtslage können sie nur zeitlich befristet und gesondert genehmigt im Rahmen der sogenannten Experimentierklausel zum Einsatz kommen. Es werden aber immer mehr. Die bisherigen Beispiele und

bereitliegende Konzepte zeigen schon die Risiken für den Mobilitätssektor, die mit den vielen Spielarten der neuen App-basierten Angebote verbunden sind. In den USA haben die Fahrdienste Uber und Lyft das Verkehrsaufkommen nicht reduziert, sondern gesteigert. Das ging zu Lasten der Umwelt und würde die Grundversorgung der Menschen mit ÖPNV-Angeboten zudem erschweren. Und in Deutschland? Die „Experimente“ zeigen, dass Ridehailing und Ridesharing nicht wirklich als Ergänzung zum ÖPNV aufgelegt werden. Die Fahrten gehen zu Stoßzeiten durch Großstadtzentren statt zu Randzeiten durch den ländlichen Raum. Und meist sitzt nur ein Fahrgast darin. Die Zahl der Fahrzeuge nimmt so nicht ab. Gleiches gilt für die Pkw auf Autobahnen, wenn die PBefG-Novelle nicht auch als Chance genutzt wird, die Bürokratie im Fernbusverkehr zu reduzieren.

Im Vergleich zu dem, was wir jetzt vorhaben, war die letzte PBefG-Novelle ein viel, viel kleineres Projekt.

Sören Bartol, stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion, auf dem Podium beim bdo-KONGRESS 2019



die Frage, wie eine faire Balance erreicht werden kann zwischen Freiheiten und Pflichten, zwischen den wichtigen marktwirtschaftlichen Grundprinzipien und dem gleichberechtigten Anspruch auf Versorgung mit Verkehrsangeboten in allen Teilen des Landes.



x10
30 Pkw

ersetzt ein Omnibus im Straßenverkehr. Das sorgt nicht nur für weniger Emissionen, sondern vor allem auch für mehr Platz in Städten und Gemeinden sowie für weniger Staus.

Ein Bus kann etwa 30 Pkw auf den Straßen ersetzen. Mit den Fahrdiensten könnten eher noch zusätzliche Autos in den Verkehr kommen, wie Studien aus den USA bereits andeuten.

Alte Fehler nicht wiederholen.

Anfang 2019 tauchte aus dem Bundesverkehrsministerium das erste Arbeitspapier zur Novellierung des PBefG auf. Es war eher eine Stichpunktsammlung als ein konkreter Plan. Um den wird es jetzt gehen müssen. Dabei gilt es den Spagat zu versuchen, zwischen einem berechtigten Interesse an Innovationen und der Notwendigkeit, den ökologisch und sozial sinnvollen ÖPNV in seiner bisherigen Form zu bewahren – ja eigentlich auf einen Wachstumsweg zu bringen.

Viele Meinungen und Anforderungen müssen nun unter einen Hut gebracht werden. Kommunen, Länder, Bund. Private Unternehmen, öffentliche Betriebe und neue

Es dürfen nicht die gleichen Fehler passieren, wie bei der letzten Reform. Wir brauchen diesmal für die Gesetzesänderung eine belastbare Rechtsfolgenabschätzung.

Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo)



Anbieter. Verschiedene politische Sichtweisen auf die schöne neue Welt der Mobilität. Dazu technische Expertise und ökologische Ziele. Die Versuchung wird groß sein, im Zuge der Verhandlungen nicht jede Frage abschließend zu klären und Spielräume zu lassen, die Kompromisse zunächst vereinfachen. Die Erfahrung der letzten PBefG-Novelle zeigt aber: Genau das darf nicht passieren. Ein neues PBefG muss vor allem Klarheit und Verlässlichkeit bringen. Immer wieder verweisen Entscheidungsträger, dass die letzte Überarbeitung bis 2013 zu viel Zeit in Anspruch genommen hat. Eine Abkürzung auf dem Weg zu einem zukunftsfähigen Personenbeförderungsgesetz darf es aber deshalb diesmal nicht geben.

Es besteht die Gefahr der Kannibalisierung und des Wildwuchses zulasten des Nahverkehrs.

Tom Kirschbaum, Gründer und CEO Door2Door, im Handelsblatt



Neue Fahrdienste in der Praxis.

DIE USA ALS WARNENDES BEISPIEL?

Was bringen die neuen Mobilitätsdienste, die von einem novellierten PBefG entfesselt werden? Ein Blick auf Zahlen aus den USA zeigt – trotz gewisser Unterschiede zum Mobilitätsmarkt in Deutschland – die lauernden Gefahren.

Über und Lyft waren zwischen 2010 und 2016 für mehr als die Hälfte der Zunahme an Verkehrsverzögerungen in San Francisco verantwortlich. Ihre Wagen verursachen insgesamt etwa ein Viertel aller Verstopfungen auf den Straßen. Zu diesen Ergebnissen kam im Herbst 2018 eine Untersuchung der San Francisco County Transportation Authority.

Die Universität Kentucky hat die Verkehrssituation in 22 US-Städten analysiert. Ihr Fazit: Die neuen Dienste ziehen sofort einen Fahrgastverlust für Bus und Bahn nach sich. Die klassischen ÖPNV-Angebote müssten über Jahre hinweg um 25 Prozent ausgeweitet werden, um überhaupt erst wieder zum alten Kundenstand zurückzukommen.

„Selbst in Amerika verfügbare Dienste wie Uber-Pool, wo mehrere Fahrgäste die Fahrten teilen, verdichteten den Verkehr“, zitiert die FAZ zum Thema die Untersuchungen der US-Beratungsfirma Schaller.

In den US-Städten, in denen die Fahrtenvermittler ihr Angebot am stärksten etablieren konnten, haben die Haushalte heute mehr Autos als acht Jahre zuvor. Das Verkehrswachstum fällt größer aus als erwartet und wie es in Vergleichsstädten zu beobachten ist.



Vorschläge der privaten Busbranche für die Novellierung.

7 THESEN ZUM NEUEN PBefG.

1. VERKEHR ALS GANZES BETRACHTEN UND GESTALTEN: Bei einer Novellierung des PBefG sollten die verschiedenen Verkehrsformen nicht isoliert voneinander betrachtet sondern gemeinsam an klaren Zielen ausgerichtet werden. Es geht um ein komplexes Geflecht, das insgesamt so verändert werden soll, dass die Bürgerinnen und Bürger sowie die Umwelt profitieren.

7. BÜROKRATIE IM FERNVERKEHR ABBAUEN: Das aktuelle Liniengenehmigungsverfahren im PBefG ist komplex. Der bürokratische Aufwand für die Genehmigungserteilung ist - aufgrund der föderalen Struktur in Deutschland mit einer Vielzahl von Genehmigungsbehörden - unverhältnismäßig hoch und zeitaufwändig. Mittels einer Digitalisierung von Urkunden und Prozessen könnte der Beantragungsprozess von Linien deutlich verbessert werden.

2. KEINE PRIVILEGIEN FÜR MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR IM NEUEN GEWAND: Eine Bündelung von mehreren Fahrtwünschen in Verbindung mit der Aufhebung der Rückkehrpflicht bei Mietwagen gefährdet den ÖPNV und wird letztlich zu mehr Verkehr führen. Ridepooling muss daher als genehmigungspflichtiger Verkehr betrachtet werden. Der Mietwagenverkehr sollte in jetziger Form erhalten bleiben.

6. KEINE REGELUNGSÜBERGRIFFE: Bürokratie ist nicht die Antwort auf die Digitalisierung. Mit dem neuen PBefG und innovativen Mobilitätsformen kann nicht eingeführt werden, dass auf kommunaler Ebene bis ins kleinste Detail politisch zu regeln ist, was, wie, von wem, zu welchem Preis angeboten werden darf. Das würde jede marktwirtschaftliche Dynamik unterbinden und Hoffnungen zunichtemachen, die sich mit dieser Novelle verbinden.

Viel ist möglich, viel steht auf dem Spiel. Neue Mobilitätsdienstleistungen bieten die große Chance, die Zahl der Autos auf den Straßen zu senken und neue Formen öffentlichen Verkehrs anzubieten. Klare Regeln sind dabei aber erforderlich, um tatsächlich Autoverkehr, Emissionen und prekäre Arbeitsverhältnisse zu vermeiden. Der öffentliche Personenverkehr ist das Herzstück einer modernen, umweltfreundlichen und kostengünstigen Mobilität. Alle Änderungen am PBefG müssen diesem Grundprinzip folgen und Berechenbarkeit für die kommenden Jahre bieten. Die folgenden sieben Punkte machen dieses Ziel greifbar.

3. ON-DEMAND-VERKEHR IN DEN ÖFFENTLICHEN PERSONENVERKEHR INTEGRIEREN:

Ein sozialpolitisch vorgegebener Tarif muss über eine allgemeine Vorschrift ausgeglichen werden. Dies gilt sowohl für den klassischen ÖPNV als auch für On-Demand-Verkehre, die integrierter Bestandteil des ÖPNV sein sollten – ungeachtet der Tatsache, dass sie virtuelle Haltestellen aufweisen werden.

5. SOZIALSTANDARDS SICHERN OHNE BETRIEBE UND BESCHÄFTIGTE ZU BELASTEN:

Es muss sichergestellt werden, dass die Kosten für höhere Sozialstandards nicht auf die Beschäftigten und die Betriebe abgewälzt werden. Sofern aufgrund von politischen Vorgaben kein kostendeckender Fahrpreis erzielt werden kann, ist klar zu regeln, dass die Kosten für Sozialstandards der ausgehandelten Tarifverträge bei eigenwirtschaftlichen Genehmigungsverfahren über allgemeine Vorschriften und bei kartellrechtlichen Wettbewerbsverfahren über die Verpflichtung auf entsprechende Preisgleitklauseln ausgeglichen werden.

4. FAIRE SPIELREGELN FÜR KLEINE, MITTLERE UND GROSSE UNTERNEHMEN:

Wenn kommunale Verkehrsbetriebe per Direktvergabe betraut werden können, dann muss dies auch im gleichen Maße per KMU-Direktvergabe für den privaten Mittelstand möglich sein. Zudem muss es eine Prüfpflicht des Aufgabenträgers geben, mit der die Auswirkungen auf die lokale Verkehrswirtschaft bewertet werden. Losvergaben und Linienbündelungen können zudem niemals ganze Stadtverkehre oder Liniennetze sein, da sonst der Wettbewerb um die Verkehrsleistungen quasi eliminiert wird. Mittelständische Unternehmen vor Ort müssen auch in Zukunft noch in der Lage sein, derartige Bündelungen zu bedienen.

Mobility Package und Clean Vehicle Directive: Weitreichende Entscheidungen für Busunternehmen.

EIN TRAUERSPIEL AUF EUROPÄISCHER BÜHNE.

Die Busbranche trägt die europäische Idee fest im Herzen verankert. Gerade deshalb muss deutlich gesagt werden, dass die EU mit ihren Entscheidungen den Personenverkehr in den zurückliegenden zwei Jahren stark belastet hat. Der letzte Beschluss des Europäischen Parlaments zu den Sozialvorschriften für Fahrerinnen und Fahrer ist leider nur der aktuellste Beleg für diese Kette von verschiedenen Fehlentwicklungen. Im Zusammenspiel mit neuen Abgeordneten und im Vertrauen auf die Haltung der Bundesregierung im Rat kann aber noch vieles positiv gestaltet werden.



Kurz vor Schluss schien das Chaos perfekt. Mehr als 1.000 Änderungsanträge lagen auf dem Tisch und ließen Antonio Tajani, den Präsidenten des Europäischen Parlaments, daran zweifeln, ob das Plenum über den ersten Teil des Mobility Package – und damit über die Sozialvorschriften für Fahrerinnen und Fahrer im Güter- und Personenverkehr – entscheiden könnte. Letztlich wollte man aber, so lässt sich spekulieren, vor allem Handlungsfähigkeit beweisen, statt einem neuen Parlament nach den anstehenden Europawahlen das Feld zu überlassen – mit erneut ungewissem Ausgang. Aber rechtfertigt dieses Ziel das Ergebnis?

Aus Sicht des bdo lautet die Antwort: nein. Denn mit dem faden Kompromiss zu Lenk- und Ruhezeiten sowie zur Entsendung werden zu viele Chancen vergeben. Vor allem bleibt der Personenverkehr erneut unbeachtet. Neue Regelungen gehen nicht auf die Bedürfnisse der Fahrgäste ein. Die Beschaffenheit der Arbeit der Männer und Frauen am Bussteuer findet sich nicht in den Regelungen.

Um die sozialen Verwerfungen im europäischen Güterverkehr – insbesondere den Riss zwischen Ost und West – zu kitten, wurden Nachteile für den Personenverkehr in Kauf



Auch gemeinsam mit der IRU suchte der bdo das Gespräch in Brüssel – hier die stellvertretende Hauptgeschäftsführerin Anja Ludwig mit Berichterstatter Roberts Zile.



Mehr als 1.000 Änderungsanträge: Parlamentspräsident Antonio Tajani hatte Probleme, ein geregeltes Verfahren zu gewährleisten.

genommen. Sinnvolle Regelungen für Busunternehmen, die zuvor mehrfach Mehrheiten fanden, wurden so gestrichen. Es ist somit eine Entscheidung gegen die Fahrgäste und die Fahrerinnen und Fahrer. Letztlich leider aber auch gegen die Umwelt, wenn der schadstoffarme Busverkehr neue Hindernisse vorfindet.

Leider nicht der erste Stich.

Gleiches gilt für vorhergehende europäische Entscheidungen gegen die Busbranche, die nicht mit den laustarken Lippenbekenntnissen für eine umweltfreundliche Mobilität in Einklang zu bringen sind. Ein besonderer Schlag war die Entscheidung im Europäischen Parlament für eine Busmaut. Es schien und scheint, als wolle man auf politischer Ebene geradezu dafür sorgen, dass kostengünstige und abgasarme Busfahrten für die Bürgerinnen und Bürger auf jeden Fall teurer werden müssen. Es fehlt offenbar an Verständnis für die Bedürfnisse der Fahrgäste. Noch kann die Bundesregierung über den Rat aber eine Zwangsmaut verhindern. Dafür muss auch die Blockade bei der Ressortabstimmung beendet werden.

Auf der anderen Seite soll dann aber mächtig Druck für den Umweltschutz mit der Clean Vehicle Directive gemacht werden. Die sieht klare – und sehr, sehr ambitionierte – Quoten für die Flotten für die nahe Zukunft vor. Die Beschaffung von Fahrzeugen sowie die Organisation der gesamten Betriebsabläufe werden komplizierter und teurer. Die Umstellung auf lokal emissionsfreien Busverkehr ist sicherlich ein weiterer Schritt, die Emissionen in Städten und Gemeinden weiter zu senken. Der Hebel Busverkehr ist hierbei aber ein vergleichsweise kleiner. Und politisch ausgeklügelte Vorgaben sind in der Praxis dann eher Hindernis als Rückenwind für diejenigen, die es umsetzen und ausführen müssen.

Für die Lenk- und Ruhezeiten gilt es jetzt auf die Trilog-Verhandlungen zu setzen, bei denen sich das Europäische Parlament noch mit der Kommission und dem Rat verständigen muss. Es bleibt zu hoffen, dass kein weiteres Trauerspiel auf europäischer Bühne aufgeführt wird.



Der bdo hatte eine ganze Delegation von Medien- und Verbandvertretern nach Straßburg zum Parlamentarischen Frühstück geladen

BUS2BUS und bdo-KONGRESS 2019 mit Erfolgsbilanz.

IM ZEICHEN DER ZUKUNFT.

Mehr als 1.700 Teilnehmer aus 34 Ländern waren vor Ort in Berlin, um die Innovationen zu begutachten, die über 100 Aussteller präsentierten. Die zweite Ausgabe der BUS2BUS vom 19. bis zum 21. März skizzierte die Zukunft einer Branche, die sich in einem dynamischen Wandlungsprozess befindet. Was das für die politischen Rahmenbedingungen und den Alltag in den Unternehmen bedeutet, zeigte hierbei vor allem auch der bdo-KONGRESS.

Die Ausstellungsfläche hat sich mehr als verdoppelt. Die Zahl der Aussteller stieg um 50 Prozent. Bei der Summe der Teilnehmer war ein Plus von 25 Prozent zu verzeichnen. So lässt sich das positive Fazit der BUS2BUS 2019 in Zahlen ausdrücken.

Ausgangspunkt für die drei spannenden Tage im Zeichen der Zukunft war der Besuch von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer. Gegen 10:30 Uhr durchschnitt er zunächst das Band zur Ausstellungsfläche auf dem Messegelände. Mit einer Rede vor rund 600 Busunternehmerinnen und Busunternehmern aus ganz Deutschland sowie Vertreterinnen und

Vertretern der Landesverbände des privaten Busgewerbes eröffnete Scheuer im Anschluss den bdo-Kongress.

Der Bus bleibt der Garant, um Deutschland zu bewegen.

Der Bundesverkehrsminister hob in seiner Rede die Bedeutung der Busbranche für die Mobilität der Zukunft hervor: „Überall einsetzbar, flexibel,

effizient und bezahlbar – der Bus ist und bleibt der Garant, um Deutschland zu bewegen und gleichzeitig die Klimaschutzziele

zu erreichen. Ich setze deshalb auch weiter auf den Omnibus als eines der wichtigsten Verkehrsmittel der Zukunft.“

bdo-Präsident Karl Hülsmann dankte dem Bundesverkehrsminister für dessen Worte und unterstrich: „Wir stehen am Anfang eines dynamischen Wandels im Mobilitätssektor. Die Busbranche kann mit ihren umweltfreundlichen modernen Fahrzeugen und als wesentlicher Teil des öffentlichen Personenverkehrs maßgeblich dazu beitragen, dass Emissionen im Verkehrssektor sinken und Städte lebenswerter werden.“

Neues Netzwerk und Register wurden vorgestellt.

Neben dem vollen Programm mit Vorträgen und Diskussionen in Future Forum und bdo-KONGRESS sowie der Ausstellung bot die BUS2BUS auch Raum für den Branchenaustausch. Der bdo nutzte die Veranstaltung so etwa, um eine Reihe von neuen Initiativen und Maßnahmen erstmals vorzustellen. Mit den bdo business women (bbw) hat der

— 9 von 10 —

Besuchern werden ihren Kollegen und Geschäftspartnern die BUS2BUS weiterempfehlen.



Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer eröffnete die BUS2BUS und den bdo-KONGRESS 2019 in Berlin.



Daniela Ludwig, verkehrspolitische Sprecherin der Unions-Fraktion im Bundestag, richtete sich in ihrer Rede an die Gäste des Parlamentarischen Abends.



Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, war Gast auf dem Kongress-Podium und beim Fastenfischessen.



Christiane Leonard zog eine positive Bilanz bei ihrem Schlusswort zum Ende des bdo-KONGRESSSES 2019.

bdo ein neues Netzwerk für Frauen in Führungspositionen im Mobilitätssektor aufgelegt. Gut 30 Teilnehmerinnen kamen bei der BUS2BUS erstmals zusammen, unter anderem um an einem Messerundgang mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer teilzunehmen. Neuigkeiten präsentierte

Fastenfischessen einmal anders.

Der erste Tag der BUS2BUS klang mit dem Fastenfischessen aus. Der traditionelle Parlamentarische Abend des privaten Busgewerbes wurde 2019 erstmals im Rahmen der BUS2BUS auf dem Gelände der Messe Berlin ausgetragen.

Die BUS2BUS ist ein geglücktes Leitforum für die Branche.

Tom Kirschbaum, Gründer und CEO Door2Door

Wie gewohnt fanden sich die führenden Verkehrspolitiker des Deutschen Bundestages zum Austausch mit der Branche ein. Diesmal wurde vor allem über aktuelle Entwicklungen etwa bei der

Überarbeitung des Personenbeförderungsgesetzes diskutiert. Die Begrüßungsrede des Abends hielt Daniela Ludwig, verkehrspolitische Sprecherin der CDU/CSU-Bundestagsfraktion.

bei der BUS2BUS das Projektteam für das ÖPNV-Transparenzregister. Die Wissenschaftler der Hochschulen Heilbronn und Worms informierten über den Stand beim Aufbau. Ein Ergebnis: Die vorläufige Datensammlung zeigt bereits, dass Aktualität, Konsistenz und Vergleichbarkeit der derzeit einsehbaren Daten über die Vergabe von Busverkehren fehlen.

Am zweiten Tag trat das Plenum der bdo-Mitgliederversammlung zusammen. Beschlossen wurde unter anderem, mit einer neuen Initiative ver-

stärkt auf die Fachkräftegewinnung für die Branche hinzuwirken. Ziel ist es, zentral gesteuert durch den bdo neue Vorlagen für Werbemittel zu erstellen, die allen Mitgliedsunternehmen kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Flankiert werden soll das verstärkte Marketing von einem Hinwirken auf regulatorische Verbesserungen für den Einstieg in den Beruf.

Nächste BUS2BUS ab 13. April 2021.

Nach drei Tagen BUS2BUS fiel das Fazit von Messe Berlin und bdo überaus positiv aus – und folgte damit dem Urteil der Teilnehmer. Denn: Rund 90 Prozent der Fachbesucher sind laut Umfragen mit ihrem Besuch der BUS2BUS 2019 zufrieden bis sehr zufrieden. Sie alle können sich schon einmal auf die nächste Ausgabe der Veranstaltung freuen, die vom 13. bis 15. April 2021 stattfinden wird.



Erste Betriebserlaubnis und zweite Förderrunde für Abbiegeassistenten.

NEUE SICHERHEITSSYSTEME KÖNNEN KOMMEN.

Die ersten Allgemeinen Betriebserlaubnisse (ABE) für Abbiegeassistenten liegen seit dem Frühjahr vor. Nach der zuvor bereits angekündigten Förderung der Anschaffung solcher Assistenzsysteme kann damit auch die tatsächliche Umsetzung ins Auge gefasst werden.

Bundesminister Andreas Scheuer hat Ende März in Regensburg den Startschuss gegeben. Mit der technischen Abnahme der ersten nachgerüsteten Abbiegeassistentensysteme wurde ein entscheidender Schritt gemacht, mit dem die Einführung der Systeme weiter vorangetrieben werden soll.

„Wir bringen Schwung in die Nachrüstung von Lkw und Bussen“, sagte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer anlässlich des Termins. „Wir haben alle Voraussetzungen für den Einbau sicherer Abbiegeassistentensysteme geschaffen. Bisher haben drei Hersteller Anträge auf Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis eingereicht. Zwei dieser Anträge wurden bereits bestätigt. Damit haben wir jetzt sichere Systeme für den nachträglichen Einbau auf dem Markt. Fünf weitere Hersteller stehen im engen Austausch mit dem Kraftfahrt-Bundesamt. Das sind gute Nachrichten.“ Ganz in die-



Gleich zum Aktionsauftakt im Sommer 2018 beteiligte sich der bdo an der Initiative von Bundesverkehrsminister Scheuer für Abbiegeassistenten.

sem Sinne wurde auch das „Förderprogramm Abbiegeassistentensysteme“ nach einer sehr erfolgreichen ersten Runde erweitert. Ab dem 19. Juni konnten beim BAG wieder Anträge für weitere Mittel in Höhe von noch einmal 5 Millionen Euro gestellt werden. Aufgrund erneut hoher Nachfrage war der Fördertopf aber nach wenigen Stunden wieder ausgeschöpft.

Aktuelle Busverkehr-Statistiken lassen noch zu wünschen übrig.

DA GEHT NOCH MEHR.

Mit dem Statistischen Bundesamt (Destatis) und dem Bundesamt für Güterverkehr (BAG) haben im Frühjahr zwei wichtige Instanzen ihre offiziellen Zahlen zum Busverkehr in Deutschland veröffentlicht. Die Werte zeigen: Da geht noch mehr – wenn die Rahmenbedingungen sich verbessern.

Es kommt darauf an, zwischen den Zeilen zu lesen. Diese Fähigkeit ist äußerst

0,7 %

2018 sank die Zahl der Busfahrgäste im Nahverkehr laut Statistischem Bundesamt um 0,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

wichtig bei der Lektüre des Berichts des Statistischen Bundesamt über die Fahrgastzahlen im öffentlichen Personenverkehr mit Bus und Bahn für das Jahr 2018. Dieser wurde im Frühjahr 2019 veröffentlicht und zeigte insgesamt wie-

der ein Wachstum für den öffentlichen Verkehr mit Bus und Bahn. Im Detail wird aber deutlich, dass noch immer größere Chancen ungenutzt bleiben. So wuchs zwar der Fernbusmarkt um 1,2 Prozent. Ein erfreuliches – wenn auch weiter steigerungsfähiges – Resultat. Bedenklich ist aber, dass die Zahl der Busfahrgäste im Nahverkehr um 0,7 Prozent sank. Eigentlich kaum vorzustellen in Zeiten von drohenden Fahrverboten. Aus Sicht des bdo sollte dieses Ergebnis ein Weckruf für politi-

sche Entscheidungsträger sein. Denn ein Ausbau des ÖPNV – statt Schwund – ist für die vielfach beschworene Verkehrswende unverzichtbar. Eine ähnliche Botschaft geht von der gleitenden Mittelfristprognose des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) aus. Für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) wird darin bis 2022 insgesamt ein leichtes Wachstum vorhergesagt. Dies gilt für Nahverkehr und Fernlinie. Beim Gelegenheitsverkehr ist 2019 jedoch laut BAG weiterhin mit einem geringen Minus zu rechnen.

Konjunkturumfrage 2018/2019 zeigt Sorgen im Bus-Mittelstand.

BÜROKRATIE UND ANDERE BELASTUNGEN.

Bitte genauer hinschauen. So lautet der Aufruf des privaten Busgewerbes nach der aktuellen Konjunkturumfrage unter Unternehmerinnen und Unternehmern. Trotz anhaltend ausgeprägter Reiselaune der Deutschen muss der Mittelstand beklagen, dass schlechte Rahmenbedingungen die Aussichten stark belasten.

Traditionell im März veröffentlicht der bdo die aktuellen Umfrageergebnisse zur Geschäftsentwicklung sowie zu den Zukunftsaussichten in der Busbranche. Die Zahlen der 14. Konjunkturumfrage zeigten dabei leider ein Absinken der Umsatzentwicklung sowie eine stark eingebrochene Rendite für die Unternehmen im Bustourismus. Aufgrund dieser Eckdaten wird auch die Ge-

schäftslage insgesamt im Vergleich zu Vorjahren als schlechter eingeschätzt. Die negative Entwicklung der Werte für 2018 spiegelt sich in einem pessi-

tischen Hürden sowie weitere Wettbewerbshindernisse“, sagte bdo-Präsident Karl Hülsmann mit Blick auf die aktuellen Ergebnisse. „Der Boom im

39 %

39 Prozent der Busunternehmen im ÖPNV rechnen mit einer ungünstigen Geschäftsentwicklung

Tourismus kommt somit ausgerechnet nicht bei den mittelständischen Busunternehmen an, die mit ihren Fahrzeugen für ein nachhaltiges Reisen als Alternative zum zunehmenden Overtourism stehen.“

mistischen Ausblick für das laufende Geschäftsjahr. Aus Sicht des bdo ist das Stimmungstief im Busmittelstand nicht den Unternehmen der insgesamt wachsenden Tourismuswirtschaft zuzuschreiben, sondern schlechten äußeren Umständen geschuldet.

Auch ÖPNV und Fernbus stehen vor Problemen, wie die Konjunkturumfrage zeigte.

„Wir müssen derzeit feststellen: Die Lust der Bürgerinnen und Bürger auf Busreisen steigt zwar, leider wachsen aber auch die bürokrati-



Mobilitätsknoten des Jahres 2019.

VIER VORREITER VERKÜNDET.

Das Frühjahr steht für einen frischen Aufbruch nach langer Winterstarre. Insofern haftete dem April-Termin für die Verkündung der Sieger des Wettbewerbs „Mobilitätsknoten des Jahres“ etwas passend Symbolisches an. Schließlich stehen die vier Siegerstädte für eine neue und zukunftsfähige Mobilität jenseits der Konzentration auf den Pkw-Verkehr.

Weitere Städte sollten diesen guten Beispielen folgen, damit noch mehr Menschen gerne auf die umweltfreundliche Reisekette umsteigen.

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium



”

Am 4. April wurden die Sieger des Wettbewerbs „Mobilitätsknoten des Jahres“ 2019 bekanntgegeben. Bei der zweiten Ausgabe konnten sich Hamburg, Oldenburg, Jena und Saalfeld die Auszeichnung sichern. Die Städte bieten dank der hervorragenden Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel die besten Möglichkeiten, multimodal mobil zu sein.

Zur Bedeutung einer solchen hervorragenden Vernetzung verschiedener

lilität ermöglichen und gleichzeitig die Straßen in unseren Städten entlasten. Dafür brauchen wir intelligente Mobilitätsangebote, welche die Verkehrsmittel optimal miteinander verknüpfen. Wie dies gelingen kann, zeigen vorbildlich die Gewinnerstädte. Weitere Städte sollten diesen guten Beispielen folgen, damit noch mehr Menschen gerne auf die umweltfreundliche Reisekette umsteigen. Die offizielle Ehrung der Siegerstädte fand am 4. Juni im Bundesverkehrsministerium

Verkehrsträger und der Wirkung des Wettbewerbs sagte Schirmherr Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium: „Wir wollen mehr Mobi-

statt. Staatssekretär Enak Ferlemann fand lobende Worte für alle Städte und ihre Bemühungen, verschiedene Verkehrsmittel so gut wie möglich miteinander zu vernetzen. Auch bdo-Präsident Karl Hülsmann stellte die Bedeutung solcher Initiativen für die Verkehrsinfrastruktur heraus: „Wenn wir einen nachhaltigen Wandel der Mobilität gestalten wollen, müssen wir dabei zuallererst auf die Wünsche der Bürgerinnen und Bürger achten“, sagte Hülsmann zu den Hintergründen des Wettbewerbs. „Für die Menschen in unserem Land ist es im Alltag vor allem wichtig, möglichst einfach und schnell an ihr Ziel zu gelangen. Gut ausgebaute und vernetzte Mobilitätsknoten machen das möglich.“



Staatssekretär Enak Ferlemann zeichnete gemeinsam mit dem bdo und FlixBus die Vertreter der Siegerstädte Hamburg, Oldenburg, Jena und Saalfeld/Saale aus.

Eisenbahnbundesamt veröffentlicht Zahlen.

VERBRAUCHER FAHREN GUT MIT DEM FERNBUS.

Neue Ergebnisse aus dem Eisenbahnbundesamt (EBA) haben zuletzt bestätigt, was bereits die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (söp) belegen konnte. Der Fernbus bietet den Fahrgästen hervorragende Bedingungen in Hinblick auf die Verbraucherrechte. Bei nahezu 24 Millionen Fahrgästen 2018 kam es zu weniger als 60 begründeten Beschwerden.

Der Fernbus ist ein großer Gewinn für die Verbraucher in Deutschland. Nicht nur, weil er günstige Mobilität ermöglicht. Sondern auch und vor allem, weil das Angebot die Kundinnen und Kunden überaus zufriedenstellt. So konnte der bdo vor wenigen Wochen die neuen Zahlen zum Abschneiden des Fernbussektors in Hinblick auf die Einhaltung von Verbraucherrechten als vorbildlich bezeichnen. Den Beleg dafür lieferte eine Studie des Eisenbahnbundesamtes (EBA), die für die Branche bei

rund 24 Millionen Fahrgästen 2018 nicht einmal 60 begründete Beschwerden auswies. Insgesamt gab es für das kom-

24 Millionen

Bei rund 24 Millionen Fahrgästen 2018 gab es laut Eisenbahnbundesamt nicht einmal 60 begründete Beschwerden von Fahrgästen im Fernbusverkehr.

plette Jahr weniger als 170 Beschwerden nach EU-Fahrgastreueverordnung überhaupt. Für 2017 verzeichnete das EBA sogar nur 137 solcher Beschwer-

den von denen lediglich bei 47 ein Verstoß festgestellt wurde.

„Der Fernbus bietet Fahrgästen hervorragende Reisebedingungen, wie die neuen Zahlen aus dem Eisenbahnbundesamt nun noch einmal deutlich zeigen“, sagt bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard zu den Ergebnissen. Auch die Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (söp) bescheinigt den Fernbusunternehmen immer wieder Bestwerte mit der höchsten Schlichtungsquote aller Verkehrsmittel.



Umweltministerium stellt neue Mittel für E-Bus-Anschaffung bereit.

FÖRDERRICHTLINIEN BENACHTEILIGTEN KLEINERE UNTERNEHMEN.

Wird ein grundlegender Wandel der Antriebstechnologie im öffentlichen Nahverkehr mit Bussen zum Hebel, mit dem die Wettbewerbschancen kleinerer privater Unternehmen im Vergleich zu großen kommunalen Betrieben weiter gedrückt werden? Ein Blick auf die konkrete Förderkulisse lässt diesen Schluss zu.

Seit Anfang März sind frische Mittel vorhanden. Das Bundesumweltministerium (BMU) stellte zu diesem Zeitpunkt zusätzlich 180 Millionen Euro für die Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV in Städten bereit, die den Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid überschreiten. „Durch weitere Mittel können zudem auch Verkehrsunternehmen aus anderen Städten gefördert werden“, hieß es in der entsprechenden Meldung. Damit stünden jetzt, laut BMU, für die Jahre bis 2022 insgesamt rund 300 Millionen Euro zur Verfügung. Die Anschaffung von Batteriebussen wird bis maximal 80 Prozent der Mehrkosten im Vergleich zum herkömm-

lichen Dieselbus gefördert. Plug-in-Hybride werden mit bis zu 40 Prozent gefördert. Aber: Es müssen dabei mehr als fünf Fahrzeuge angeschafft werden. Nach der zuständigen NOW GmbH, die die Förderrichtlinien Elektromobilität sowie Ladeinfrastruktur (LIS) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) koordiniert, ist die Bildung von Unternehmergemeinschaften zur Erreichung dieser Zahl möglich. Es gab aber in der Praxis Probleme, wie dies zu beantragen sei, sodass die Mindestabnahme einen realen Nachteil für kleinere private Unternehmen darstellt. Außerdem werden Anschaffungen in besonders belasteten

Gebieten bevorzugt gefördert. Ein ähnliches Fazit ließ sich bereits nach den Förderaufrufen aus dem Bundesverkehrsministerium festhalten.

Konkret bedeutet das: Große öffentliche Verkehrsbetriebe wie etwa in Berlin bekommen von Bundesministerien beziehungsweise der Landespolitik alle Mehrkosten – auch für die Ladeinfrastruktur oder Mehraufwand in Werkstätten – ausgeglichen. Zusätzlich winken Presseterminale mit der Politik. Private Unternehmen bleiben hingegen auf Zusatzkosten sitzen, was im Wettbewerb nicht zu leisten ist.

ÖPNV-Transparenzregister nimmt Gestalt an.

ZUM NUTZEN DER BRANCHE UND DER ÖFFENTLICHKEIT.

Wissenschaftler der Hochschulen Heilbronn und Worms bauen derzeit das erste ÖPNV-Transparenzregister für Deutschland auf. Die vorläufige Datensammlung zeigt bereits, dass Aktualität, Konsistenz und Vergleichbarkeit der derzeit einsehbaren Informationen fehlen. Noch.

Wissenschaftler der Hochschulen Heilbronn und Worms haben die Grundrisse des neuen ÖPNV-Transparenzregisters im Rahmen der BUS2BUS 2019 in Berlin vorgestellt. Das Projektteam unterstrich dabei das grundlegende Ziel für das Online-Tool, mit dem erstmals Informationen über den nationalen ÖPNV-Markt in Form eines digitalen „Nachschlagewerks“ für die Allgemeinheit zugänglich gemacht werden. Damit entsteht nun jene Transparenz, die in Art. 7 der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 schon lange gewünscht und gefordert war. Mit der Berichterstattung wollte die EU-Kommission unter anderem

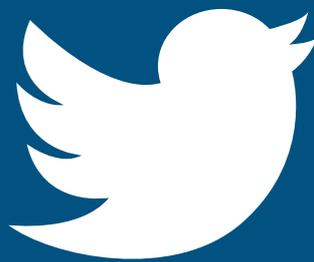
Wettbewerbsverzerrungen im ÖPNV vermeiden und Konsistenz und Vergleichbarkeit erreichen – zum Nutzen der Branche und der Öffentlichkeit.

Die laufenden Arbeiten für das ÖPNV-Transparenzregister haben gezeigt, was Branchenkenner bislang im Einzelnen wahrnehmen mussten. Bei 122 Aufgabenträgern ist der jüngste frei verfügbare Bericht nicht aktuell – teilweise datieren die neuesten Informationen aus den Jahren 2011 oder 2012. Nach Recherchen berichten 72 Aufgabenträger derzeit online überhaupt nicht gemäß Artikel 7. Hinzu komme,

dass die wenigsten der vorliegenden Berichte wirkliche Transparenz schaffen, da es zu wenige oder zu viele Angaben sowie wechselnde Bezugsgrößen gibt. Um dies zu verändern, trägt das wissenschaftliche Projektteam derzeit selbst deutschlandweit drei Gruppen von Kennzahlen zum ÖPNV-Markt zusammen: Finanzkennzahlen, Leistungskennzahlen und Strukturdaten wie Einwohner, Fläche und Schülerzahlen. Als Starttermin für das Online-Tool ist derzeit das Ende des Jahres 2019 angesetzt.



Ein Fazit im Zuge der Pressekonferenz auf der BUS2BUS: Transparenz ist nicht gegeben.



Folgen Sie uns auf Twitter
für aktuelle Nachrichten und
Hintergrundinformationen
aus der Busbranche:

@Omnibus_bdo

Offizielle Förderer des bdo



MAN

NEOPLAN

KRAVAG

Partner



Herausgeber:
Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer (bdo) e. V.
Reinhardtstr. 25 | 10117 Berlin

Redaktion & Gestaltung
Christian Wahl

Bildnachweis:
S.11: © European Union 2017 - Source : EP
S.18: BMU/Florian Profitlich (u.)

Stand: Juli 2019.
Alle Informationen ohne Gewähr.
in Zusammenarbeit mit

bdo Bundesverband
Deutscher
Omnibusunternehmer
info@bdo.org | www.bdo.org

KOMPAGNON communications
www.kompagnon.eu