

15. KONJUNKTURUMFRAGE IM PRIVATEN BUSGEWERBE

# Nachhaltiger Verkehr muss noch mehr Unterstützung bekommen

**D**er Bus als umweltfreundlichstes motorisiertes Verkehrsmittel in Deutschland erhält derzeit noch nicht genug Rückhalt in der Politik. Diese Botschaft hat der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) am 4. März bei der Vorstellung der Ergebnisse seiner Konjunkturumfrage 2019/2020 herausgearbeitet. Bei der Umfrage unter den privaten Busunternehmerinnen und Busunternehmern kam heraus: Fast 90 Prozent (89,8) der Befragten geben an, dass die hervorragende Umweltbilanz des Busverkehrs in den politi-

schen Rahmenbedingungen nicht angemessen berücksichtigt wird. Dieser Umstand ist auch insofern eine Enttäuschung, da ein Großteil der Unternehmerinnen und Unternehmer den Schutz natürlicher Ressourcen gleichzeitig für hoch relevant hält. 61,2 Prozent der Befragten sagten, dass Nachhaltigkeit aktuell ein Thema für sie ist.

**Noch nicht wirtschaftlich tragbar.** So lautet die Einschätzung von 92,3 Prozent der Befragten zur Antriebswende. Mehr als 91 Prozent der Unternehmerinnen und Unternehmer geben zudem an, dass Dieselfahrzeuge in den kommenden fünf Jahren nicht vollständig ersetzt werden können. Ein weiterer negativer Faktor für die Busbranche ist der hohe administrative Aufwand, der sich laut Unternehmerinnen und Unternehmern merklich nachteilig auf das Geschäft auswirken kann. 67,5 Prozent aller Befragten nannten dies als Herausforderung für ihre Arbeit.

**bdo-Präsident Karl Hülsmann** sagte zu den Ergebnissen der aktuellen Konjunkturumfrage: „Wir erleben derzeit, dass große Chancen beim Schutz des Klimas ungenutzt bleiben. Denn der Bus als umweltfreundlichstes motorisiertes Verkehrsmittel muss leider bei allen Versuchen, die Emissionen im Mobilitätssektor zu reduzieren, hinter der Schiene zurückstehen. Das ist mit Blick auf die hervorragende Umweltbilanz unserer Fahrzeuge ungerecht. Es ist vor allem aber auch ein strategischer Irrweg. Denn nur der Busverkehr kann jetzt schnell und flexibel wachsen und Pkw im Straßenbild ersetzen, während im Schienensektor über viele Jahre erst

einmal die Infrastruktur ertüchtigt werden muss. So lange kann das Klima aber nicht warten. Und so lange wollen auch die Menschen auf den Straßen nicht warten. Ich hoffe daher, dass wir schon bald den deutlichen Angebotsausbau im Busverkehr erleben.“

**Weitere wichtige Eckdaten** aus der Umfrage sind: Etwa 60 Prozent der ÖPNV-Unternehmen konnten für 2019 kein Wachstum bei den Fahrgastzahlen angeben. Rund 61 Prozent der Unternehmen mit ÖPNV-Schwerpunkt sind der Ansicht, dass Kommunen den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nicht ausreichend beachten. Rund 40 Prozent befürchten die Ausweitung der Kommunalisierung durch Direktvergaben.

**Im Bustourismus fällt auf**, dass die Reisen kürzer sind und öfter in Deutschland bleiben. Während 27 Prozent der Befragten die Buchungszahlen im Inland als günstiger – und nur 14 als ungünstiger – als im Vorjahr beschreiben, ist es bei Fahrten ins Ausland weitgehend anders herum. 14 Prozent sehen diese günstiger und 33 Prozent ungünstiger als im Vorjahr.

**Im Gesamtbild für den Fernbusverkehr** ist eine leichte Stimmungsaufhellung zu erkennen, nach den historisch schlechten Werten im Vorjahr. Der Prozentsatz der Unternehmen, die eine ungünstigere Geschäftslage meldeten, sank beispielsweise von 55 Prozent auf 33 Prozent. 100 Prozent Einigkeit herrscht im Branchensegment, dass die hervorragende Umweltbilanz des Busverkehrs in den aktuellen politischen Rahmenbedingungen nicht ausreichend berücksichtigt wird.



Bereits vor der Ausbreitung des Coronavirus blickte die Busbranche skeptisch auf die aktuelle Situation

KAMPAGNE ZUR UMWELTBILANZ IM BUSVERKEHR WIRD AUSGEWEITET

## Tabellenführer in Sachen Klimaschutz

**D**reimal Spitze. So sehen die Fakten für die Umweltbilanz des Busverkehrs aus. Denn bei den CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie bei den sogenannten Umweltkosten und den externen Kosten ist der Bus jeweils das beste Verkehrsmittel für Mensch und Natur. Zudem ist er – anders als der Schienenverkehr – schnell und flexibel einsetzbar, ohne dass dabei neue Flächen verbraucht werden.

**Diese entscheidenden Vorteile** des Verkehrsträgers bringt der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) seit Ende Februar in einem neuen Flyer auf den Punkt. Unter anderem gibt

es darin auch eine Beispielrechnung: Von Berlin nach Rom und zurück spart man im Bus im Vergleich zum Flieger satte 450 kg CO<sub>2</sub>. Nur zur Einordnung: Eine vierköpfige Familie kann davon locker ein Vierteljahr lang heizen.

**Wie es sich gehört**, wird die Druckversion auf Altpapier und hundertprozentig CO<sub>2</sub>-frei produziert. So gibt es nicht nur beim Busfahren ein gutes Gewissen, sondern auch beim Lesen. Die Publikation ist für alle Interessierten als Download frei verfügbar. Sie finden den Flyer auf der Website des bdo in der Rubrik „Publikationen“.

Der neue Umwelt-Flyer des bdo stellt vier der wichtigsten Argumente für den Bus heraus



© bdo

BUSUNTERNEHMEN WERBEN FÜR DIE ARBEIT AM LENKRAD

# Wir fahren. Und bewegen was.

Viel Abwechslung, echte Verantwortung und tolle Perspektiven in einem Beruf mit Zukunft. Dies sind einige der Vorteile, mit denen die privaten Busunternehmen in Deutschland von nun an die Arbeit als Fahrerin oder Fahrer in der Branche schmackhaft machen wollen. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) hat als Träger der Kampagne Ende März in Berlin die ersten Werbemotive vorgestellt.

Der entscheidende Ansatz für die Kampagne ist dabei, dass alle Mitgliedsunternehmen mit Vorlagen für eine Vielzahl von Werbemotiven in verschiedenen Formaten versorgt werden, die sie mit individuellen Logos und Kontaktdaten versehen können. Es geht darum, alle Unternehmerinnen und Unternehmer in die Lage zu versetzen, unter einem starken und visuell anspruchsvollen Kampagnendach ganz gezielt für

den eigenen Betrieb zu werben. So lassen sich die Vorteile von gemeinschaftlicher und individueller Kommunikation verbinden: Jeder Betrieb kann punktgenau Werbemittel für sich einsetzen, profitiert dabei aber von einer weit hin sichtbaren Marke und nutzt Branchen-Synergien bei der Erstellung.

Strategie und Grundlagen für die Kampagne wurden im bdo-Ausschuss für Öffentlichkeitsarbeit sowie im Rahmen eines Expertentreffens erarbeitet. Für Konzeption und Gestaltung konnte ein erfahrenes und hochdekoriertes Werbe-Kreativ-Team gewonnen werden: Die Verantwortlichen auf Gestalter-Seite arbeiten bereits seit mehr als 15 Jahren im Bereich Employer Branding, institutionelle Kommunikation, Arbeitgebermarketing und Politik unter anderem für zahlreiche Bundesministerien, Verbände und Unternehmen.

Im Zentrum der Kampagne steht das Selbstverständnis „Wir fahren. Und bewegen was.“, das die Bedeutung des Berufs herausstellt. Die Werbemittel betonen: Busfahrerinnen und Busfahrer leisten Wichtiges für den Schutz der Umwelt. Sie tragen Verantwortung für ihre Fahrgäste. Die Arbeit am Steuer ist zudem abwechslungsreich und kann in verschiedenen Formen in den Bereichen ÖPNV, Tourismus oder Fernlinien-



Abwechslung, Verantwortung, Freude am Fahren und an der Technik: Die Kampagne zeigt viele Vorteile im Job

verkehr erfolgen. Vor allem aber auch: Busfahrerinnen und Busfahrer werden dringend gesucht. Tendenz steigend. Das macht den Job zu einem zukunftssicheren Beruf in einer absehbar wachsenden Branche mit großer gesellschaftlicher Bedeutung.



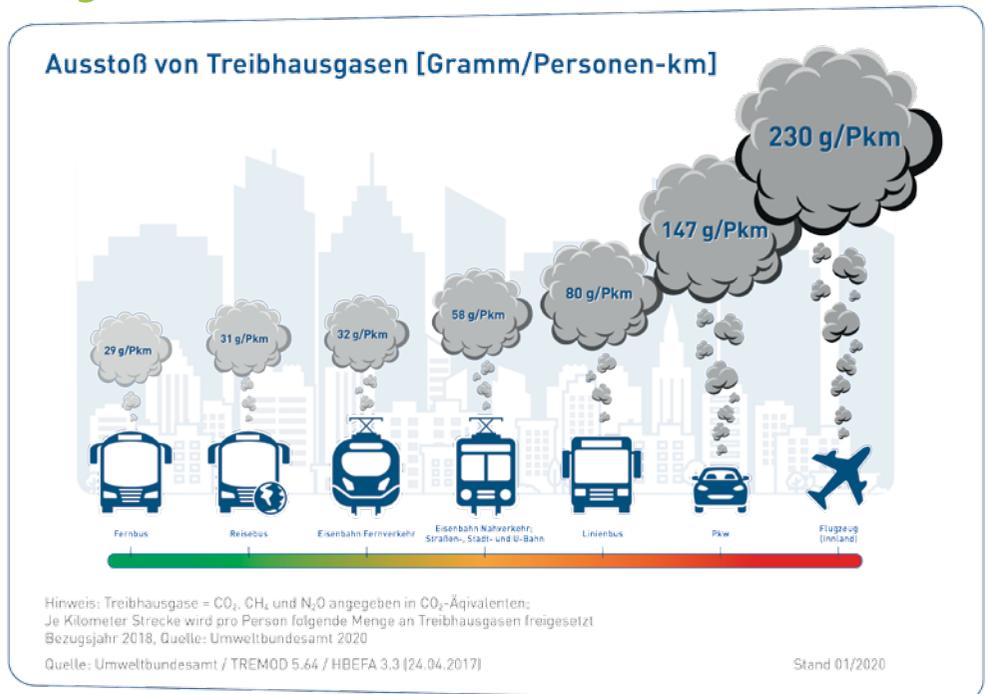
Die Busunternehmen zeigen sich gemeinsam als attraktive Arbeitgeber

BRÜSSEL RÜFFELT BERLIN

# Mehr Klimaschutz mit Bussen wird gebraucht

Ganz überraschend kam es nicht. Um es vorsichtig auszudrücken. Ende Februar hat die Europäische Kommission Berichte zum Fortschritt der Klimaschutzmaßnahmen in den Mitgliedstaaten aufgelegt. Im Report über die Bemühungen in Deutschland war ein direkter Rüffel zu finden. Die Ziele im Verkehrssektor, so viel ist klar, werden aktuell verfehlt. Und es bleibt abzuwarten, wie sich die bisherigen Gegenmaßnahmen auswirken werden. Die Erörterung aus Brüssel stimmen ein in den Tenor der Kritik im Inland. Die Ausführungen entsprechen der Position der Busbranche insofern, dass der bdo wiederholt betont, dass aktuell zahlreiche Chancen auf eine verbesserte Klimabilanz im Verkehrssektor ausgelassen werden. Der Bus, als umweltfreundlichstes motorisiertes Verkehrsmittel, erhält aktuell in Deutschland nicht ansatzweise die Aufmerksamkeit, die dem Schienensektor zukommt. Dabei wären Initiativen für eine direkte Verkehrsverlagerung weg vom Pkw mit dem Bus schnell und flexibel möglich. Die Diagnose bleibt: Wichtige Gegenmittel gegen die CO<sub>2</sub>-Emissionen sind bekannt und bleiben ungenutzt. Einen richtigen Schritt hat Verkehrsminister Andreas Scheuer Anfang März angekündigt: Er sprach sich für die Senkung der Mehrwertsteuer für Fernbusse aus, die nun schnell für den gesamten Reisebusverkehr kommen muss.

© bdo



Spitzenreiter beim Klimaschutz, aber nicht entsprechend gefördert: der Bus

JUBILÄUM: 125 JAHRE BUSVERKEHR

## Eine Erfolgsgeschichte, die wir weiterschreiben



So sah der weltweit erste Bus im Linienbetrieb 1895 aus

**W**egbereiter im öffentlichen Verkehr. Taktgeber für 125 Jahre Fortschritt. Garant für die Mobilität von morgen. Das ist der Bus in Deutschland und weltweit. Mitte März lohnte es sich, anlässlich eines Jubiläums noch einmal genauer über dieses Verkehrsmittel und seine Potenziale nachzudenken.

Im Jahr 1895 nahm der weltweit erste Bus im Linienverkehr seinen Dienst auf. Seitdem konnten

Abermilliarden Menschen auf die Fahrzeuge vertrauen. Ob im Nah- oder Fernverkehr. Ob auf Reisen oder beim täglichen Pendeln. In Deutschland sowie auf der ganzen Welt. Und die Zukunft hat gerade erst begonnen.

**Der Bundesverband** Deutscher Omnibusunternehmer hat den Anlass genutzt, anhand der Vergangenheit im Bussektor vor allem einmal die notwendigen Voraussetzungen für die Zukunft zu beleuchten. In einer Sonderpublikation zum Geburtstag ging es darum, klar zu beschreiben, welche Schritte jetzt gemacht werden müssen, damit

der Busverkehr in Zukunft weiter wachsen kann. Dass dies notwendig ist, ergibt sich aus den Klimazielen und den steigenden Anforderungen der Menschen an Lebensqualität und Mobilität. Zu den vom bdo formulierten Zielen gehörten eine konsequente und mittelstandsfreundliche Förderung der Antriebswende sowie der Bürokratieabbau. Auch Initiativen für die Fachkräftegewinnung sind notwendig, damit die Menschen in Deutschland weiter gut mit dem Bus ans Ziel kommen – gestern wie heute und morgen.

DEBATTEN ZUM KONZEPT EINES KOSTENLOSEN ÖPNV

## Populismus beim Blick auf den Preis

**S**eit März machen sie Ernst. In Luxemburg wurde zu diesem Zeitpunkt eingeführt, dass der öffentliche Personenverkehr umsonst genutzt werden kann. Spätestens seit dieser Umstellung wird auch in Deutschland verstärkt die Preisfrage gestellt. Aus Sicht von Expertinnen und Experten ein Irrweg.

**Grundsätzlich lässt** sich die Lage in Luxemburg nicht mit Deutschland vergleichen. Das kleine Land steht vor spezifischen Verkehrsproblemen, auf die es Antworten gibt. Vor allem aber muss darauf hingewiesen werden, dass der Preis hier nur der letzte Schritt für die Gewinnung von Fahrgästen ist. Zuvor wurde mit einem deutlichen Angebotsausbau die Grundlage dafür gelegt. In Luxemburg wie in Wien, dem anderen oft zitierten Beispiel, war dieser Angebotsausbau der entscheidende Schlüssel. Den will man aber in Deutschland oft einfach

auslassen und gleich zur Preisfrage drängen. Das ist, so die Sicht der Busunternehmen in Deutschland, der Sache nicht dienlich.

„**Geld kann man nur einmal ausgeben.** Und deshalb muss man es für das Richtige ausgeben. Zurzeit ist das ganz klar der Angebotsausbau“, sagt bdo-Präsident Karl Hülsmann zum Thema. „Was nützt mir als Fahrgast denn ein kostenloses Ticket, wenn es keinen Bus gibt, der mich zu meinem Ziel bringt. Über den Preis kann man danach sprechen, wenn wir eine Basis dafür geschaffen haben, Menschen eine hundertprozentige und angenehme Alternative zum Auto zu bieten. Das ist schon eine gewaltige Aufgabe für den öffentlichen Personenverkehr.“ Weiter sagte Hülsmann: „Aus meiner Sicht ist der Preis zudem auch psychologisch wichtig: Öffentlicher Verkehr ist ein wertvolles Gut fürs Land. Das kostet etwas. Und das sollte jedem Fahrgast auch klar sein.“

TERMIN IN BERLIN

## Mittelstand trifft Bundesverkehrsminister Scheuer

**E**r ist dem guten Beispiel seiner Kollegen gefolgt. Auch Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat sich Anfang Februar mit Vertreterinnen und Vertretern des Mittelstands getroffen. Bereits zuvor waren die Spitzen der Mittelstandsallianz mit anderen führenden Politikern wie Bundesgesundheitsminister Jens Spahn und Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier zusammengelassen.

**Für den Termin** mit Andreas Scheuer war auch bdo-Präsident Karl Hülsmann in die Hauptstadt gereist. Schließlich gab und gibt es so manches Thema, das den privaten Busunternehmen unter den Nägeln brennt. Einerseits war dort die Diskrepanz zu nennen zwischen der massiven Förderung für den Schienenverkehr und dem Ausbleiben ähnlicher Unterstützung für die Busbranche. Im Interesse der Emissionsreduzierung im Mobilitätssektor wäre dies aber, wie Hülsmann herausstellte, wichtig. bdo-Präsident Karl Hülsmann konnte auf diese und andere Bedürfnisse des privaten Gewerbes im Rahmen des Treffens der Mittelstandsallianz mit Andreas Scheuer hinweisen. Zum Umweltverbund gehören schließlich mindestens zwei motorisierte Verkehrsmittel.



bdo-Präsident Karl Hülsmann mit weiteren Mittelstandsvertretern beim Termin mit Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer

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

**BMVI SETZT ENGAGEMENT FÜR SICHERHEIT FORT**

## Neue Förderung für Abbiegeassistenzsysteme

Zwei Förderaufrufe gab es im Jahr 2019. Beide Töpfe waren binnen kürzester Zeit ausgeschöpft, da eine Antragsflut beim zuständigen Bundesverkehrsministerium eingegangen war. Im vergangenen Jahr hatte das BMVI begonnen, die Ausrüstung von schweren Nutzfahrzeugen und Bussen mit Abbiegeassistenzsystemen in genannter Weise zu fördern. Für 2020 kam nun im Februar erstmals die Information, dass das Engagement für das Programm fortgesetzt werden soll. Noch für März 2020 war die neue Förderrichtlinie für Interessengruppen außerhalb des mautpflichtigen Straßengüterverkehrs angekündigt und sollte daher nun beim Lesen dieser Zeilen hoffentlich schon Realität sein.

**Den angesprochenen Interessengruppen**, darunter Busunternehmen, solle laut BMVI im Februar dabei anteilig ein höheres Fördervolumen zur Verfügung stehen als bei den Förderrunden aus dem Jahre 2019. Der bdo begrüßte in einer ers-

ten Stellungnahme, dass Busse weiterhin eine Förderung für die Nachrüstung mit Abbiegeassistenzsystemen erhalten können.

**In einem zweiten Schritt** hat das Ministerium ebenfalls im Februar angekündigt, auch die Öffentlichkeitsarbeit zu diesem Thema fortzusetzen. Interessierte Unternehmerinnen und Unternehmer wurden aufgerufen, sich im Zuge einer Sammelveranstaltung Ende März in Berlin zum offiziellen Sicherheitspartner ernennen zu lassen. Dies war möglich für Unternehmen, die bereits mit den Assistenzsystemen unterwegs sind beziehungsweise eine freiwillige Selbstverpflichtung hierzu



Seit dem Start 2018 engagiert sich der bdo für das Thema Abbiegeassistenzsysteme in Zusammenarbeit mit dem BMVI

abgegeben hatten. Es sollte die Übergabe der Ernennungsurkunden sowie eine Fotomöglichkeit mit Minister Scheuer winken.

**STANDPUNKT VON YVONNE HÜNEBURG, STELLVERTRETENDE GESCHÄFTSFÜHRERIN DES WBO**

## EU-Vergaben passen nicht zum ÖPNV in Baden-Württemberg

Die EU-VO 1370 als Vergabeverordnung schlägt durch: Gemacht für EU-Länder ohne mittelständische Strukturen, trifft sie die privaten Omnibusunternehmen in Baden-Württemberg bis ins Mark. Beratungsunternehmen gestalten Vergaben nach Schema F – wie mit dem Rasenmäher soll der ÖPNV auf Preis getrimmt werden. Möglichst viel Wettbewerb möchte man dabei in den Verfahren haben, im Ergebnis Mehrleistung für weniger Geld. Die Rechnung kann nicht aufgehen? Gehandelt wird getreu dem Motto: Probieren geht über Studieren.

**Den ÖPNV macht** das nicht billiger. Im Gegenteil: mehr Mitarbeiter bei der öffentlichen Hand, viele externe Berater mit Aufträgen für Aufgabenträger wie für Unternehmen. Vergabe ist unter der EU-VO 1370 vor allem eines geworden: beratungsintensiv und existenzgefährdend.

**Im Praxistest erweist** sich manches als „funktioniert nicht so gut“. Betriebsaufgaben, Insolvenzen, viele private Betriebe kurz vor dem finanziellen Aus. Das Gewerbe kämpft. Vielerorts hat man den Eindruck, dass es „ausblutet“.

**Die Gründe sind vielschichtig:** Veränderungen beim 45a PBefG, unzureichende Kostenfortschreibungsklauseln, 100%-Preis-Kriterien auf der einen Seite. Auf der anderen Seite Vergabeverfahren, in denen Unternehmen mit gut ge-



Yvonne Hüneburg, stellvertretende Geschäftsführerin Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer, WBO

fürtem Betrieb, regionaler Infrastruktur und gut bezahltem Personal schon im Vorfeld als Verlierer feststehen.

**Wem soll das nützen?** Der öffentlichen Hand? Wohl kaum. Nicht funktionierende Verkehre sind vor allem eines: im Nachhinein teuer. Dem Fahrgast? Der Fahrgast legt Wert auf ein verlässliches System. Der Rest ist ihm – zu Recht – egal. Dem Unternehmer? Kein Unternehmer kann auf Dauer defizitär am Markt tätig sein.

**Schuld ist:** Nein, ganz sicher nicht allein die EU-VO 1370. Sie steckt den Rahmen ab, mehr aber auch nicht. Sie lässt einiges an Spielraum zu, Verkehre so zu gestalten, dass Qualität, Zuverlässigkeit und Know-how die Kriterien

sind, die über den Zuschlag entscheiden. Sofern das von den Verantwortlichen als wichtig erachtet wird.

**In Baden-Württemberg** hat die Politik die ÖPNV-Offensive ausgerufen. Mehr ÖPNV, Ausbau des Regionalverkehrs, Angebotsverbesserungen, Taktungen zur Steigerung der Attraktivität. Grundsätzlich alles begrüßenswert. Doch es zeigt sich: Ohne Erhalt einer intakten Basis bricht das Fundament für solche Ziele weg. Der ÖPNV sollte „(noch) besser“ werden. Nur: Schon der Status quo ist nicht selbstverständlich. Wer Strukturen zerstört, riskiert, dass die Dinge schlechter laufen als bislang. Gut gemeint ist eben nicht gut gemacht.

**INFO**

**Der WBO hält fest:**

Der ÖPNV-Markt eignet sich nicht als Experimentierfeld. Und: In Baden-Württemberg muss ÖPNV endlich wieder vom Ergebnis her gedacht werden. Was ist das Ziel? Ein zuverlässiger, langfristiger, qualitätsvoller ÖPNV. Dazu braucht es allgemeine Vorschriften, die so ausgestaltet sind, dass eigenwirtschaftliche Verkehre gut möglich sind. Und es braucht Vergabeverfahren, die durch die Art der Ausgestaltung eben genau dieses hohe Niveau sicherstellen. Nur so wird man dieser Aufgabe und damit dem Fahrgast gerecht.