

BUS2BUS 2017

Die Premiere begeistert

Bunte Busse glänzen im warmen Licht der Messehallen. Die Stände der Aussteller reihen sich dicht an dicht. Auch einige erste Besucher drängen schon mit schnellen Schritten auf die BUS2BUS. Dann plötzlich zieht vom Eingang her eine Menschentraube in Richtung der Hallenmitte. Im Zentrum des Geschehens steht dabei Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt. An seiner Seite sind bdo-Vizepräsident Karl Hülsmann und Christiane Leonard, die Hauptgeschäftsführerin des bdo. Nach einem offiziellen Händeschütteln besuchen der Politiker und die Verbandsvertreter gemeinsam einige Ausstellungsbereiche. Fahrzeughersteller präsentieren hierbei beispielsweise die neuesten Trends und Ideen. Am Messestand des Co-Veranstalters bdo angekommen, greift Bundesminister Alexander Dobrindt zu einer übergroßen Schere und zerschneidet symbo-



Bundesminister Dobrindt eröffnet die BUS2BUS



Begrüßung durch bdo-Vizepräsident Hülsmann



Berlins Messegelände war Schauplatz der BUS2BUS

lisch das Band zum Eingang. Der offizielle Auftakt für ein innovatives Veranstaltungsformat ist damit gemacht.

Im Rahmen einer feierlichen Eröffnung wurde am 25. April die Premiere der BUS2BUS begangen. Die neu konzipierte Veranstaltung erweitert den traditionellen Kongress des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) um einen Marktplatz und das sogenannte Future Forum. Die Botschaft dieser Weiterentwicklung: Die Busbranche schaut gemeinsam nach vorne – und will vorgehen. Dies spiegelte sich auch in den Worten von Bundesminister Alexander Dobrindt. Nach dem ersten Gang durch die Hallen wandte er sich als Redner von der Bühne aus an die anwesenden mittelständischen Busunternehmer sowie die zahlreichen Vertreter aus Bereichen wie Fahrzeugbau, Ausstattung oder Dienstleistungen. Der Bundesverkehrsminister fand dabei lobende Worte für die Branche, ihre Akteure und die neue Veranstaltung.

Es folgten Begrüßungen durch die beiden Veranstalter. Für den Hausherrn sprach dabei Dr. Christian Göke, Vorsitzender der Geschäftsführung der Messe Berlin. Er betonte, wie innovationsgetrieben die Branche aus seiner Sicht sei und legte die Gründe dafür dar, warum die neue Veranstaltung ins Leben gerufen wurde. Zudem gab er sein ambitioniertes Ziel aus: In zehn Jahren soll die BUS2BUS Leitmesse sein. Der stellvertretende bdo-Vorsitzende Karl Hülsmann betonte die Rolle des Busses. Dieser sei umweltfreundlich, sicher und effizient. Mit anderen Worten: „Der Bus ist das Verkehrsmittel der Zukunft.“ Er sehe, so Hülsmann, eine Branche im Umbruch. Neue Antriebsarten und die Vision vom autonomen Fahren nannte er als Belege. Für den bdo und seine Landesverbände gebe es somit die Aufgabe, komplexe Themen sowie Inhalte aufzunehmen und die Unternehmen zu beraten.

Im Fokus der BUS2BUS stand die Zukunft der Busbranche im Zeichen des digitalen Wan-

dels, das belegten die Beiträge der zahlreichen Experten vor Ort in der Breite. Vorträge und Diskussionsrunden, Präsentationen wie auch Vorzeigemodelle gaben einen Eindruck von aktuellen Chancen und Herausforderungen für private Busunternehmer. Es zeigte sich dabei: Die Branche befindet sich in einem Wandlungsprozess mit wachsender Dynamik. Ebenfalls deutlich wurde im Rahmen der zweitägigen Veranstaltung: Bundesverband, Landesverbände und Mitglieder zeigen sich geschlossen. Gemeinsam wollen sie die Herausforderungen der Digitalisierung im Verkehr und der Veränderungen im Markt angehen.

ERFOLGSBILANZ DER BUS2BUS

Ein überzeugender Besuchermagnet

Beeindruckende Teilnehmerzahlen und große Zufriedenheit. Auf diesen Nenner lässt sich die Erfolgsbilanz der ersten Ausgabe der BUS2BUS in Kurzform bringen. Mit 73 Ausstellern aus 13 Ländern konnte die Veranstaltung bereits bei ihrer Premiere – national wie international – große Anziehungskraft unter Beweis stellen. Dies belegen auch die 1.300 Besucher aus 21 Ländern. Die Gäste aus aller Welt waren dabei nicht nur zahlreich zugegen, sondern vor allem auch begeistert von Konzept und Wirkung der Premiere. Eine Befragung vor Ort ergab, dass 94 Prozent der Aussteller einen guten oder sogar sehr guten Gesamteindruck mit nach Hause nehmen. Das inhaltliche Konzept mit seinem Dreiklang aus Kongress, Future Forum und Marktplatz kam bei 93 Prozent gut bis sehr gut an. Folgerichtig hat der bdo die Planungen für die zweite Ausgabe der BUS2BUS im Jahr 2019 bereits in Angriff genommen.

© bdo, Michael Fahrig, Fotograf

STABILE RAHMENBEDINGUNGEN

Dobrindt stärkt Busbranche den Rücken

Kein Sitz auf den Rängen ist mehr frei. Ein Scheinwerfer erhellt die Mitte der weitläufigen Bühne. Dann begleiten Fotografen-Blitzlichter den Bundesverkehrsminister auf seinem Weg zum Rednerpult. Gespannt warten die Gäste im Publikum auf Alexander Dobrindts Ansprache. Die vielen privaten Busunternehmen im Saal erhoffen sich einen Fingerzeig, wie es um die politischen Rahmenbedingungen für den Mittelstand im Gewerbe steht – heute und in Zukunft.

Die Hoffnungen der bdo-Mitglieder wurden dabei nicht enttäuscht. Denn der Bundesverkehrsminister unterstrich in seiner Rede zum Auftakt der BUS2BUS die Rolle der Branche für den Verkehr der Zukunft. Karl Hülsmann, Vizepräsident des bdo, entnahm der Veranstaltung eine überaus positive Botschaft. „Wir freuen uns, dass auch der Bundesverkehrsminister den Bus als ein zentrales Verkehrsmittel im digitalen Zeitalter sieht“, sagte er im Anschluss an die BUS2BUS.

Auch Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des bdo, freute sich über die Ausrichtung der Ansprache, die in entscheidenden Fragen für die laufende Legislaturperiode Sicherheit gab. „Wir nehmen nach diesem Tag mit, dass eine Fernbus-Maut und schnelle Änderungen beim novellierten Personenbeförderungsgesetz in dieser Legislaturperiode nicht zu erwarten sind“, fasste Leonard ihre Eindrücke zusammen. Drohende Hemmnisse für mittelständische Unternehmer und den freien Wettbewerb wären damit aktuell vom Tisch. Für die private Busbranche bringt dies dringend die notwendige Gewissheit und die Hoffnung, dass auch nach den Bundestagswahlen im Herbst die vielen guten Argumente für den Verkehrsträger Bus in der Politik Gehör finden.



© bdo, Michael Fahrig, Fotograf

Bundesminister Dobrindt fand klare Worte

ZUKUNFTSBRANCHE BUSVERKEHR

Digitaler Wandel verspricht Wachstum



Ohne Fahrer unterwegs: der Kleinbus-Shuttle auf dem Messegelände

Es war ein freundlicher Appell, der da vom Rednerpult kam. Pointiert und charmant hat Internet-Experte Sascha Lobo in seiner Key-Note auf der BUS2BUS die Notwendigkeit für die Branche herausgestellt, einen Wandel einzuleiten. Die digitalen Veränderungen in unserer Gesellschaft hätten, so Lobo, die Gewohnheiten und Ansprüche der Kunden grundlegend verändert. Sein Fazit lautet daher: Unter diesen Bedingungen muss es nunmehr für Unternehmer im Vordergrund stehen, die – digitalen – Wünsche des Kunden zu erkennen und zu bedienen. Informationen sollten schnell auf dem Smartphone abrufbar sein. Viele Kunden wünschen sich, Buchungen mit wenigen Klicks vornehmen zu können. Und begleitend dazu sorgen zusätzliche digitale Leistungen für die notwendige Attraktivität von Angeboten.

Der Vortrag von Sascha Lobo warf ein erstes Schlaglicht auf nahe und ferne Veränderungen in der Branche sowie auf die damit verbundenen Chancen und Risiken. Aber nicht nur die Worte des Bloggers im Rahmen des Kongresses gingen in diese Richtung. Das Thema kann vielmehr auch als inhaltliches Dach für weite Teile der BUS2BUS insgesamt gelten. Zahlrei-

Sascha Lobo beschreibt den Wandel der Kundenwünsche



che Gesprächsrunden und Vorträge nahmen die Zukunft für die deutschen Busunternehmen in den Fokus. Stefan Liske gab mit seiner Rede über exponentielle Transformationen in der Mobilitätsindustrie das Startsignal für das Future Forum. In der Folge zeigten viele digitale Start-ups in diesem Segment der BUS2BUS, welche Services heute und morgen für Wachstum sorgen könnten.

Ebenfalls voraus zeigt die Vision vom autonom fahrenden Bus. Der Stand der Entwicklungen und ihre Potenziale wurden im Rahmen der BUS2BUS auch diskutiert. Professor Andreas Knie vom Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) warb dabei vehement für Mut zur Veränderung. „Der Verkehr steht vor einer digitalen Revolution“, skizzierte er. Und die Akzeptanz in der Bevölkerung für Neuerungen wie autonomes Fahren sei hoch. Den aktuellen Entwicklungsstand der autonomen Mobilität konnten Messebesucher der BUS2BUS übrigens nicht nur besprochen hören, sondern im wahrsten Sinne des Wortes auch erfahren. Denn auf dem Gelände war ein autonomer Kleinbus-Shuttle unterwegs, der zur Proberunde einlud.

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

STATEMENT ZUR BUS2BUS

Weit gereist

„Wir sind extra für die BUS2BUS nach Berlin gereist, um die neuen Entwicklungen in Deutschland und Europa kennenzulernen. Besonders eindrucksvoll wurde uns hier das Thema autonomes Fahren präsentiert, das offensichtlich keine reine Zukunftsvision mehr ist“, sagte Jaime Jaime Delgado, Präsident von CANAPAT, mexikanische Kammer für Reiseverkehr und Tourismus.

BUSSE ALS UMWELTSCHÜTZER AUF RÄDERN

Der saubere Verkehr der Zukunft

Was gut ist, kann noch besser werden. Dieses Motto gilt aktuell für den Omnibus. Die vielen wichtigen Argumente für das Verkehrsmittel sind altbekannt und weiterhin gültig: Es kann bis zu 30 Pkw ersetzen. Auf diese Weise sorgen Busse für Platz

auf den Straßen – und tragen wesentlich zur Senkung des Schadstoffausstoßes im Verkehr bei. Dieser positive Einfluss kann und sollte aber noch einmal wachsen, wie sich aktuell unter anderem auf der BUS2BUS zeigte.

Ob Hybridmotor, Gasantrieb oder E-Bus – technische Neuentwicklungen vermögen es, die starke Rolle des Busses als umweltfreundliches Fahrzeug weiter auszubauen. Dies machte nicht nur die positive Einordnung der Möglichkeiten der E-Mobilität durch Bundesminister Alexander Dobrindt auf der BUS2BUS deutlich. In die gleiche Richtung wies im Rahmen der Veranstaltung auch eine Gesprächsrunde mit hochrangigen Vertretern der Fahrzeughersteller sowie mit Teilnehmern aus dem Umweltbundesamt und dem Bundeswirtschaftsministerium. Tenor dabei: Es gibt große Potenziale.

Fortschritte sind auch dringend notwendig, so ein weiteres Ergebnis der Diskussion. Denn trotz

Effizienzgewinnen konnte zuletzt keine Reduzierung der Abgase durch Verkehrsträger insgesamt erreicht werden. Dies wurde aufgezeigt von Lars Mönch, Leiter Fachgebiet Schadstoffminderung und Energieeinsparung im Verkehr beim Umweltbundesamt. Mögliche Neuerungen sind derzeit noch nicht serienmäßig erhältlich, mit zu hohen Kosten in der Anschaffung verbunden oder auf eine entsprechende Infrastruktur angewiesen, die noch fehlt.

Um die Klimaziele zu erreichen, seien aber weitreichende Veränderungen notwendig. Ein Umschwenken auf Bus und Schiene sei Teil des geforderten Wandels, so Mönch. Dass diese logische Folgerung im Alltag nicht immer unbedingt konsequente Anwendung findet, zeigt beispielsweise die derzeit schwelende Diskussion um die Einführung einer blauen Plakette. Sollte diese das Einfahren von Bussen in Innenstädte in Zukunft teilweise verhindern, würde der Bus ausgebremst werden beim Versuch, einen Beitrag zum Schutz der Umwelt zu leisten.



Fahrzeughersteller diskutieren die Potenziale neuer Technik

BDO-UMFRAGE

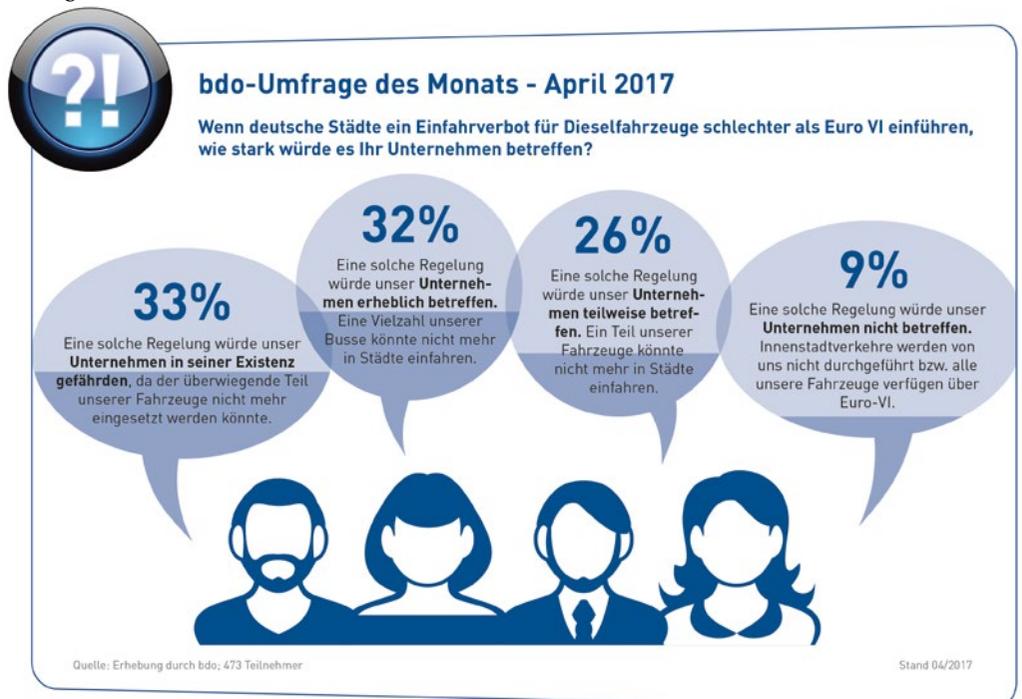
Existenzen und Arbeitsplätze sind bedroht

Die Zahlen zeigen ein dramatisches Bild. Ein Innenstadt-Einfahrverbot für Dieselsebusse, die nicht die Euro-6-Norm erfüllen, würde laut einer bdo-Umfrage 91 Prozent der privaten Busunternehmen negativ betreffen. Mehr noch: Die Folgen wären in vielen Fällen tiefgreifend. Denn ein Drittel der Befragten erwartet sogar existenzbedrohende Folgen. Das Fazit der Branchenumfrage unter Mitgliedern lautet somit: Es zeichnen sich deutliche Umsatzeinbußen mitsamt Folgeschäden für Busunternehmer ab, sollten tatsächlich auch Busse verbannt werden. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern müssten die Unternehmer mit zusätzlichen Einschränkungen im Wettbewerb kämpfen. Damit einhergehend droht die Vernichtung von Arbeitsplätzen sowie eine falsche Weichenstellung im Hinblick auf die Ökobilanz. Denn wer den Bus schwächt, behindert die Abkehr vom Individualverkehr hin zum ÖPNV.

„Einfahrverbote für Busse setzen ein durchweg falsches Zeichen. Sie schränken Menschen in ihrer Mobilität ein und behindern beziehungsweise gefährden viele mittelständische Unternehmen“, sagte bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard zu der Diskussion. „Der Omnibus ist sehr umweltfreundlich und leistet einen entscheidenden Beitrag zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes im Verkehr.“

An der Erhebung des bdo beteiligten sich insgesamt 473 Busunternehmer. Lediglich neun Prozent der Befragten gaben an, dass sie von der Einführung eines Einfahrverbots in Innenstädte nicht betroffen wären, da sie diese nicht anfahren beziehungsweise alle Omnibusse die Euro-6-Normen erfüllen. 26 Prozent fühlen sich zumindest teilweise betroffen. Insgesamt 32 Prozent sehen sich erheblich

betroffen, da eine Vielzahl der jeweiligen Busse nicht mehr in Städte einfahren könnte. Hinzu kommen jene 33 Prozent, die eine existenzbedrohende Wirkung befürchten. Insgesamt wären damit laut Umfrage 91 Prozent der privaten Busunternehmer in Deutschland von einem Einfahrverbot in Innenstädte für alle Dieselfahrzeuge betroffen, die nicht die Euro-6-Norm erfüllen.



Umfrage zu Diesel-Einfahrverboten: Fast alle Busunternehmer sind betroffen

EIGENWIRTSCHAFTLICHE VERKEHRE

Hoffnung auf faktenbasierte PBefG-Diskussion

In den vergangenen Monaten gab es immer wieder hitzige Diskussionen um den sogenannten Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre. Auslöser war der erfolgreiche eigenwirtschaftliche Antrag einer DB Regio-Tochter in Pforzheim. Die dadurch bedingte Abwicklung des kommunalen Unternehmens nahmen Gewerkschaften, der Deutsche Städtetag, der VDV und verschiedene Kommunalpolitiker zum Anlass, die (zumindest de facto-) Abschaffung des Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit zu fordern. Das Fazit der privaten Busbranche nach vier Jahren unter den Vorzeichen des novellierten PBefG zeichnet allerdings nicht das Bild des vom Untergang

bedrohten kommunalen Lagers. Vielmehr sind mittlerweile circa 80 Prozent der Verkehre im ÖPNV-Markt im Wege der Direktvergabe an interne Betreiber gegangen. Dadurch haben 27 private Unternehmen ihre Verkehre ganz oder teilweise verloren, müssen abgewickelt werden oder als Auftragsunternehmen zu schlechteren Konditionen arbeiten.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat anlässlich der Premiere der BUS2BUS für die PBefG-Debatte die Devise „Sorgfalt vor Schnelligkeit“ ausgegeben. Dies wird vom privaten Busgewerbe ausdrücklich begrüßt. Im digitalen Zeitalter steht die Busbranche vor

gravierenden Umwälzungen. Die damit verbundenen Herausforderungen können die Akteure, ob privat oder kommunal, ob Arbeitgeber oder Arbeitnehmer, nur gemeinsam bewältigen. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer setzt daher auf einen faktenbasierten und sachlichen Austausch zur Zukunft des PBefG in der kommenden Legislaturperiode, bei dem alle Akteure an einem Tisch sitzen und einen Diskurs auf Augenhöhe führen. Ziel soll sein, den öffentlichen Personennahverkehr möglichst umweltfreundlich, komfortabel und kostengünstig – sowohl für den Fahrgast als auch für den Steuerzahler – zu definieren.

24. ÖPNV-KONGRESS DES WBO IN SINDELFINGEN

Private Omnibusunternehmen in großer Sorge



Kontroverse Diskussion auf der WBO-Bühne

Der diesjährige ÖPNV-Kongress des Verbands Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V. (WBO) stand unter dem Zeichen der geplanten baden-württembergischen Nachfolgeregelung zum Paragraphen 45a PBefG. Wie der WBO-Vorsitzende Klaus Sedelmeier in seiner Begrüßung ausführte, sollen diese, bisher direkt an die Unternehmen gehenden Gelder ab dem kommenden Jahr den Umweg über die Aufgabenträger nehmen. Dieser Systemwechsel im ÖPNV des Landes bereitet den privaten Omnibusunternehmen in Baden-Württemberg existenzielle Sorgen. „Wenn die Zahlungen insgesamt oder auch nur zum Teil im Rahmen einer Dienstleistungskonzession erfolgen, wird dies spätestens bei Genehmigungsablauf dazu führen, dass die Verkehre ausgeschrieben werden müssen“, sagte Klaus Sedelmeier dazu. Seine Folgerung: „Das würde einen Strukturwandel zum Nachteil des privaten Busgewerbes zur Folge haben, für den die jetzige Landesregierung dann eintreten müsste. Uns wäre wohl, wenn der Gesetzgeber die Aufgabenträger verpflichtet würde, für die gesamten Status-

quo-Mittel die allgemeine Vorschrift zu wählen. Die aktuellen 45a-Gelder sichern den Bestand des heutigen ÖPNV-Angebots in der Fläche und die Existenz der Unternehmen, die den Verkehr betreiben.“ Aufgrund dieser Sachlage forderte der WBO-Vorsitzende Sedelmeier die Regierungskoalition in seiner Begrüßung auf „dies im Gesetzgebungsverfahren zu korrigieren“.

Auch der Fraktionsvorsitzende des Bündnis 90/Die Grünen im Landtag, MdL Andreas Schwarz, ging in seinem Grußwort auf dieses Thema ein. Er kündigte an, dass ein großer Teil der Finanzmittel über allgemeine Vorschriften zur Verfügung gestellt werden muss. Wie diese auszusehen hätten, darüber müsse, so Schwarz, regional entschieden werden.

In seinem einleitenden Impulsvortrag zum Thema hob der WBO-Geschäftsführer Dr. Witgar Weber hervor, dass sich die ÖPNV-Landschaft in den kommenden Jahren mit Sicherheit verändern werde. Die sich vollziehende Kommunalisierung in Baden-Württemberg wirke wie ein „Brandbeschleuniger“ und gefährde das wirt-

schaftliche Überleben gerade der familiengeführten Omnibusunternehmen. Er lobte im Gegenzug die Leistung und Flexibilität der privaten, mittelständischen Unternehmer mit ihrer bald 100-jährigen Tradition in der Beförderung von Menschen.

In der sich anschließenden Podiumsrunde diskutierten unter der Moderation von Professor Frank Fichert, Hochschule Worms, Ulrich Rau, OVA-Omnibus-Verkehr Aalen, Professor Holger Zuck, Stuttgart, Peter Bagdahn, KOMPETENZ-BUS, Dr. Michael Winnes, Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, sowie Gerd Hickmann, aus dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, erwartungsgemäß kontrovers. Ulrich Rau zeigte beispielhaft nach Hessen, wo nach vollzogenem Systemwechsel die meisten privaten Mittelständler vom Markt verschwunden sind. Professor Zuck ergänzte die Warnung, einen funktionierenden heterogenen Markt zu gefährden, mit dem Hinweis, der Mittelstand müsste erhalten bleiben – nicht aus Selbstzweck, sondern aufgrund der besseren Angebote bezüglich Qualität, Leistung und nicht zuletzt Tarifreue. Lohndumping sei leider eine gängige Stellschraube im Verdrängungswettbewerb.



Klaus Sedelmeier fordert eine Korrektur