

AKTUELLE BDO-INITIATIVE AUF BRÜSSELER PARKETT

Etappensieg in Europa

Wichtige Weichenstellungen für deutsche Busunternehmen werden in den kommenden Monaten auf europäischer Ebene vorgenommen. Nach langwierigem Vorlauf geht das Mobility Package der EU-Kommission hier zunehmend in eine entscheidende Phase. Im Januar besuchte die bdo-Hauptgeschäftsführung daher Brüsseler Spitzenpolitiker, um unter anderem über die Sozialvorschriften für Busfahrer zu sprechen.

Sein Gesicht taucht nicht in den Fernsehnachrichten in Deutschland auf. Und der Name weckt lediglich bei wenigen politisch Interessierten eine Assoziation. Trotzdem ist Wim van de Camp für die hiesigen Verkehrsunternehmen ein äußerst wichtiger Akteur, den es zu kennen gilt. Als Mitglied des Europäischen Parlaments übernimmt er die Berichterstatteraufgabe zum Thema Lenk- und Ruhezeiten und hat Anfang Januar einen umfangreichen Änderungskatalog vorgelegt. Dieser droht aus Sicht der Busbranche, in die falsche Richtung zu zeigen und Verschlechterungen mit sich zu bringen. Es gibt also Gesprächsbedarf. Schließlich bildet der Bericht die Grundlage für die Diskussionen und Meinungsbildung im Verkehrsausschuss (TRAN) und danach im Plenum des Europäischen Parlamentes.



Christiane Leonard (l.) und Anja Ludwig trafen im Januar Europaparlamentarier Wim van de Camp



Jos Sales, Anja Ludwig, Christiane Leonard, Georges Bach und Kai Neumann (v. l.) sprachen in Brüssel über Lenk- und Ruhezeiten für Busfahrer

Am 23. Januar kamen bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard und ihre Stellvertreterin Anja Ludwig erneut mit Wim van de Camp zusammen. Sie stellten dem EU-Parlamentarier im Rahmen einer IRU-Veranstaltung die Positionen der Busbranche in Deutschland dar und formulierten anhand von praktischen Beispielen einige Kritikpunkte am van de Camp-Bericht. Ein Beispiel ist der Hinweis darauf, dass die derzeitigen Vorschläge der Busbranche nicht die notwendigen Fortschritte bringen würden. Es kündigen sich sogar noch Verschlechterungen im Hinblick auf die Wochenruhezeit an. Und auch beim Punkt Smart-Tacho gibt es – um nur einige Punkte zu nennen – Gesprächsbedarf, da eine deutliche Ausweitung der Nachweispflicht im Raum steht.

Das Treffen mit Wim van de Camp war nicht der einzige bdo-Termin im Januar in Brüssel. Zusammen mit Jos Sales, dem Vorsitzenden des Passenger Transport Council der internationalen

Vereinigung der Straßentransportverbände (IRU), trafen Leonard und Ludwig sowie bdo-Referent Kai Neumann auf Georges Bach. Der Europaparlamentarier ist Mitglied im Verkehrsausschuss (TRAN) sowie stellvertretendes Mitglied im Sozialausschuss (EMPL), der ebenfalls entscheidend auf das Thema Lenk- und Ruhezeiten einwirkt. Im Rahmen des Austauschs machten die Vertreter der Busbranche deutlich, dass Busfahrer grundlegend andere Aufgaben haben als Lkw-Kollegen.

Der bdo schaut auf gute Gespräche in Brüssel zurück, die von einer konstruktiven Haltung und einem offenen Meinungsaustausch geprägt waren. Für die Interessenvertretung der Busbranche verbindet sich mit dem Gesetzgebungsprozess weiterhin die Hoffnung, sinnvolle Änderungen im Interesse der Beteiligten erreichen zu können. Auch in den kommenden Wochen wird darauf hingewirkt. Es bleibt noch ein langer Weg.

VORSCHLÄGE FÜR VERBESSERUNGEN BEI DEN SOZIALVORSCHRIFTEN FÜR BUSFAHRER

Wir wollen die Trennung

Keine gegenseitigen Vorwürfe. Keine schmutzige Wäsche. Ganz im Gegenteil. Beide Seiten sollen im Guten auseinandergehen. Die Rede ist nicht von einem privaten Scheidungsverfahren, sondern von einer Gezeitenwende für den Personen- und Güterverkehr.

Nach Ansicht des bdo sollen die gesetzlichen Regelungen für die beiden Berufsgruppen in Zukunft gesondert behandelt werden. Das

Motto für die Kampagne zum Thema lautet: Wir wollen die Trennung.

Der bdo hat aus diesem Grund zu Beginn des Jahres eine Forderung nach eigenständigen Lenk- und Ruhezeiten für Busfahrer ausdrücklich formuliert. Dabei kann er auf Unterstützung der IRU zählen. Auch der internationale Verband unterstreicht die Argumentation. Die derzeitigen Regelungen der Sozialvorschriften sind ausschließlich auf den Arbeitsalltag der

Fahrer im Güterverkehr zugeschnitten – und behandeln damit Äpfel wie Birnen. Zu kurz kommen die besondere Verantwortung für Fahrgäste sowie die Eigenheiten im Beruf als Busfahrer.

Mit einer breit angelegten Kampagne informiert der bdo in den kommenden Monaten über das Thema. Ziel ist es, die Öffentlichkeit und die Entscheidungsträger in der Politik auf die Bedürfnisse von Fahrgästen und Fahrern hinzuweisen.

STUDIE ZU FAHRGÄSTEN IM FERNLINIENVERKEHR

Bequem fahren und dabei surfen

Sie sind zum Großteil jung, wollen Rücksicht auf die Umwelt nehmen und schätzen die WLAN-Verbindung sowie den Komfort. Eine aktuelle Studie des IGES-Instituts hat die Vorlieben der Fernbus-Fahrgäste und die Zusammensetzung der Kundenschaft erforscht. Mit spannenden und wegweisenden Ergebnissen, die auch viel über das Mobilitätsverhalten der Zukunft aussagen.

Mehr als 25 Millionen Menschen haben sich allein in Deutschland im Jahr 2017 für eine Fahrt im Fernbus entschieden – Tendenz weiter steigend. Aber was lockt die wachsende Zahl der Fahrgäste eigentlich genau in die Fahrzeuge? Dieser Frage nach der Zusammensetzung der Fernbuskundschaft hat sich das IGES-Institut im Jahr 2017 im Auftrag des bdo und in Zusammenarbeit mit FlixBus gewidmet. Antworten liefert seit wenigen Wochen eine repräsentative Studie der Forscher. Die Ergebnisse zeigen ein interessantes Bild, geben neue Aufschlüsse und deuten an, dass die Zukunft des Fernbusmarktes überaus positiv aussieht.

Ein großer Teil der Fahrgäste ist jung. Etwa die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger, die den Fernbus nutzen, sind unter 35 Jahre. Besonders auffällig ist die hohe Zahl der 25- bis 29-Jährigen in Fernbussen. Jeder fünfte Fahrgast gehört zu dieser Altersgruppe. Die Motivation der Passagiere ist dabei von Fall zu Fall ganz unterschiedlich. Dass Tickets im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern überaus günstig sind und somit umweltfreundliche



Die neue Studie zeigt, wen Fernbusse wie als Fahrgäste gewinnen

Mobilität mit dem Fernbus erschwinglich wird, gehört selbstverständlich zu den Hauptgründen für die Buchung. Dies ist aber bei Weitem nicht das einzige Argument. Sehr häufig wird auch der Komfort genannt. Dies berichteten 39 Prozent der Befragten. Die Kunden halten es zudem oftmals für sehr wichtig, dass eine WLAN-Nutzung im Fernbus zum Standard gehört. Jeder Dritte gab das als Entscheidungsgrund an.

Ebenfalls ein schon oft genannter Grund für die Fernbusnutzung ist die Umweltfreundlichkeit des Verkehrsmittels. Ende 2017 hatte eine Untersuchung des ifeu-Instituts herausgefunden, dass Busse das emissionsärmste Ver-

kehrsmittel auf langen Strecken sind. Diese Vorbildfunktion als Öko-Champion nannte bereits knapp jeder fünfte Fahrgast als entscheidendes Kriterium. Die ökologische Bedeutung des Fernlinienverkehrs spiegelt sich auch in den Angaben zum grundsätzlichen Mobilitätsverhalten der Studienteilnehmer und der Verfügbarkeit anderer Verkehrsmittel. 68 Prozent der Befragten gaben an, dass sie auch auf einen Pkw hätten zugreifen können. Da sie sich aufgrund der Mobilitätsalternative Fernbus dagegen entschieden haben, wurden Abgase vermieden. Eine wichtige Botschaft in dieser Zeit, die vor allem auch die Rolle des Busses in Verkehrskonzepten der Zukunft stärken sollte.

WIE URTEILT DAS BUNDESVERWALTUNGSGERICHT ÜBER LUFTREINHALTUNG UND EIGENWIRTSCHAFTLICHKEIT?

Busbranche wartet auf Leipziger Entscheidungen

Stuttgart, München oder Köln sind zu nennen. Und viele andere Metropolen auch. Laut Messungen des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2017 stehen noch immer 70 deutsche Städte vor der Herausfor-

derung, die Luftqualität zeitnah verbessern zu müssen, um geltende Grenzwerte einzuhalten. Am 22. Februar will das Bundesverwaltungsgericht erstmals über eine Klage hierzu entscheiden. Fest steht: Auf Basis dieses Urteils kündigt sich das nächste Kapitel beim Wandel im Verkehr an.

Urteil auswirken wird – für Fahrgäste im ÖPNV, für Autofahrer mit älterem Diesel-Pkw und für Unternehmen. Bis wann müssen und können Städte, Bundesländer oder der Bund handeln? Wie setzen die Städte und Gemeinden letztlich um, was vorgegeben wird? Für beide Fragen liegen bislang keine konkreten Szenarien vor.



Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig fällt im Februar eine richtungsweisende Entscheidung zum Thema Fahrverbote

Ist es eine richtungsweisende Entscheidung für den Stadtverkehr in Deutschland, die da in Leipzig fällt? Wahrscheinlich schon. Die Juristen rammen einen entscheidenden Pflöck für weitere Entwicklungen in den Boden. Aber wohin genau gehen die daraus womöglich folgenden Veränderungen? Bis zuletzt gab es keine klaren Vorhersagen, wie sich ein

Ebenfalls von entscheidender Bedeutung für die Zukunft der privaten Busbranche ist ein anderes Urteil, das für das Jahr 2018 erwartet wird. Dabei geht es um die Frage des Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit und die Anwendung Allgemeiner Vorschriften. Ein Termin hierfür steht noch nicht fest. Es wird aber auf einen Spruch in den kommenden Monaten gehofft – und auf eine überfällige juristische Bestätigung für den fairen Wettbewerb und den Mittelstand in Deutschland.

© FlixBus (o.), Bundesverwaltungsgericht, Foto: Michael Moser

PODIUMSDISKUSSION BEIM BDO-UNTERNEHMER-WORKSHOP ÖPNV

Bundestag trifft Busverband



Die Bundestagsmitglieder Oliver Luksic (FDP), Stephan Kühn (Bündnis 90/Die Grünen) und Michael Donth (CDU) (v. l.) im Gespräch mit Anja Ludwig



Der bdo-Unternehmer-Workshop ÖPNV brachte voll besetzte Reihen mit sich – und vor allem geballte Kompetenz unter den Referenten

Eine einzelne Zahl stand am Anfang. Sie sollte die Politiker auf der Bühne ein wenig zwicken – gerade so, wie ein beiläufiger Nadelstich. Durchaus offensiv eröffnete Anja Ludwig, stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des bdo, am 31. Januar die Diskussionsrunde auf dem ÖPNV-Unternehmer-Workshop des Verbandes. Die erste Frage an drei Verkehrsexperten aus dem Deutschen Bundestag drehte sich dabei schlicht um einen Wert: vier Prozent. So hoch liegt laut Umweltbundesamt der Anteil des Busverkehrs an den NO₂-Emissionen in der Bundesrepublik. Warum also, so Anja Ludwigs offene Frage, wird überall ausschließlich über Umrüstung, Nachrüstung und Elektrifizierung des Busverkehrs gesprochen, wenn es um die Minderung der Emissionen geht? Die Zahl belege doch, dass die genannten Wege nicht unbedingt die kürzeste Verbindung zum Ziel darstellen.

Fast im Gleichklang reagierten Michael Donth (CDU), Oliver Luksic (FDP) und Stephan Kühn

(Bündnis 90/Die Grünen) mit einem nickenden Lächeln. Trotz verschiedener Parteibücher waren sie sich im Kern einig, dass der Bus als zentraler Baustein des öffentlichen Verkehrs natürlich nicht Teil des Problems ist, sondern Teil der Lösung. Die Antworten zur Eröffnung waren dabei fast ein wenig typisch für die große Einigkeit, die auch in der Folge in vielen Punkten auf der Bühne sichtbar wurde.

Wenige Wochen zuvor wären die drei Politiker beinahe in einer neuen Regierungskoalition zusammengekommen, die unter dem Namen Jamaika und mit allerlei karibischen Assoziationen von sich Reden machte. Beim Blick auf das Gespräch erschien eine solche Verbindung – zumindest im Feld der Verkehrspolitik – nicht ausgeschlossen. Tatsächlich betonten die Männer auf dem Podium eine große inhaltliche Einigkeit in vielen verkehrspolitischen Fragen über Parteigrenzen hinweg. Der öffentliche Verkehr mit Bus und Bahn muss in Zeiten von erhöhten Abgaswerten, ambitionierten Klimaschutzzielen

und dem zunehmenden Mobilitätsbedürfnis weiter wachsen, so der Tenor.

Meinungsverschiedenheiten wurden aber natürlich auch sichtbar, etwa bei der Frage, welche Instrumente im Umgang mit dem Pkw-Verkehr ergriffen werden sollten, um die Luft zu verbessern. Auch umstritten: Wie viel Digitalisierung verträgt eigentlich das Personenbeförderungsgesetz in seiner derzeitigen Form? Interessant wäre es sicher auch gewesen, den SPD-Politiker Sören Bartol zu seiner Einschätzung zum Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit zu befragen. Leider musste der Verkehrsexperte kurzfristig absagen. Nicht mal einen Kilometer entfernt war Bartol bei den laufenden Koalitionsverhandlungen gebunden. Nach seinem Koalitionspartner in spe und den Gesprächen von CDU, CSU und SPD befragt, betonte Michael Donth, dass der Verkehrssektor sich hierbei bislang nicht als besonders strittig erweise. Es bleibt abzuwarten, was dies für die private Busbranche bedeutet.

WECHSEL AN DER SPITZE DES BDO-AUSSCHUSSES ÖPNV

Zusätzliche Aufgabe für bdo-Vizepräsidentin Schnarrenberger



bdo-Vizepräsidentin Schnarrenberger folgt ihrer Mutter als Ausschussvorsitzende für das Thema ÖPNV

Viele gewichtige Themen standen auf dem Programm – und ein Wandel an der Spitze. So lassen sich in Kurzform die Geschehnisse der Sitzung des bdo-Ausschusses ÖPNV am 30. Januar zusammenfassen. Zu seinem ersten Arbeitstreffen im neuen Jahr kam das Gremium in Berlin zusammen. Etwa 30 Unternehmer und Verbandsvertreter aus ganz Deutschland diskutierten dabei unter anderem über die Situation bei Vergabeverfahren in verschiedenen Bundesländern sowie die möglichen Folgen der Digitalisierung. Zudem stellte sich der Ausschuss an seiner Spitze neu auf – konnte dabei aber gleichzeitig auch Kontinuität sichern: Auf die ausscheidende langjährige Vorsitzende Hildegard Schnarrenberger-Gairing folgte ihre Tochter Dr. Sandra

Schnarrenberger. Die bdo-Vizepräsidentin und LBO-Präsidentin wurde einstimmig gewählt und übernimmt damit noch einmal zusätzlich Verantwortung in einem zentralen Themenbereich der privaten Busbranche.

Hildegard Schnarrenberger-Gairing hatte 1963 den mittelständischen elterlichen Omnibusbetrieb in Neu-Ulm übernommen. Ab dem Jahr 1978 hat sie sich ehrenamtlich für die Interessen der privaten bayerischen Busunternehmen als Mitglied des Vorstands und als Vizepräsidentin des Landesverbands Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO) engagiert. Bereits seit 1980 war sie im Ausschuss ÖPNV des bdo aktiv, zuletzt viele Jahre erfolgreich als Vorsitzende.

WBO: REISELEITER MACHEN AUS DEM PROGRAMM EIN EMOTIONALES ERLEBNIS

Regie fürs große Urlaubskino

Sie begeistern ihre Gäste und machen aus dem Katalog-Programm ein emotionales Erlebnis: Unter dem Titel „Kompetenz mit persönlicher Note – Die Bustouristik punktet mit guten Reiseleitern“ rückten der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V. (WBO) und die Gütegemeinschaft Buskomfort e.V. (gbk) am Tag des Bustourismus auf der Urlaubsmesse CMT in Stuttgart einen zentralen Qualitätsfaktor in den Fokus.

„Von der Reiseleitung hängt nicht nur der Ruf eines Unternehmens, sondern auch das Image der gesamten Branche ab“, stellte gbk-Geschäftsführer Martin Becker in seiner Einführung zum „Tag des Bustourismus“ fest. „Ob aus Neukunden schließlich Stammkunden werden, hat vor allem auch etwas damit zu tun, wie die Gäste den Reiseleiter wahrnehmen.“

In den Fachbeiträgen wurden zunächst Aus- und Weiterbildungsangebote von Verbänden und der IHK vorgestellt. „Je besser der Reiseleiter, desto weniger Reklamationen“, so Mario Hecktor, Reiseleiter, Coach und Trainer, in seinem Vortrag.

Die stellvertretende WBO-Geschäftsführerin Yvonne Hüneburg warnte vor rechtlichen Fallstricken, die in solchen Arbeitsverhältnissen verborgen sind. „Kommt der Zoll bei seinen Ermittlungen zu dem Ergebnis, dass ein Reiselei-



Kompetente Referenten und Diskussionsteilnehmer (v. l.): Dr. Witgar Weber, Gottfried Ennemoser-Hilger, Mario Hecktor, Franz Schweizer, Bettina Kruck-Hampo, Yvonne Hüneburg, Martin Becker und Jonas Bayerlein

ter als Scheinselbstständiger arbeitet, kann das für den Busunternehmer richtig teuer werden“, gab die Rechtsanwältin zu bedenken. „Die Beiträge zur Sozialversicherung müssen dann bis zu vier Jahre rückwirkend bezahlt werden. Zudem muss der Arbeitgeber mit einem Strafverfahren rechnen.“ Weshalb Hüneburg den Busunternehmern empfiehlt, sich bei der Ausgestaltung von Arbeitsverträgen für Reiseleiter von Juristen oder Verbänden beraten zu lassen.

Im Anschluss an die Referate moderierte Dr. Witgar Weber, WBO-Geschäftsführer, die Podiumsdiskussion zum Beruf des Reiseleiters. „Ich versuche, authentisch zu sein.“ Mit diesem Statement beantwortete Bettina Kruck-Hampo, Reiseleiterin aus Heilbronn, die Frage von Dr. Witgar Weber nach ihrer persönlichen Note. „Viele unserer Kunden machen ihre Buchung

nicht vom Reiseziel, sondern vom Reiseleiter abhängig“, beobachtet Franz Schweizer. Der Busunternehmer aus Waldachtal hat 95 Prozent seiner Reisen mit Reiseleitern besetzt, die in regelmäßigen firmeninternen Schulungen qualifiziert werden. „Um das Teamplay im Betrieb zu fördern, sind bei diesen Seminaren auch häufig die Chauffeure dabei.“

Interessant auch der Beitrag zu modernen Audiosystemen. Sie schonen die Stimme der Reiseleiter und sorgen dafür, dass ihre Informationen und Anekdoten von der Reisegruppe gut gehört werden können. Jonas Bayerlein, stellvertretender Geschäftsführer der BMS Audio GmbH, erklärte: „In Zukunft könnten Funk-Audiosysteme auch mit den Smartphones der Gäste verbunden werden.“

www.busforum.de, www.buskomfort.de

WIE GEHT ES WEITER MIT DEN NEUEN MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN?

Über darf nicht überall alles

Ridesharing? Oder doch eher Hailing? Mit Lyft? Oder Uber? Neue Mobilitätsdienstleistungen mit entsprechenden Anbietern scheinen wie die sprichwörtlichen Pilze aus dem Boden zu schießen. Zumindest machen sie sich bereit, an den Start zu gehen. Unter welchen Bedingungen dies geschehen darf und sollte, ist mittlerweile ein wichtiges

Thema für die Verkehrspolitik geworden. Kein Wunder also, dass auch die Sitzung des VDV-Verbandsbeirats am 29. Januar sich damit auseinandersetzte. Mit dabei war bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard, die in der Gesprächsrunde „Neue Mobilitätsdienstleistungen und Zukunft des PBefG“ die Position der Busbranche vertrat. Neben Leonard unter anderem auf der Bühne im Maritim proArte Hotel Berlin: die Bundestagsmitglieder Daniela Kluckert (FDP) und Michael Donth (CDU).

Zahlreiche Stimmen haben sich in den letzten Monaten zum Thema gemeldet. Das Für und Wider geht durch Medien und Politik. Christiane Leonards klares Fazit zu den neuen Mobilitätsdienstleistungen lautete im Rahmen der Veranstaltung aber vor allem: An das Personenbeförderungsgesetz muss und

sollte an diesem Punkt nicht vorschnell Hand angelegt werden. Warum auch? Unter der sogenannten Experimentierklausel bestehen zahlreiche Möglichkeiten, innovative Konzepte zu erproben. Es ist nur logisch und ein gesunder Prozess, dass auf dem Weg zu moderner Mobilität diese Erfahrungen ernsthaft ausgewertet werden, bevor es gilt, Neuerungen abzuwägen. Mehr braucht es derzeit nicht. Weder an Gesetzesänderungen noch an Worten dazu.



Christiane Leonard diskutierte auf der Verbandsbeiratssitzung des VDV über neue Mobilitätsdienstleistungen und die Zukunft des PBefG

© WBO (o.), VDV/Michael Fahrig

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