

APPELL DER BUSWIRTSCHAFT

# Kommunalisierung im ÖPNV stoppen – Marktwirtschaft erhalten



Verbände und Unternehmen  
richten sich in ihrem Appell  
gegen die Kommunalisie-  
rungs-Tendenzen im ÖPNV

**E**rstmals in der Geschichte des deutschen ÖPNV haben sich in einem gemeinsamen Papier bundesweit tätige Unternehmen und der deutsche Mittelstand an die Politik gewandt. Hintergrund ist die durch die

zunehmenden Direkt- und Inhouse-Vergaben an kommunale Unternehmen feststellbare „Closed-Shop-Politik“ zahlreicher politischer Entscheider in den Ländern. In einem eindringlichen Appell richten sich

der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo), die Deutsche Bahn, Rhenus Veniro, Transdev und Netinera an die Politik, um die Kommunalisierungstendenzen im ÖPNV zu stoppen und die Soziale Marktwirtschaft zu erhalten. „Ohne privatwirtschaftliches Engagement und ohne Wettbewerb werden die Kosten des ÖPNV explodieren“, heißt es in dem gemeinsamen Papier.

Die Unterzeichner bemängeln: „Systematisch werden Busverkehre im ÖPNV dem Gesamtmarkt in Deutschland entzogen, da sie mithilfe von Inhouse- und Direkt-Vergaben an kommunale Unternehmen außerhalb jeglichen Wettbewerbs erteilt werden.“ Bislang eigenwirtschaftlich – und damit den Steuerzahler entlastende – betriebene Verkehre werden dem Genehmigungswettbewerb vorsätzlich entzogen und ganz bewusst in die Gemeinwirtschaftlichkeit gedrängt, wie es in dem Papier weiter heißt. Hiervon profitieren dann zunehmend kommunale Unternehmen außerhalb des Wettbewerbs. Die Intention der einschlägigen EU Verordnung 1370/2007, nach der Direktvergaben an interne Betreiber die Ausnahme vom Wettbewerb bilden sollen, wird damit ins Gegenteil verkehrt.

Die in Deutschland für den ÖPNV zuständigen Behörden hebeln damit die Grundprinzipien der Marktwirtschaft in weiten Teilen aus. Immer mehr Nutzwagenkilometer werden so durch Inhouse- und Direkt-Vergaben kommunalisiert. Die Wirtschaftsunternehmen der Busbranche verlangen deswegen, den im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) verankerten Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit auch vor Ort mittels allgemeiner Vorschriften umzusetzen. Anderenfalls werde der auf der Grundlage der Gewerbe-freiheit nach Art. 12 Grundgesetz (GG) basierende Genehmigungswettbewerb des PBefG ausgehöhlt und den privatwirtschaftlich tätigen Unternehmen in Deutschland die Markt-teilnahme verweigert.

**BUS2BUS**

# bdo-Kongress öffnet Pforte in die Zukunft

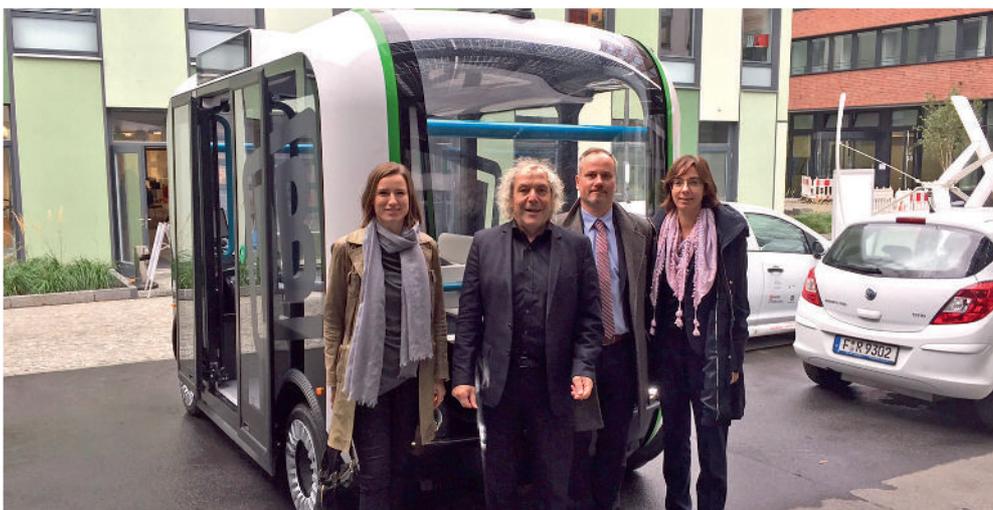
**M**it Spannung wird der etablierte bdo-Kongress während der Messe *BUS2BUS* im April 2017 erwartet. „An keiner anderen Stelle in Europa, vielleicht sogar weltweit, ist es möglich, das Busgewerbe zukunftsfit zu machen. Denn hier können Politik und Wirtschaft sich vernetzen und die Hardware von morgen anschauen“, sagte bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard. Nur in Berlin kommt mit Blick auf die Busindustrie so geballte Kompetenz von Wirtschaft und Politik zusammen. „Auf der *BUS2BUS* können sich die Entscheider aus der Politik und Unternehmen anschauen, mit welchen Fahrzeugen die Verkehrsunternehmen in den nächsten zwei Jahrzehnten unterwegs sein werden. Hier trifft traditionelles Verkehrswesen auf die digitale Agenda, um sich fit für die Zukunft zu machen.“ Nur bei der *BUS2BUS* können die Hersteller, Unternehmen und Politik schon jetzt die Grundlinien für die Mobilität der Zukunft sehen und gemeinsam die Strategien für die digitale Transformation festlegen. Wie sieht der Bus 2025 aus? Welche Anforderungen werden an Betreiber, Hersteller und Zulieferer gerichtet? Wie muss die Politik die Richtung bestimmen, um die Mobilität ihrer Bürger zuverlässig, sicher und umweltfreundlich zu gestalten? Die *BUS2BUS* vereint drei Impulse – Marktplatz, Kongress und Future Forum – und stellt damit den Bus in den Mittelpunkt. Digitale Technologien, automatisiertes Fahren und neue Services bieten ungeahnte Chancen für die Zukunft der Bus-Branche. Der Branchen-



Kerstin Kube-Erkens von der Messe Berlin (2. v. l.) mit dem bdo-Team Reiner Strauch, Christiane Leonard und Matthias Schröter

treff bringt Busunternehmer mit Buserstellern, Zulieferern, Serviceanbietern und Visionären zusammen. Für eine moderne Zukunft der Busindustrie präsentieren damit der bdo und die Messe Berlin mit der *BUS2BUS* eine einzigartige und eigenständige Business-Plattform. Das Verbinden von herkömmlichen Busverkehren mit den Geschäftsmodellen der Zukunft wird auf dieser Messe eine zentrale Botschaft sein. Welche Rolle nehmen „People Mover“ auf der letzten Meile ein? Was bedeutet automatisiertes und autonomes Fahren für die Branche? Wie verändern Plattformen die Geschäftsmodelle? Welche Chancen bieten Bus-Rapid-Transit-Systeme für die intelligente Mobilität in Großstädten? Wie entwickelt sich

die Mobilität im ländlichen Raum? Wie nehmen wir die privaten Busunternehmen mit in die Zukunft und wo holen wir sie ab? Antworten gibt es nur auf der *BUS2BUS*. Für alle Podien und Impulsvorträge erwarten wir hochkarätige Gäste. Mit den zahlreichen nationalen und internationalen Besuchern bietet der bdo-Kongress während der *BUS2BUS* einmalige Chancen, das persönliche Know-how auf den neuesten Stand zu bringen. Es gibt kein vergleichbares Forum in der Buswirtschaft für aktuelle wirtschaftliche und politische Themen. Beim bdo-Kongress zusammen mit der *BUS2BUS* gibt es im Wahljahr 2017 eine einzigartige Chance, Botschaften an die Politik zu senden, die auch Gehör finden.



„Warum in die Ferne schweifen, wenn der autonom fahrende Minibus doch vor der Tür steht.“ Das war das Motto einer Delegation des bdo, die beim InnoZ mit Geschäftsführer Professor Andreas Knie den autonom fahrenden und elektrisch angetriebenen Olli (Local Motors) begutachtete. Anja Ludwig, Reiner Strauch und Christiane Leonard ließen es sich nicht nehmen, zur Testfahrt einzusteigen – eine der Attraktionen, die sicherlich auch nicht auf der *BUS2BUS* fehlen wird.

**KURZ NOTIERT**

**bdo-EXPERTEN-FORUM ÖPNV voller Erfolg**

Auf riesige Resonanz stieß das bdo-EXPERTEN-FORUM ÖPNV Anfang November. Mit mehr als 130 Gästen war der Veranstaltungsort in Berlin rappellvoll. Hat der private Mittelstand im ÖPNV überhaupt noch eine Chance, war die Frage, die im Mittelpunkt aller Diskussionen stand. Es galt Bilanz zu ziehen nach zehn Jahren Verordnung 1370 für mehr Wettbewerb im Personenverkehr (EGVO 1370/07) und vier Jahren Personenbeförderungsgesetz (ausführlicher Bericht folgt in der nächsten Ausgabe).

SCHULBUS

# Nichts ist sicherer und zuverlässiger



**bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard unterstreicht die Sicherheit und Zuverlässigkeit im Schülerverkehr, die auch der ADAC-Test bewiesen hat**



**E**in ADAC-Test mit mehr als 200.000 Schülern hat für den Schulbus ein hervorragendes Ergebnis zutage gebracht. „Nichts ist sicherer und zuverlässiger als ein Schulbus. Die Schülerbeförderung vor allem im ländlichen Raum ist eine der wichtigsten Aufgaben der privaten, mittelständischen Omnibuswirtschaft. Insofern sehen wir durch diesen Test die kontinuierliche Arbeit der Mit-

gliedsunternehmen unserer Landesverbände bestätigt“, sagte Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer. Den Deutschen Unfallversicherern zufolge ist der Schulbus ohnehin die sicherste Möglichkeit, um zur Schule zu kommen. Der TÜV stellt dem Bus jedes Jahr ein hervorragendes Zeugnis mit Blick auf die Sicherheit aus,

schließlich werden Busse vier Mal im Jahr überprüft. Dem Statistischen Bundesamt zufolge ist das Unfallrisiko im Bus am geringsten von allen Straßenverkehrsmitteln. Hintergrundinformationen zum Thema Sicherheit gibt es auf der Homepage des bdo. Die bewährte Kampagne „Busstop – sicher zur Schule“ hilft Eltern, Lehrern und Kindern bei der Mobilitätserziehung.

FINANZSPRITZE FÜR DIE BAHN

# Diskussion über Fernbus-Maut verbietet sich

**M**it der neuerlichen Finanzspritze des Bundes für die Bahn in Milliardenhöhe wird es immer schwieriger, nachvollziehbare Argumente für eine Fernbusmaut zu finden. „Der bdo unterstützt alle Pläne der Bundesregierung, den öffentlichen Verkehr zu stärken. Jeder hat ein Interesse an einem funktionierenden Verkehrssystem und zukunftsfähiger Infrastruktur“, sagte bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard in Berlin. In den kommenden Jahren sollen Medienberichten zufolge 2,4 Milliarden Euro an die Bahn gezahlt werden – zusätzlich zu den rund 18,5 Milliarden Euro, die jährlich aus Steuermitteln in die Schiene fließen. „Damit wird das Eisenbahnwesen für jeden der rund 82 Millionen Deutschen mit jährlich mehr als 200 Euro an öffentlichen Geldern bezuschusst. Der Bus kommt komplett ohne Subventionen aus. Er steht mit der Bahn im Wettbewerb, was das Fernverkehrsangebot für Fahrgäste deutlich attraktiver gemacht hat. Aber je mehr Geld der Bahn zufließt, desto mehr verschlechtert sich das Wettbewerbsverhältnis zulasten des Buses“, sagte Leonard. Bei einer Anhörung im Verkehrsausschuss zur Ausweitung der Maut



**Zuschuss für Bahn, Maut für den Bus? – nein!**

auf alle Fernstraßen ging es auch um einen Prüfauftrag für eine Fernbus-Maut. Zwar sei es nachvollziehbar, dass der Bund als Eigentümer die Bahn, die in den zurückliegenden Jahren unter Streiks und Unwetter gelitten habe, unterstützt. Allerdings müsse berücksichtigt werden, dass der Bus seine Wegekosten auf eigenwirtschaftlicher Basis zu 130 Prozent deckt. Leonard: „Ich hoffe, dass der Gesetzgeber das berücksichtigt.“ Hintergrund: Der Steuerzahler wird laut Haushaltsentwurf 2017 durch Ausgaben für

Bundesschienenwege (4,773 Milliarden Euro), Regionalisierungsmittel (8,144 Milliarden Euro) und das Bundeseisenbahnvermögen (5,604 Milliarden Euro) belastet. Diese drei Punkte summieren sich auf 18,521 Milliarden Euro. Die nun geplante zusätzliche Unterstützung für vier Jahre setzt sich zusammen aus einer einmaligen Kapitalerhöhung (einer Milliarde Euro) und reduzierten Dividendenzahlungen (1,400 Milliarden Euro). Auf ein Jahr gerechnet sind das 0,600 Milliarden Euro, also insgesamt jährlich mehr als 19 Milliarden Euro Unterstützungszahlungen für die Bahn.

**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.** Matthias Schröter  
**Redaktion** Matthias Schröter

© bdo (o. l.), Daimler (o. r.), Oliver Berg/dpa/picture alliance (u.)

**EINBLICKE**

# Baden-Württemberg diskutiert über Best Practice beim Busverkehr

Die Fachveranstaltung „Einblicke“ in Baden-Württemberg stieß auf Interesse bei Unternehmern, Vertretern von Land, Kreisen und Kommunen. In Fachbeiträgen und Diskussionen wurde das Thema „Attraktive Bussysteme“ aus unterschiedlichen Richtungen beleuchtet. „Der Bus ist mit Abstand das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel im ÖPNV. Er läuft jedoch leider in der Wertschätzung – auch durch die Politik – klar unter Wert. Das hat sich durch die Angebote im Fernverkehr zum Glück ein Stück weit verändert. Im Nahverkehr besteht hier jedoch noch ein großer Nachholbedarf. Dazu braucht es gute Anschauungsbeispiele und wegweisende Pilotprojekte. Darüber wollen wir heute reden“, sagte Klaus Sedelmeier, WBO-Vorsitzender, in seiner Eröffnungsrede. Trotz freundlicher Worte des Landesverkehrsministers Winfried Hermann zugunsten des Busses blieben seine Aussagen zu

einer nachhaltigen Finanzierung attraktiver Bussysteme vage. VDV und WBO fordern eine deutliche Aufstockung des Landes-GVFG ab 2020.

Vorträge und Diskussionen beleuchteten die unterschiedlichen Aspekte anhand praktischer Beispiele. Mark Hogenmüller vom Reutlinger Stadtverkehr führte in die Thematik ein. Thomas Tonger von Daimler Buses stellte verschiedene BRT-Systeme vor. Werner Linnenbrink von den Stadtwerken Osnabrück sagte, das Mobilitätssystem der Zukunft müsse ein System im System sein. Hans-Jürgen Hennig von der Verkehrsgesellschaft Belzig, Brandenburg, sprach über „Hochwertige Bussysteme im ländlichen Raum“ und Unternehmer Gerd Eisemann berichtete vom Shuttleservice mit E-Bussen zur Landesgartenschau 2016 in Öhringen. Frank Wiest von HVB Wiest & Schürmann referierte über ein neues System mit Anrufbussen.



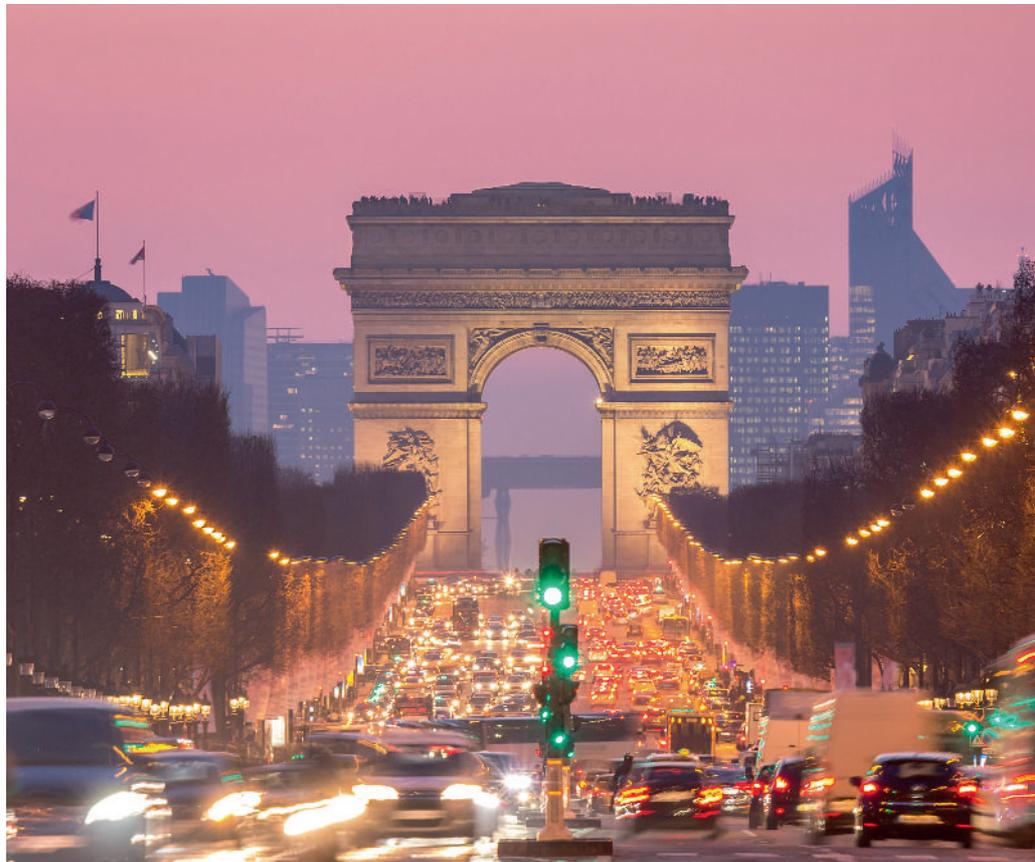
Der WBO-Vorsitzende Klaus Sedelmeier beklagte die zu geringe Wertschätzung des Busses in der Politik, auch wenn der Fernlinienverkehr positiv gewirkt habe

**PARKGEBÜHREN**

# Paris erhöht Preise massiv

Die Stadt Paris hat zum 2. Januar 2017 eine drastische Erhöhung der Parkgebühren um bis zu 60 Prozent angekündigt. Zusätzlich ist seitens der Stadt ein Einfahrverbot für alle Dieselfahrzeuge ab 2020 geplant. In Zusammenarbeit mit der International Road Transport Union (IRU), dem französischen Schwesterverband, als auch weiteren europäischen Verbänden geht der bdo bereits aktiv gegen dieses Vorhaben und setzt sich gegen die willkürliche und unverhältnismäßige Preissteigerung der Parkgebühren ab Januar 2017 ein. Die Verbände fordern gemeinsam die französischen Behörden auf, die geplante unverhältnismäßige Anhebung der Parkgebühren zu senken und das Dieselfahrzeugverbot ab 2020 zu überarbeiten, sodass moderne dieselpetriebene Busse nach 2020 weiterhin die Stadt befahren dürfen. Die Verbände haben die französischen Behörden ausdrücklich auf die hervorragenden Klima- und Umweltwerte des Busses hingewiesen, dessen sukzessiv geplante Verbannung aus der Innenstadt völlig kontraproduktiv ist und der anvisierten umweltfreundlicheren Gestaltung der Metropole entgegenstehen würde.

© WBO (o.), vichie81/Fotolia (u.)



Dieselfahrzeuge sollen ab 2020 draußen bleiben – zusammen mit anderen Verbänden wehrt sich der bdo dagegen