

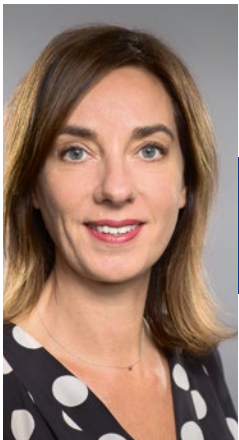
GESPRÄCH MIT BUNDESTAGSABGEORDNETEN VOR DEM REICHSTAGSGEBÄUDE

„Wir wollen die Trennung“: Erfolgreicher Auftakt für neue bdo-Informationen-Kampagne



Die Kampagne soll auf die Lage von Fahrgästen und Fahrern aufmerksam machen – vor dem Reichstagsgebäude in Berlin und überall in Deutschland

Gelungene Premiere in der Hauptstadt: Am 7. Juni hat der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) das offizielle Startsignal für eine neue Branchenkampagne unter dem Titel „Wir wollen die Trennung“ gegeben. Ausgewählte Fachpolitiker waren dafür zur Präsentation eines Fahrzeugs im Kampagnendesign sowie zu einem anschließenden Gespräch am Reichstagsgebäude eingeladen. Mehrere Bundestagsabgeordnete nutzten diese Gelegenheit, um sich über die aktuelle Situation in der Busbranche sowie die Hintergründe der Kampagne zu informieren. Ausgerechnet bei strahlendem Sonnenschein und vor sehenswerter Kulisse sollte es so um die Ursachen für die teils düsteren Perspektiven für das Gewerbe gehen. Im Mittelpunkt stand genauer gesagt ein grundlegendes Missverständnis bei rechtlichen Regelungen, das ein Eingehen auf die Inte-



„ES IST AN DER ZEIT, DASS PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR BEI RECHTLICHEN REGELUNGEN ENDLICH GETRENNT BETRACHTET WERDEN.“ | Christiane Leonard, bdo-Hauptgeschäftsführerin

ressen von Fahrgästen und Fahrern leider nahezu unmöglich macht.



Der bdo trägt die neue Kampagne in die Öffentlichkeit – hier unter anderem im Gespräch mit den beiden Bundestagsabgeordneten Matthias Gastel (2. v. l.) und Michael Donth (2. v. r.)

Zum aktuellen Engagement sowie der Kampagne sagte bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard: „Im Interesse von Fahrgästen und Fahrern in der Busbranche tragen wir mit unserer neuen Kampagne eine sehr wichtige Botschaft konsequent in die Öffentlichkeit: Es ist an der Zeit, dass Personen- und Güterverkehr bei

rechtlichen Regelungen endlich getrennt betrachtet werden. Nur so können die jeweiligen Anforderungen und Notwendigkeiten der beiden Branchen auch entsprechend berücksichtigt

werden. Unsere Botschaft lautet daher: Wir wollen die Trennung.“

Im Gespräch vor dem Reichstagsgebäude warben bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard und ihre Stellvertreterin Anja Ludwig somit vor allem eindringlich dafür, die Besonderheiten des Personenverkehrs im Gegensatz zum Güterverkehr auch in eigenständigen und passgenauen rechtlichen Regelungen sichtbar zu machen. Dies ist unumgänglich, um den Interessen und Bedürfnissen von Fahrgästen und Fahrern besser gerecht werden zu können.

Der erste Bus mit Sonderbeklebung im Kampagnendesign sorgt von nun an auf Straßen und Autobahnen für Aufmerksamkeit für das Thema. Weitere Kampagnenmaterialien, darunter Postkarten, Poster und ein Info-Flyer, wurden bereits zuvor erstellt und kommen bundesweit zum Einsatz. Die Informationen gehen dabei nicht nur an die bundespolitischen Entscheider sowie Interessierte in Deutschland, sondern

wurden auch schon für Hintergrundgespräche in Brüssel mit Mitgliedern des Europäischen Parlaments eingesetzt.

Anlass für die Veranstaltung vor dem Reichstagsgebäude in Berlin war das am gleichen Tag stattfindende Treffen der Verkehrsminister der EU-Mitgliedstaaten in Luxemburg. Im Rahmen der Konferenz standen auf der Tagesordnung auch die aktuellen Vorschläge der EU-Kommission sowie die entsprechenden Beschlüsse des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, die unter anderem die Lenk- und Ruhezeiten sowie die Regelung der Entsendung von Mitarbeitern behandeln. Der bdo rief die Bundesregierung auf, sich hierbei für die Interessen von Fahrgästen und Fahrern einzusetzen.

©Thomas Imo/photothek.net (2. o.), bdo (l.)



Der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments hat in den zurückliegenden Wochen eine Reihe richtungsweisender Entscheidungen gefällt – mit Licht und Schatten

VERKEHRSAUSSCHUSS DES EU-PARLAMENTS STIMMT FÜR NEUE ZWANGSABGABE

Rückschritte bei der Bus-Maut

Sie sind falsch abgebogen und damit nun in eine Richtung unterwegs, die leider vom eigentlichen Ziel wegführt. Die Mitglieder im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments haben sich vor wenigen Wochen gegen die umweltfreundliche Mobilität der Zukunft positioniert. So deutlich muss leider der Beschluss vom 24. Mai beschrieben werden, mit dem das Gremium die Einführung einer neuen Zwangsabgabe vorangetrieben hat. Das Abstimmungsergebnis sieht für Deutschland eine Ausweitung der Maut-Pflicht vor, bei der ausgerechnet das umweltfreundlichste Verkehrsmittel im Reise- und Fernlinienverkehr finanziell belastet wird. Der bdo nahm die Entscheidung zum Anlass, die Bundesregierung aufzurufen, über den Rat der EU eine Korrektur herbeizuführen. Damit sollen eine falsche ökologische Lenkungswirkung sowie verheerende Belastungen für mittelständische Verkehrsunternehmen verhindert werden.

„Das Eintreten der EU für den umweltfreundlichen Verkehr der Zukunft hat sich heute leider als reines Lippenbekenntnis erwiesen“, sagte Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des bdo zum Beschluss. „In der Praxis soll der emissionsarme öffentliche Verkehr mit Bussen mit Zusatzkosten belastet werden, was Reisende im Grunde wieder zurück in den Privat-Pkw drängt. Diese Entscheidung richtet sich somit auch ganz direkt gegen den Anspruch der Bürgerinnen und Bürger auf saubere Luft.“

Zu der Gesamtentwicklung der groß angelegten EU-Straßenverkehrs-Initiativen fügte Christiane Leonard kritisch an: „Leider droht das EU-Maßnahmenpaket für die Mobilität der Zukunft insgesamt an seinen zu Recht formulierten An-

sprüchen an vielen Punkten zu scheitern. Jetzt ist ein entschiedenes Agieren der Bundesregierung in den Verhandlungen mit den EU-Institutionen gefragt, damit der Bus-Mittelstand in Deutschland und Europa nicht unter die Räder kommt. Wir vertrauen darauf, dass die Bundesregierung hier klar Stellung bezieht und falsche Entscheidungen verhindert.“

Das Votum der Mitglieder im Verkehrsausschuss des Europaparlaments versetzt neben der Umwelt auch dem deutschen Bus-Mittelstand einen existenzgefährdenden Schlag, da die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sich damit deutlich zu verschlechtern drohen. Die Maut würde sowohl für die Bustouristik mit ihren Chorfahrten, Klassenausflügen oder Städtetrips als auch bei der Nutzung des Fernbusses fällig. Das käme einer Bestrafung für ausgerechnet jene Menschen gleich, die sich für eine klimafreundliche Form der Mobilität entscheiden. Zu kritisieren ist auch die soziale Wirkung der neuen Maut, da günstige Bus-tickets es Menschen mit niedrigem Einkommen ermöglichen, mobil zu sein.

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

MEHR ANERKENNUNG FÜR DIE EIGENHEITEN DES BUSVERKEHRS

Fortschritte bei Lenk- und Ruhezeiten

Sie sind nicht unbedingt besonders oft zu beobachten, aber es gibt sie doch: die positiven Entwicklungen auf europäischer Ebene. So hat der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer in den meisten Punkten die Beschlüsse des Verkehrsausschusses (TRAN) des Europäischen Parlaments vom 4. Juni als sinnvollen Fortschritt für die Fahrer in den privaten Busunternehmen gelobt. Der bdo sieht darin die Anerkennung der Europa-abgeordneten, den Besonderheiten des Personenverkehrs Rechnung zu tragen.

„Wir wollen die Trennung“ – so lautete das Motto, mit dem der bdo in zahlreichen Gesprächen mit Mitgliedern des Europäischen Parlaments erfolgreich dafür geworben hatte, die Besonderheiten des Personenverkehrs auch bei den Lenk- und Ruhezeitenregelungen sowie den Entsendevorschriften zu berücksichtigen. „Die Vorschläge der EU-Kommission hatten dies nicht ausreichend berücksichtigt“, so Anja Ludwig, stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des bdo. „Wir freuen uns daher sehr, dass die gewählten Vertreter des Volkes sich wirklich viel Zeit für Gespräche mit uns in Brüssel und Straßburg genommen haben, um hier eine wichtige Korrektur vorzunehmen.“



Noch ist es keine rechtliche Trennung, der Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments erkennt aber die Unterschiede zwischen Personen- und Güterverkehr

Gleichzeitig warnte der Verband in seiner ersten Stellungnahme zu den aktuellen Vorschlägen zu Lenk- und Ruhezeiten sowie zur Entsendung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aber auch vor Fehlentscheidungen, die auf den Weg gebracht wurden und verheerende Folgen für die Bustouristik mit sich bringen würden. Im Juli entscheidet sich, ob das Plenum des Europäischen Parlaments dem Votum des Verkehrsausschusses folgt. Aus Sicht der Busbranche ist es insgesamt wichtig, dass die Langzeitüberwachung von Fahrern sowie zusätzliche komplizierte Restriktionen bei den Ruhezeiten im Zuge weiterer Schritte möglichst verhindert werden.

BÜNDNIS FAIRER WETTBEWERB

Expertengespräch in Düsseldorf

Warum will die öffentliche Hand immer öfter als Unternehmer in Erscheinung treten? Welche schwerwiegenden ökonomischen Schäden ergeben sich daraus für den Mittelstand? Und wie kann in der Öffentlichkeit auf die Bedeutung dieser Fragen effektiv hingewiesen werden? Am 4. Juni haben Vertreter der im „Bündnis fairer Wettbewerb“ organisierten Verbände diese Fragen in Düsseldorf mit einem führenden Experten diskutiert.

Im Gespräch mit dem Wirtschaftswissenschaftler Professor Justus Haucap ging es darum, die sich aktuell vollziehende Kommunalisierung vieler Bereiche der Wirtschaft genauer ins Auge zu fassen und Strategien für ein Gegensteuern zu entwickeln. Als Dekan der Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf und ehemaliger Vorsitzender

der Monopolkommission kann der Gastredner dabei wohl getrost als führender Experte zum Thema gelten.

Auch Professor Haucap stellte noch einmal den Sachkern heraus, dass die Folgen einer Kommunalisierung der Wirtschaft nicht immer direkt und sofort zu erkennen seien, aber dennoch tiefgreifende und schwere Verwerfungen nach sich ziehen. Ob verringerte Steuereinnahmen, rückläufige Effizienz oder gefährdete Arbeitsplätze in der Privatwirtschaft: Es richtet Schäden an, wenn die öffentliche Hand sich zum Unternehmer aufschwingt.

Eine Warnung der Öffentlichkeit, so das Fazit der Anwesenden, kann am besten über belegbare Zahlen gelingen. Zudem muss die Kommunikation zum Thema stetig fortgesetzt werden, um



Das Gespräch mit Professor Justus Haucap zeigte noch einmal: Viele Mittelständler leiden, weil Kommunen sich als Unternehmer versuchen

langfristige Überzeugungsarbeit leisten zu können. Dieser Einsatz ist von großer Bedeutung für den Erhalt des fairen Wettbewerbs in Deutschland, wie die anwesenden Verbandsvertreter festhielten. Neben dem bdo und anderen waren auch der Bundesverband der Deutschen Entsorgungs-, Wasser- und Rohstoffwirtschaft sowie die Bundesvereinigung Deutscher Stahlrecycling- und Entsorgungsunternehmen in Düsseldorf vor Ort.

REPRÄSENTATIVE BDO-UMFRAGE ZEIGT NACHWUCHSSORGEN

Deutschland leidet unter Fahrermangel

Wenn es so weitergeht, droht der Stillstand in Deutschland. Einem allzu realistischen Schreckensszenario zufolge gelangen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bald nur noch schwerlich und selten mit dem ÖPNV ins Büro und an die Werkbank. Wenn überhaupt. Der Grund: Es fehlen vielerorts Busfahrer.

Eine repräsentative Umfrage des bdo unter privaten Busunternehmen aus ganz Deutschland unterstreicht, dass diese düstere Zukunftsvision leider einen allzu wahren Kern hat. In der Busbranche herrscht, so das aktuelle zentrale Ergebnis, ein deutlicher Fahrermangel. Bereits heute müssen dies nahezu 80 Prozent der Betriebe feststellen. In der Summe bedeutet das: Etwa 4.500 Busfahrer werden allein von den privaten Unternehmen gesucht. Aber diese Zahl und ihre

bisherigen Folgen sind leider nur die sprichwörtliche Spitze des Eisbergs.

Eine drastische Verschärfung der Lage ist schon deutlich absehbar. Denn fast 55 Prozent der heute tätigen Busfahrer sind über 50 Jahre alt. Damit ist bereits klar, dass rund 30.000 Fahrer allein in bdo-Mitgliedsunternehmen in den kommenden zehn bis 15 Jahren in den verdienten Ruhestand gehen. Mehr noch: Dem Güterverkehrssektor geht es ähnlich – nur in noch größerer Dimensi-

on. Laut DIHK liegt die Zahl der Nachwuchskräfte, die den Beruf ansteuern, weit unter dem Bedarf. Das strukturelle Defizit wächst in einer Zeit, in der aus ökologischen Gründen ein deutlicher Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Bussen angezeigt ist.

Wo Unternehmer die Gründe sehen, hatte bereits mehrere Wochen zuvor eine andere bdo-Umfrage zum Themenkomplex aufgezeigt. Dieser Erhebung zufolge sind bürokratische Hürden in

der Praxis ein Hindernis für den Griff nach dem Lenkrad. Auch das Image der Branche und des Berufs wurde als Hauptansatzpunkt für Verbesserungen gesehen.

„RUND 4.500 BUSFAHRER FEHLEN SCHON HEUTE IN DEN MITGLIEDSUNTERNEHMEN DES BDO. ZUDEM GEHEN GUT 30.000 IN DEN KOMMENDEN 15 JAHREN IN DEN RUHESTAND.“ | bdo-Umfrage zum Fahrermangel

NEUE MUSTER-AGB FÜR BDO-MITGLIEDSUNTERNEHMEN

So klappt es mit den Tagesreisen

Lange wurde gebangt und geplant. Seit Kurzem nun ist die viel diskutierte Veränderung da. Nachdem zunächst Ende Mai die neue Datenschutzgrundverordnung für helle Aufregung sorgte, gilt seit dem 1. Juli auch das überarbeitete Pauschalreiserecht.

Der bdo hatte in Zusammenarbeit mit seinen Landesverbänden auf diese Veränderung langfristig hingearbeitet und für Mitglieder ent-

sprechende Muster für die Vertragsgestaltung ausgearbeitet. Damit war die Arbeit aber noch nicht getan.

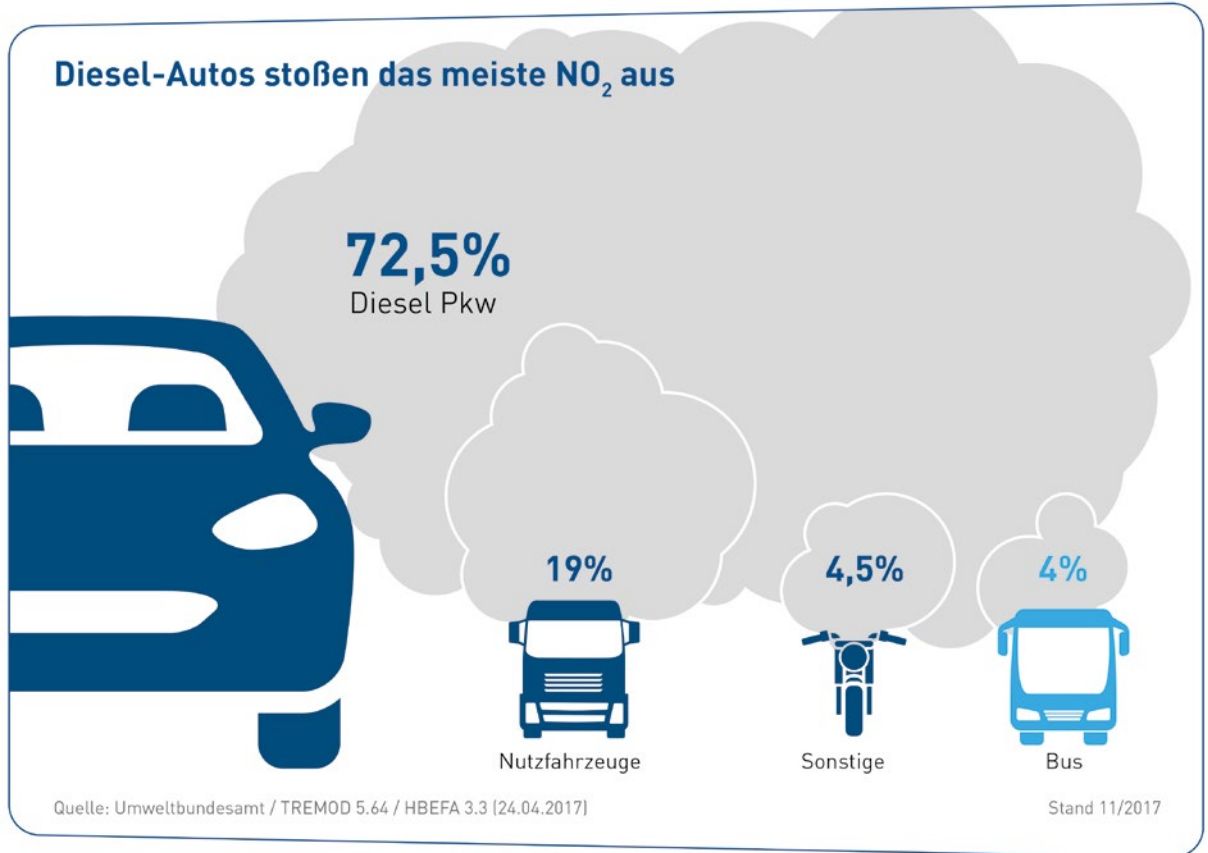
Eine besondere Aufmerksamkeit erhielten zuletzt nämlich auch die Tagesreisen. Da Fahrten, die weniger als 24 Stunden dauern, keine Übernachtung beinhalten und unter einem Gesamtwert von 500 Euro liegen, von den seit Anfang Juli geltenden gesetzlichen Regelungen für das

Pauschalreiserecht ausgenommen sind, würden entsprechende Mustervorlagen hier nicht greifen. So wurden vom Reiserechts-Experten Rechtsanwalt Frank Hütten eigens für Tagesreisen neue Muster-AGB erarbeitet. bdo-Mitgliedsunternehmen erhalten freien Zugriff auf die Dokumente, die zur kostenlosen Nutzung bereitstehen. Der Zugang erfolgt über die einzelnen Landesverbände auf den bekannten Kanälen.

BEGRÜNDUNG DES BUNDESVERWALTUNGSGERICHTS ZUR MÖGLICHKEIT VON FAHRVERBOTEN

Diesel-Fahrverbote kommen, Emissionen bleiben

Die Richtungsentscheidung war schon Ende Februar bekannt geworden. Um die Folgen aber richtig abschätzen zu können, mussten Verkehrsexperten und politische Entscheidungsträger noch auf die ausführliche Urteilsbegründung zum Spruch des Bundesverwaltungsgerichts zu Fahrverboten für Diesel-Fahrzeuge warten. Mitte Mai war es dann so weit. In einem 30-seitigen Text sind die Details zum Richterspruch seitdem nachzulesen. Das Fazit: Ja, das Urteil macht den Weg für regionale Fahrverbote frei, setzt aber gleichzeitig stark auf das Prinzip der Verhältnismäßigkeit. Für „zonale Verbote“ formulieren die Richter strenge Anforderungen: „Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist stets zu beachten und verbietet es, derartig weitreichende Verkehrsverbote ohne Berücksichtigung der damit für die Betroffenen verbundenen wirtschaftlichen Folgen auszusprechen.“



Wenn der Pkw-Verkehr durch Busfahrten ersetzt werden kann, geht die Abgasbelastung zurück

Fahrverbote für ältere Diesel-Fahrzeuge wurden umgehend nach Vorliegen der schriftlichen Urteilsbegründung in Hamburg auf den Weg gebracht. Kurze Straßenabschnitte mit hohen Be-

lastungen können seitdem von älteren Diesel-Pkw nicht mehr genutzt werden. Die Autofahrer müssen Umgehungen nutzen. Das Beispiel zeigt somit auch, dass derartige Verbote vielleicht geeignet sind, Grenzwerte punktuell einzuhalten.

Sie helfen an sich jedoch nicht dabei, die Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Das kann nur eine Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Mobilitätsoptionen – wie Bus und Bahn – erreichen.

LHO: GESPRÄCH IM HESSISCHEN LANDTAG

Für Chancengleichheit und Vielfalt

Wie entwickelt sich die Situation bei Vergabe und Wettbewerb für die privaten hessischen Busunternehmer? Am 23. Mai bot sich die Gelegenheit, diesen wichtigen Themenbereich im Landtag mit Entscheidungsträgern zu diskutieren. Die Spitze des LHO traf dabei mit dem Staatssekretär im Hessischen Verkehrsministerium, Mathias Samson, dem Mobilitätsbeauftragten des Landes Hessen, Volker Sparmann, sowie den Abgeordneten Karin Müller (Bündnis 90/Die Grünen) und Heiko Kasseckert (CDU) zusammen. Anlass des Gesprächs war der auf der Jahreshauptversammlung des Verbands geäußerte Wunsch der Unternehmer, einen runden Tisch einzurichten, der sich mit der

Vergabesituation in Hessen auseinandersetzen solle. Der Termin war nun ein Auftakt in kleiner Runde für mögliche weitere Gespräche hierzu.

Seitens des LHO wurde betont, dass Chancengleichheit aller Beteiligten sowie der Erhalt einer Marktvielfalt wichtige Voraussetzungen für den Wettbewerb seien. Als entscheidend wurden vom Verband vergleichbare Standards und Prüfmöglichkeiten der Angebote beschrieben. Als Beispiel nannte man die Urkalkulation, die derzeit nicht bei allen Vergabeverfahren vorgegeben wird. Als wichtig wurde auch die Vorgabe einer Subunternehmerquote angesehen, sowohl bei europaweiten Ausschreibungen als auch bei

kommunalen Direktvergaben. Beides könnte dazu führen, dass gerade kleinere Unternehmen ihre Chancen im Markt erhalten könnten.

Die politischen Vertreter betonten, ein hohes Interesse an einer Marktvielfalt sowie einem hochwertigen ÖPNV zu haben. Es wurde zugesagt, den Themenkomplex im Mobilitäts- und Koordinierungsrat – einem Beratungsgremium, in dem unter anderem die Aufgabenträger-Organisationen des ÖPNV in Hessen vertreten sind – zu behandeln sowie einen Informationsaustausch zwischen den Vergabestellen durchzuführen. Dabei soll möglicher Anpassungs- beziehungsweise Änderungsbedarf bei Vergabeverfahren diskutiert werden.