

AKTION ZUM SCHULSTART IN DEUTSCHLAND

# Im Einsatz für Sicherheit im Straßenverkehr

**S**icher unterwegs – ob zu Fuß, auf dem Rad oder im Bus: Wenige Wochen nach Beginn des neuen Schuljahres in einigen Bundesländern haben der bdo und sein brandenburgischer Landesverband VdOB an die Bedeutung von Rücksichtnahme und Sicherheit im Straßenverkehr erinnert. Im Rahmen der Sicherheitsinitiative BUSSTOP empfing dabei Ines Jesse, Staatssekretärin im brandenburgischen Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, die Verbände und eine Gruppe von Schulkindern in Potsdam. Die gemeinsame Botschaft: Jetzt gilt es besonders, auf neue ABC-Schützen zu achten.

**Ein freundlich-lustiges Bild** bot sich Ines Jesse bei dem Termin Ende August. 20 Schülerinnen und Schüler waren bei bestem Sonnenschein angetrieben, um der Staatssekretärin selbst gemalte Bilder zu überreichen, mit denen sich die Kinder mit dem Thema „Verkehrssicherheit“ auseinandergesetzt hatten. Unterhalten wurden die Kinder unter anderem von einer Zebra-Figur, die im Zentrum der Verkehrssicherheitsinitiative des Landes Brandenburg steht. Bei allem Spaß unterstrich der Termin aber mit Ernst die Wichtigkeit einer achtsamen Teilnahme am Verkehr.

**Christiane Leonard**, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer (bdo), sagte dazu: „Seit wenigen Wochen läuft in Brandenburg bereits das neue Schuljahr. Wir als Busbranche wollen daher zu diesem Zeitpunkt alle Verkehrsteilnehmer noch einmal darum bitten, mit viel Aufmerksamkeit und Rücksicht unterwegs zu sein. Wir freuen uns sehr, diese Botschaft heute gemeinsam mit dem



Zum Schulstart 2019 weist der bdo mit Brandenburgs Staatssekretärin Ines Jesse auf die Bedeutung der Verkehrssicherheit hin

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg und unserem brandenburgischen Landesverband VdOB zu unterstreichen und so auf die Bedeutung der Schulwegsicherheit hinzuweisen.“

**Staatssekretärin Ines Jesse** sagte: „Sichere Schulwege sind uns wichtig. Verwaltung, Politiker, Schulen und Eltern müssen gemeinsam daran arbeiten. Wir appellieren an alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere im Umfeld von Schulen besonders aufmerksam zu sein.“ Der Termin in Potsdam war Teil der Initiative BUSSTOP, mit der die privaten Busunternehmen in Deutsch-

land in der Öffentlichkeit auf das Thema Schulwegsicherheit hinweisen. Die Initiative BUSSTOP wurde vom Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer ins Leben gerufen und soll einen Beitrag zur Verbesserung der Schulwegsicherheit leisten. Zentrales Modul der Initiative ist die Mobilitätserziehung unter pädagogisch-didaktischen Gesichtspunkten mit aktuellen und umfangreichen Informationen zum Thema „Schule und Bus“. Die Schirmherrschaft übernimmt traditionell der Bundesverkehrsminister. Andreas Scheuer setzt seit 2018 das Engagement seiner Amtsvorgänger Peter Ramsauer und Alexander Dobrindt fort.

VORGESCHLAGENE SENKUNG DER TICKETPREISE IM ÖPNV

## Nicht der Preis zählt, sondern das Angebot

**M**ehr schöner Schein als echte Lösung. Mit publikumswirksamen Vorschlägen wurde Anfang September in Deutschland erneut die Diskussion über eine Senkung der Ticketpreise im ÖPNV eröffnet. Die SPD brachte einen Jahrespreis von 365 Euro für Abonnenten einer Dauerkarte ins Spiel. Dies solle – nach dem Vorbild der Umsetzung in Wien – zu einem deutlichen Fahrgastgewinn und damit verbunden zu wesentlichen Verbesserungen der Umweltbilanz im Verkehrssektor führen. Das Ziel ist richtig. Der Weg bleibt aber, wie bei ähnlichen Einwüfen zuletzt bereits von Fachleuten aufgezeigt, falsch. Und zwar aus mehreren Gründen.

**Die Reduzierung der Ticketpreise** würde massive Summen verschlingen. Dabei würde es sich um

Geld handeln, das damit an wirklich entscheidender Stelle fehlt – nämlich bei den dringend benötigten Investitionen in ausgeweitete und verbesserte Angebote. Konkret braucht es derzeit vor allem zusätzliche Linien, dichtere Takte, verbesserte Anschlüsse, Innovationen und eine Stärkung der Infrastruktur. Derartige Neuerungen sind es, die viele Fahrgäste tatsächlich überhaupt erst in die Position bringen, auf das Auto zugunsten des ÖPNV zu verzichten. Günstige Fahrscheine hingegen lassen keinen Bus zusätzlich fahren oder eine Verringerung der Fahrzeiten möglich werden.

**Aber einmal angenommen**, eine Preissenkung führte tatsächlich zu neuen Fahrgästen. Damit würde sich das nächste elementare Problem

der Vorschläge einstellen: Zusätzliche Kunden würden in ein ohnehin schon teilweise an der Belastungsgrenze operierendes System kommen. Es wäre vorprogrammiert, dass die neuen Kunden sich schnell davon wieder abwenden würden, weil das Angebot ihren Ansprüchen nicht genügt.

**Verkehrsexperten und Bus- und Bahn-Unternehmen** sind sich weitgehend einig: Ja, es muss zu einem Investitionsschub im ÖPNV kommen, damit ein Wandel im Modal-Split möglich wird. Dieses Geld muss aber genutzt werden, um die Angebote auszuweiten und mit neuem Schwung zu versehen. Nur so gelingt die Wende hin zu einem nachhaltigeren Verkehrssektor in Deutschland.

FERNLINIEN- UND REISEBUSSE MIT NIEDRIGSTEN EXTERNEN KOSTEN

## Gut für Umwelt und Gesellschaft

**D**er Bus steht auf Platz eins. Das behauptet nicht einfach die Branche über sich selbst. Es ist vielmehr das Ergebnis einer neuen Untersuchung, die von der Interessenvertretung des Schienenverkehrs in Deutschland angestoßen wurde. Die aktuelle Studie zum Vergleich der sogenannten externen Kosten im Mobilitätssektor belegt die herausragende gesellschaftliche Bedeutung des Busverkehrs in Deutschland.

**Die im Auftrag der Allianz** pro Schiene erhobenen Werte belegen erneut, dass Bus und Bahn gleichermaßen als umwelt- und klimafreundliche Mobilitätsoptionen mit klar berechenbaren Gewinnen für die Gemeinschaft zu sehen sind. Der Bus im Fernverkehr (Reise- und Fernlinienbus) ist insgesamt sogar das Verkehrsmittel mit den geringsten Folgekosten (1,82 Cent pro Personenkilometer) für die Gesellschaft – noch vor dem Schienenfernverkehr (2,08 Cent pro Personenkilometer). Diese Ergebnisse sollten sich aus Sicht des bdo in besseren Rahmenbedingungen niederschlagen. Zudem müssen die Untersuchungen den Ausgangspunkt für eine differenzierte Debatte über den Straßenverkehr bilden, bei der die Vorteile des Busses von den Nachteilen des Pkw getrennt sind.

„**Der Bus steht an Position eins.** Dieser Wert und die weiteren Zahlen der Studie zeigen wieder einmal, welche herausragende Bedeutung der Busverkehr für unsere Gesellschaft schon hat und noch haben kann“, sagte bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard in Berlin zu den vorgestellten Ergebnissen. „Die Untersuchung macht deutlich, dass Investitionen in den Busverkehr letztlich ein dickes Plus bringen, weil die Folgekosten des Verkehrs sinken, wenn mehr Menschen in den Bus sowie in die Bahn steigen. Wir verbinden mit diesen Zahlen daher



**Der Bus belastet die Gesellschaft mit den niedrigsten externen Kosten**

auch einen direkten Appell an die Politik in Bund, Ländern und Kommunen: Bitte schaffen Sie bessere Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr mit Bussen. Machen Sie einen Ausbau der Angebote möglich.“

**Mit Blick auf das Abschneiden** des Busses betonte Leonard im Detail weiter: „Nachdem das Umweltbundesamt dem Bus im Fernverkehr schon die beste Umweltbilanz bescheinigt hat, bestätigt sich dies nun noch einmal in den weiter gefassten externen Kosten. Das ist eine wichtige Erkenntnis, die unter anderem auf die modernen Flotten und eine hohe Auslastung zurückzuführen ist. Ich plädiere für einen Wandel in den politischen Ver-

kehrsdiskussionen: Jeder in Deutschland weiß mittlerweile um die Umweltvorteile der Bahn. Leider wird aber noch viel zu oft übersehen, dass der Bus bei Klima- und Umweltschutz die Spitzenposition im Verkehrssektor einnimmt. Das muss sich ändern. Auch die althergebrachte undifferenzierte Trennung zwischen Schienen- und Straßenverkehr bringt uns nicht weiter. Wir müssen vielmehr zwischen wertvollen Mobilitätsformen wie Bus- und Bahnfahren und den gesellschaftlich teuren Spielarten wie Pkw- und Flugverkehr unterscheiden. Dieser Logik zufolge sollte auch die Senkung der Mehrwertsteuer für umweltfreundliche Verkehrsmittel entsprechend ausgestaltet und auf den Bus ausgedehnt werden.“

VERNETZUNG MIT WEITEREN BRANCHENVERBÄNDEN

## Der Mittelstand verdient Rückenwind



© bdo Die bdo-Hauptgeschäftsführung zeigte sich in Berlin im Kreis der Mittelstandsallianz

**V**iel besungen und doch nur wenig bedacht. So erlebt es der Mittelstand aktuell, wenn es um die Ausgestaltung der konkreten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in Deutschland geht. Kleine und mittlere Unternehmen sind das Erfolgsgeheimnis am Standort Deutschland. Damit das auch so bleiben kann, setzt sich die Mittelstandsallianz des Bundesverbands mittelständische Wirtschaft (BVMW) dafür ein, dass ihnen mehr Beachtung in Politik und Öffentlichkeit zukommt.

**Seit wenigen Monaten** engagiert sich auch der bdo auf dieser Ebene für die Interessen der privaten Busunternehmen in Deutschland. Ende August bot sich die Gelegenheit, in diesem Zusammen-

hang Akzente für den Mobilitätssektor zu setzen. Dafür nahmen für den bdo Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard und ihre Stellvertreterin Anja Ludwig am Strategiemeeting der Mittelstandsallianz teil. Besprochen und ausgewählt wurden die wichtigsten aktuellen Themen sowie Schwerpunkte der zukünftigen Arbeit.

**Die Mittelstandsallianz** nimmt unter anderem die Themenbereiche „Steuern“, „Digitalisierung“ und „Arbeitsmarkt“ in den Fokus – und bringt dabei die Expertise von 35 Partnerverbänden und den dahinterliegenden 900.000 Unternehmerstimmen zusammen. Für Christiane Leonard waren es „gute und wichtige Gespräche“ beim Strategiemeeting.

BDO REAGIERT AUF VORSCHLÄGE FÜR NOVELLE DER STRASSENVERKEHRSORDNUNG

# Richtiges Ziel, falscher Weg

**E**in Rückschritt für die Mobilität in Deutschland muss dringend verhindert werden. Aus diesem Grund lehnen die privaten Busunternehmen in Deutschland eine Freigabe der Busspuren für Pkw und Elektrokleinstfahrzeuge ab. Mitte August hatte der bdo in deutlicher



Weise den entsprechenden Vorschlägen aus dem Bundesverkehrsministerium zur Novellierung der Stra-

ßenverkehrsordnung widersprochen. Die angedachte Maßnahme würde nicht zu einer Verbesserung der Umweltbilanz im Verkehrssektor führen. Im Gegenteil. Man müsse vielmehr mit neuen Problemen und Rückschritten rechnen, wenn Städte und Gemeinden tatsächlich von dieser Möglichkeit

Gebrauch machen sollten. Genau zu prüfen wäre aus Sicht des bdo auch, wie sich eine solche Neuerung auf die Verkehrssicherheit auswirken könne, da man mit zusätzlichen Unfällen rechnen müsse.

**„WENN WIR DIE BUSSPUREN MIT PKW UND ROLLERN FLUTEN, VERLÄNGERN SICH DIE FAHRTZEITEN – UND DER ÖFFENTLICHE BUSVERKEHR VERLIERT ZWANGSLÄUFIG AN ATTRAKTIVITÄT.“** | bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard

ßenverkehrsordnung widersprochen. Die angedachte Maßnahme würde nicht zu einer Verbesserung der Umweltbilanz im Verkehrssektor führen. Im Gegenteil. Man müsse vielmehr mit neuen Problemen und Rückschritten rechnen, wenn Städte und Gemeinden tatsächlich von dieser Möglichkeit

zu den ersten Entwürfen für eine Novelle der Straßenverkehrsordnung, wie sie vom BMVI vorgebracht wurde. Leonard argumentierte weiter: „Bundesverkehrsminister Scheuer möchte die Mobilität der Zukunft stärken. Er gibt damit das richtige Ziel vor. Leider schlägt diese konkrete Idee aber die völlig falsche Richtung ein. Wenn wir die Busspuren mit Pkw und Rollern fluten, verlängern sich die Fahrtzeiten – und der öffent-

liche Busverkehr verliert zwangsläufig an Attraktivität. Das ist das Gegenteil all dessen, was die Verkehrsexperten in Deutschland einhellig fordern. Statt Pkw mit drei Insassen zu fördern, müssen wir endlich Busse mit 30 und oftmals noch weit mehr Fahrgästen stärken. Weder Pkw noch Elektrofahrzeuge werden große Schritte für die Lösung unserer Verkehrs- und Umweltprobleme bringen. Vorfahrt für Bus und Bahn sind die einzige richtige Antwort auf die aktuelle Herausforderung, die Mobilität der Zukunft zu gestalten.

Darum muss der öffentliche Verkehr weiter ausgebaut – und nicht vor neue Hindernisse gestellt werden.“

**Im Entwurf aus dem Bundesverkehrsministerium** heißt

es zwar, dass die „Straßenverkehrsbehörden der Länder die Freigabe von Bussonderfahrstreifen künftig anordnen können“. Es wird somit eine Option ins Spiel gebracht. Aus Sicht der Busbranche sollte aber eine solche Möglichkeit gar nicht erst eingeräumt werden. Diese Einschätzung fand in der folgenden öffentlichen Debatte viel Zustimmung von anderen Verkehrsexperten und Umweltschützern.

ABSTIMMUNG ZWISCHEN BDO UND LANDESVERBÄNDEN

# Geschäftsführerkonferenz des Busgewerbes in Berlin

**E**in Raum, zwei Tage, 18 Landesverbände. Am 4. und 5. September kamen in der bdo-Geschäftsstelle in Berlin-Mitte die Vertreter der Busbranche aus ganz Deutschland zusammen, um über gemeinsame Aufgaben, Perspektiven und Möglichkeiten zu sprechen. Ein Blick auf die Tagesordnung zeigt, warum das so wichtig ist. Auf dem Programm standen neben dem Austausch zur PbefG-Novelle sowie zur Umsetzung der Clean Vehicle Directive auch der Punkt „Fahrermangel“ sowie die Ausrichtung der Kommunikation zu Umwelt- und Klimafragen.

**Letzteres offenbart** geradezu beispielhaft, warum eine aktive und gemeinschaftliche Interessenvertretung derzeit so bedeutsam ist: Während der Bus wiederholt in Untersuchungen mit der besten Klimabilanz aller Verkehrsträger auffällt, ist diese Botschaft noch nicht in der Breite angekommen. Das soll sich nun dank gemeinsamer Anstrengungen ändern. Das Thema „Umwelt“ kann und muss zu einer Priorität der Kommunikation in der Busbranche werden. Auch um den expliziten politischen Versuchen entgegenzuwirken, die eine einseitige Förderung des Schienenverkehrs anstreben.



Von Schleswig-Holstein bis Bayern: Die Geschäftsführerkonferenz des bdo brachte Branchenvertreter aus dem ganzen Land in Berlin zusammen

**Ebenfalls intensiviert** werden die Bemühungen um neue Fahrerinnen und Fahrer, wie die Verantwortlichen der Landesverbände gemeinsam mit dem Bundesverband diskutierten. Trotz

regionaler Unterschiede und Eigenheiten stellten die Geschäftsführer auf ihrer Sitzung in Berlin große Einigkeit in den allermeisten Punkten fest.

CHARITY-EVENT DES WBO

## ErlebnisBusReise für 1.000 Kinder



Staatssekretärin Bärbl Mielich, WBO-Vorsitzender Klaus Sedelmeier und Manuela Stone, Geschäftsführerin Legoland Deutschland (v.l.n.r.)

**G**lücklich und zufrieden nach einem tollen Tag: Die ErlebnisBusReise von Legoland Deutschland und dem Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V. (WBO) bescherte mehr als 1.000 Kindern und deren Betreuern aus sozialen Einrichtungen eine aufregende Zeit im Familien-Freizeitpark in Günzburg. Ermöglicht hatten die vergnüglichen Stunden die Einladung von Legoland Deutschland und mehr als 20 engagierte Busunternehmen aus Baden-Württemberg: Die WBO-Mitglieder hatten sowohl Busse als auch Fahrer

für die gute Sache unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

„Dieses Engagement ist nicht selbstverständlich“, so Bärbl Mielich, Staatssekretärin im baden-württembergischen Ministerium für Soziales und Integration, „Sie sind ein Vorbild für eine Gesellschaft des Miteinanders.“ „Für uns als Familien-Freizeitpark stehen immer die Kinder im Mittelpunkt“, so Manuela Stone, Geschäftsführerin Legoland Deutschland, „wir freuen uns, wenn diese nach einem Tag bei uns glücklich nach Hause

fahren – umso mehr, weil unsere heutigen Gäste es nicht immer leicht im Leben haben.“ Klaus Sedelmeier, Vorsitzender des WBO, liegt die ErlebnisBusReise, die in diesem Jahr zum 14. Mal Menschen beglückt hat, sehr am Herzen: „Ich bin froh und stolz auf meine Kolleginnen und Kollegen, die diesen Tag möglich gemacht haben.“

Die ErlebnisBusReise für Kinder stand im Jahr 2019 unter der Schirmherrschaft von Manfred Lucha, dem Sozialminister des Landes Baden-Württemberg.

ZUR FRAGE DER REAKTIVIERUNG VON SCHIENENSTRECKEN: WBO FÜR „EIN MEHR AN BUS“

## Ausbau der Buslinien gefordert

**D**as baden-württembergische Verkehrsministerium möchte Schienenstrecken reaktivieren und hat sich diesbezüglich auch an den Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V. (WBO) gewandt. Dieser befürwortet „ein Mehr an Bus“ – insbesondere im Sinne des Klimaschutzes.

„Als Busverband sind wir ein denkbar schlechter Adressat für eine Stellungnahme zu einer möglichen Reaktivierung von Schienenstrecken“, erklärte WBO-Geschäftsführer Dr. Witgar Weber in einem Schreiben an Landesverkehrsminister Winfried Hermann. „Für uns ist und bleibt der Bus das flexible, klimafreundliche Verkehrsmittel Nummer eins.“



WBO-Geschäftsführer Dr. Witgar Weber fordert von seiner Landesregierung den Ausbau des flexiblen Busverkehrs

Er gibt zu bedenken, dass selbst bei optimistischer Annahme in den allermeisten Fällen eine Betriebsaufnahme bis Ende 2030 nahezu ausgeschlossen sei. „Reaktivierungen erscheinen somit als kein probates Mittel, um dem Klimawandel zeitnah entgegenzutreten – wenn überhaupt“, so der Wortlaut des Briefes. Der WBO hält es für sinnvoller, sich mit den immer knapper werdenden Mitteln auf die Stärkung der vorhandenen Infrastruktur zu konzentrieren: auf Schiene und Straße.

Für den richtigeren und besseren Weg hält der WBO den Ausbau des Busnetzes – wie durch die Förderung neuer Regiobuslinien. Denn dafür wurden Strecken identifiziert, für die es keine Schienenverbindungen gibt. „Dort, wo Schienenverbindungen

weggefallen sind, haben sich die Verkehrsströme oft über Jahrzehnte hinweg andere Wege gesucht“, schreibt Geschäftsführer Dr. Weber an den Verkehrsminister. „Im Zweifel ist die Straßeninfrastruktur seither deutlich gestärkt worden, wovon dann auch das Verkehrsmittel Bus profitiert.“

**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