

# „ÖFFENTLICHER VERKEHR IST EIN WERTVOLLES GUT FÜRS LAND.“



*Die Welt kann dieser Tage auf 125 Jahre Busverkehr zurückblicken. Ein Jubiläum, das ein Anlass zum Feiern ist – und Grund genug über die Zukunft der Mobilität nachzudenken. Karl Hülsmann, Busunternehmer und Präsident des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer (bdo), fasst zusammen, worauf es in den nächsten Jahren ankommen wird. Er erklärt, warum ein Preis für Tickets wichtig ist, und wie der Abschied vom Pkw gelingen kann.*

## **Herr Hülsmann, mehr als 5 Milliarden Menschen steigen jedes Jahr in Deutschland in einen Bus. Wie sehen Sie diese Zahl?**

Ich lese aus der Verkehrsstatistik vor allem zwei Dinge heraus: Zunächst einmal belegt die genannte Zahl, welch ungemein große Bedeutung der Bus schon heute für die Mobilität im Land hat. Gleichzeitig wünschen wir uns aber auch deutlich mehr Fahrgäste. Ein solches Wachstum im öffentlichen Personenverkehr wird einfach gebraucht, damit die Emissionen sinken und die Lebensqualität steigt. Die gute Nachricht ist: Die Chance ist da.

Wir müssen es in kleinen Städten und im ländlichen Raum vor allem schaffen, uns als gute und belastbare Alternative zum Auto zu zeigen, das bislang oftmals noch als unverzichtbar gilt. Wenn ein starkes, verlässliches und passgenaues Angebot mit Bus und Bahn einmal steht, dann ist ein tiefgreifender Wandel schnell möglich. Wenn wir Pendlerinnen und Pendlern erst mal zu allen notwendigen Zeiten und auf den gewünschten Strecken ein Angebot machen können, dann werden sie das auch nutzen. Wir brauchen dafür mehr unternehmerische Initiativen statt Einerlei. Wir benötigen Ideen, die aus Wettbewerb erwachsen, statt vorgegebene Pläne nach altbekanntem Schema. Vor Ort braucht der ÖPNV Unternehmen, die kreative Angebote schaffen, die konkret auf die regionalen Bedürfnisse abgestimmt sind. Damit dieses Potenzial sich besser entfalten kann, sind die entsprechenden Rahmenbedingungen gefragt.

## **Was muss sich also konkret im Verkehrssektor ändern?**

Wir müssen jetzt vor allem eine Basis schaffen, auf der unternehmerische Initiative genau jene attraktiven Angebote für Fahrgäste schaffen kann, die gebraucht werden und die gewünscht sind. Das kann und muss mit den bevorstehenden Änderungen am Personenbeförderungsgesetz geschaffen werden. Das neue PBefG sollte die Grundlage dafür sein, dass wir die Stärken unserer bisherigen Verkehrslandschaft nutzen – im Interesse von Fahrgästen und Umwelt. So erhalten wir die kreativen Lösungen, mit denen wir vor Ort die Fahrgäste gewinnen. Wichtig wird es auch sein, dass die Verkehrsunternehmen das Interesse am Fahrgast nicht verlieren wie beim sogenannten Ausschreibungsverkehr. Nur wenn der wirtschaftliche Erfolg der Unternehmen unmittelbar mit der Nutzung des Verkehrsangebotes durch Fahrgäste gekoppelt ist, kann die Verkehrswende zum Erfolg werden. Fahrleistungen, die dauerhaft nicht von den Fahrgästen angenommen werden, belasten die Umwelt und tragen nicht zur Verkehrswende bei.

## **In seiner Funktion als Klimaretter ist der öffentliche Personenverkehr ja derzeit in Mode. Sie rennen also mit Ihren Vorschlägen offene Türen ein, oder?**

Als Mittelständler muss ich leider sagen: Das Gegenteil ist der Fall. Da gibt es einen merkblichen Unterschied zwischen Worten und Taten. In den Reden sind alle schon fleißige Klimaschützer. Wenn es um die Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs geht, bekommen die privaten Busunternehmen derzeit aber noch nicht viel Unterstützung. Und dass, obwohl das Umweltbundesamt dem Bus bessere CO<sub>2</sub>-Werte ausstellt als dem Zug. Das neue Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz brachte für den Bus beispielsweise keine Fortschritte. Und wenn es etwa um die Förderung der Elektromobilität oder der Wasserstoff-Antriebstechnik geht, stehen wir teils vor sehr hohen Einstiegshürden beispielsweise bei der Zahl der neu angeschafften Fahrzeuge. Konkret bedeutet das: Mittelständler, die

eigenwirtschaftlich ihre Leistungen erbringen, bekommen keine Unterstützung, während kommunale Unternehmen stark von den bisherigen Programmen profitieren. All das ist für uns private Unternehmer enttäuschend. Vor allem sind das aber auch jeweils alle vergebene Chancen, den Bus im Wettbewerb zum Pkw sinnvoll zu stärken.

### **Es fällt auf, dass Sie nicht auf den viel diskutierten „kostenlosen ÖPNV“ eingegangen sind. Oder wenigstens auf das 365-Euro-Ticket, mit dem Wien so erfolgreich ist. Warum eigentlich?**

Als Unternehmer im Mittelstand weiß ich eines ganz genau: Geld kann man nur einmal ausgeben. Und deshalb muss man es für das Richtige ausgeben. Zurzeit ist das ganz klar der Angebotsausbau. Was nützt mir als Fahrgast denn ein kostenloses Ticket, wenn es keinen Bus gibt, der mich zu meinem Ziel bringt. Die Leute nutzen den Bus ja auf dem Weg zur Arbeit nicht fürs Sightseeing oder weil es so schön warm ist. Die wollen schnell an ihr Ziel gelangen. Und jetzt muss dieses Ziel möglich gemacht werden. Über den Preis kann man danach sprechen, wenn wir eine Basis dafür geschaffen haben, Menschen eine hundertprozentige und angenehme Alternative zum Auto zu bieten. Das ist schon eine gewaltige Aufgabe für den öffentlichen Personenverkehr. In Wien hat neben den verkehrlichen Beschränkungen auch die Angebotsverbesserung den wesentlichen Anteil am Erfolg gehabt.

Aus meiner Sicht ist der Preis zudem auch psychologisch wichtig: Öffentlicher Verkehr ist ein wertvolles Gut fürs Land. Das kostet etwas. Und das sollte jedem Fahrgast auch klar sein. Es geht um moderne Fahrzeuge. Es geht um die Männer und Frauen am Steuer. Um verlässliche Angebote. Und auch Innovationen. Jetzt zu sagen: Das gibt es alles umsonst. Das wäre aus meiner Sicht irreführend.

### **Die EU hat schon verbindliche Quoten für saubere Busse beschlossen. Schaffen wir in Deutschland die ambitionierten Vorgaben? Und wie wird sich das auf den Busverkehr auswirken?**

Die Umstellung auf die sogenannten alternativen Antriebe könnte ruhig von Seite der Politik etwas einfacher, umfassender und nachhaltiger gestaltet werden. Wir brauchen eine einfache und unbürokratische Förderlandschaft aus einer Hand, die sich leichter erschließen lässt, alle Aspekte mit einbezieht und zudem verstetigt wird. Bislang konzentriert sich vieles auf den Ausgleich eines Teils der Mehrkosten für die Anschaffung von Fahrzeugen. Was ist eigentlich mit dem Rest? Außerdem explodieren mit der Elektromobilität auch die Kosten für Infrastruktur, veränderte Disposition, Personal und Werkstatt. Und zwar auf Jahrzehnte hinaus. Das muss doch alles bedacht werden. Da wünsche ich mir als Unternehmer eine einzige Ablaufstelle, die auch für kleinere Betriebe konkrete Wege aufzeigt und alle Facetten abdeckt. Bislang ist die Antriebswende leider gar nicht mittelstandsfreundlich gestaltet worden.

### **Eine andere Baustelle für private wie öffentliche Verkehrsunternehmen ist der Fahrermangel. Scheitert die Verkehrswende am Ende, weil Ihnen die Fachkräfte fehlen?**

Das ist natürlich ein ganz wichtiges Thema. Noch sehen wir uns im Mittelstand zwar gut aufgestellt. Aber auch wir können

die Augen nicht davor verschließen, dass viele Fahrerinnen und Fahrer in den kommenden 15 Jahren in Rente gehen werden. Die Branche ist deshalb dran. Wir legen im Frühjahr als private Busunternehmen eine Kampagne zu dem Thema auf, mit der wir über die Arbeit im Bus informieren. Da können wir zeigen: Der Job ist zukunftssicher, abwechslungsreich, sinnstiftend. Es braucht aber Unterstützung, etwa von den Arbeitsagenturen vor Ort.

Wir brauchen Busfahrer, damit das wichtige gesellschaftliche Ziel Verkehrswende erreicht werden kann. Dafür sollten aus unserer Sicht auch ein paar regulatorische Veränderungen vorgenommen werden. Schauen Sie sich die Prüfungsunterlagen der IHKs mal an. Das ist sehr schwer verständlich formuliert, auch für Menschen die gut Deutsch sprechen und im Bus kompetent beraten können. Warum sollten diese Menschen die Prüfung nicht auch in einer anderen Sprache ablegen können.

### **Anlass für dieses Gespräch ist ein Jubiläum: Am 18. März 1895 wurde der weltweit erste Bus im Linienverkehr in Betrieb genommen. Was bringen die nächsten 125 Jahre?**

Ich bin eigentlich sehr optimistisch für unsere Branche. Alle sind sich doch einig, dass wir den öffentlichen Personenverkehr jetzt mehr denn je brauchen: Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler, die jungen Menschen auf den Umwelt-Demos, Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner. Die Zukunft gehört Bus und Bahn. Und ergänzend dazu muss man sagen: Die nähere Zukunft gehört vor allem dem Bus. Denn nur der Bus ist schnell für einen Wandel im Verkehrssektor bereit. Neue Linien lassen sich morgen auflegen. Dichtere Takte können sofort bestellt werden. Die notwendigen Veränderungen an der Schieneninfrastruktur werden hingegen viele Jahre, wenn nicht Jahrzehnte, in Anspruch nehmen. Wir als Busbranche stehen heute schon bereit.

Sorge macht mir als Mittelständler aber die sich ausbreitende Kommunalisierung, mit der ein Wettbewerb vielerorts schon unterbunden wird. Ich bin der festen Überzeugung: Es wirkt sich negativ auf die Leistungsfähigkeit aus, wenn die Prinzipien der Marktwirtschaft nicht mehr gelten. Viele meiner Kolleginnen und Kollegen mussten schon ihre Traditionsbetriebe aufgeben. Das schmerzt mich. Es muss auch in Zukunft noch einen Platz geben für eigenwirtschaftliche Verkehre und private Initiative. Obwohl allen Politikerinnen und Politikern sowie den Bürgerinnen und Bürgern klar ist: „Der Staat ist nicht der bessere Unternehmer“ steuern wir im ÖPNV in die Planwirtschaft. Denn nichts anderes ist der sogenannte „Ausschreibungswettbewerb“. Und die Kommunalisierungen helfen der Verkehrswende auch nicht.

In den zurückliegenden 125 Jahren konnten wir als Mittelstand uns noch einbringen und einen wertvollen Beitrag leisten – nah an den Fahrgästen und fest lokal verwurzelt. Das sieht jetzt an vielen Stellen anders aus. Ich hoffe, wir können das verhindern und mit dem neuen Personenbeförderungsgesetz die alte Balance im Markt wiederherstellen.