

VOLLBREMSUNG FÜR DIE MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND



Mautpläne und Fahrermangel bedrohen den Busverkehr.



Chancen eröffnen:

Öffnung der Fahrerprüfung für mehrere Sprachen gefordert.

Seite 6 & 7

Europas Fehlgriff:

Neuerliche Maut-Pläne drohen den Umweltschutz auszuhebeln.

Seite 8 & 9

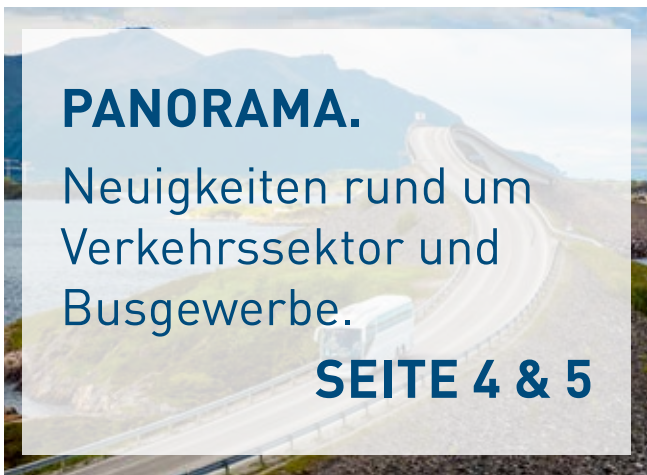


INHALT



EDITORIAL.
Fakten ebnen den Weg für den Wandel der Mobilität.

SEITE 3



PANORAMA.
Neuigkeiten rund um Verkehrssektor und Busgewerbe.

SEITE 4 & 5



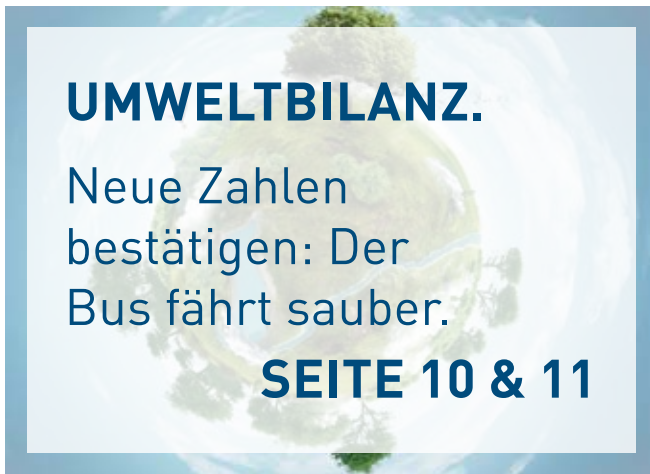
MOBILITÄT SICHERN.
mit Fahrerprüfungen in verschiedenen Sprachen.

SEITE 6 & 7



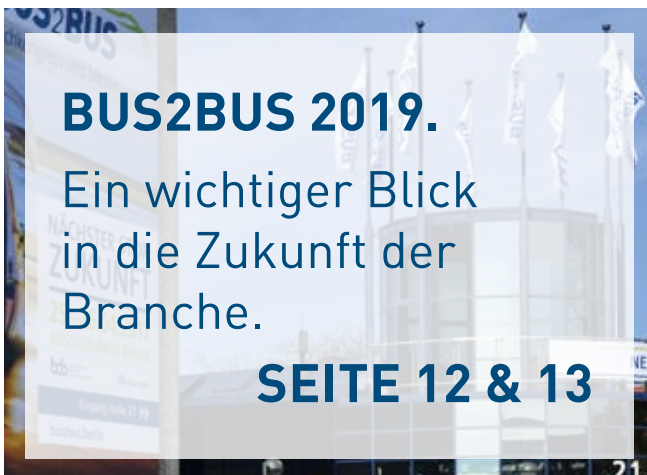
FEHLGRIFF.
Neue Mautpläne aus Europa sind umweltschädlich und unsozial.

SEITE 8 & 9



UMWELTBILANZ.
Neue Zahlen bestätigen: Der Bus fährt sauber.

SEITE 10 & 11



BUS2BUS 2019.
Ein wichtiger Blick in die Zukunft der Branche.

SEITE 12 & 13



STIMMEN.
Das sagen Akteure der Branche zur BUS2BUS 2019.

SEITE 14 & 15

Liebe Leserin, lieber Leser,

für windige Argumentationen und halbseidene Bluffs haben wir in Deutschland beim Blick auf die notwendigen Veränderungen im Mobilitätssektor keine Zeit mehr. Wir müssen, das zeigen die Prognosen zu den nationalen Klimazielen ebenso wie die wachsende Zahl an Fahrverboten, die Initiative ergreifen. Notwendige Schritte für einen Wandel sollten dabei auf harten Fakten basieren und schnell eingeleitet werden.

Das notwendige Datenmaterial liefern das Statistische Bundesamt und das Umweltbundesamt bereits. Beide stehen sicherlich nicht im Ruf, der Interessenvertretung der privaten Busbranche mit gefälligen Urteilen und Einschätzungen zur Hilfe zu springen. Sie gehen streng wissenschaftlich an die Betrachtung der Lage im Verkehrssektor in Deutschland und betonen diese Unabhängigkeit. Gerade damit liefern sie aber die wichtigsten Argumente für den Bus als entscheidendes Fortbewegungsmittel für die Mobilität der Zukunft.

Im Spätherbst 2018 hat das Statistische Bundesamt wieder einmal festhalten müssen, dass der CO₂-Ausstoß des Pkw-Verkehrs in Deutschland in den zurückliegenden Jahren nicht gesunken sondern weiter gestiegen ist. Es ist ein Trauerspiel für die Ambitionen, unseren Kindern und Kindeskindern eine lebenswerte Welt zu hinterlassen.

Die schlichten Zahlen sprechen dabei eine derart deutliche Sprache, dass jede andere weitschweifende Rede über die Notwendigkeit der Verkehrswende daneben zu verblassen

scheint. Ein stärkeres Plädoyer für einen deutlichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit Bussen kann es meiner Meinung nach eigentlich nicht geben.

Gleiches gilt für aktuelle Ergebnisse aus dem Umweltbundesamt, mit denen den Emissionen im Verkehrssektor ein Preis gegeben wird. Dieses Vorgehen verdeutlicht uns, dass wir mit unserem Verhalten als Verkehrsteilnehmer auch Kosten verursachen, die bisher noch viel zu oft unsichtbar bleiben. Die Zahlen machen zudem

einen Vergleich der Umweltbilanz verschiedener Verkehrsträger transparent. Als Busbranche freuen wir uns, dass damit das Umweltbundesamt

Wir werden weiter darauf hinarbeiten, dass der dringend benötigte und schon lange angezeigte Ausbau des Busverkehrs in Deutschland endlich Realität wird.

noch einmal bestätigt: Die Fahrt mit dem Bus belastet die Umwelt weniger als jedes andere Verkehrsmittel. Jetzt müssen aus diesen Fakten nur noch die richtigen Schlüsse gezogen werden. Wir wollen weiter darauf hinarbeiten, dass der dringend benötigte und schon lange angezeigte Ausbau des Busverkehrs in Deutschland endlich Realität wird.

Ihr

Karl Hülsmann
Präsident Bundesverband
Deutscher Omnibusunternehmer (bdo)



bdo in Nationale Plattform „Zukunft der Mobilität“ berufen.

Um den Wandel der Mobilität in Deutschland zu gestalten, hat die Bundesregierung die Nationale Plattform „Zukunft der Mobilität (NPM)“ einberufen. Ziel ist die Entwicklung von verkehrsträgerübergreifenden und -verknüpfenden Pfaden für ein weitgehend treibhausgasneutrales und umweltfreundliches Verkehrssystem, das eine „effiziente, hochwertige, flexible, verfügbare, sichere, resiliente und bezahlbare Mobilität“ ermöglicht. Der bdo wird daran mitarbeiten. Als offizieller Vertreter der Busbranche kann der Verband die Interessen der Unternehmerinnen und Unternehmer hierin vertreten.

bdo repräsentiert Busbranche auf IRU-Weltkongress.

Führende Vertreter von Regierungen, Unternehmen, internationalen Organisationen sowie Journalisten aus vielen Ländern der Welt waren vom 6. bis zum 8. November beim Weltkongress der International Road Transport Union (IRU) in Maskat im Sultanat Oman zusammengekommen. Die bdo-Hauptgeschäftsführung nahm das mehrtägige Engagement vor allem auf sich, um mit hochrangigen Politikern aus Deutschland und ganz Europa über die Verhandlungen zum Mobility Package zu sprechen. So konnte unter mit Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, diskutiert werden.

Europa auf Abwegen bei Lenk- und Ruhezeiten.

Bis zum jetzigen Zeitpunkt sind es nur inoffizielle Informationen, die aber leider nachdenklich stimmen. Aus den EU-Verhandlungen zur Neuregelung der Lenk- und Ruhezeiten im Verkehrssektor wurden im November Eckpunkte eines aktuellen Kompromissvorschlags bekannt. Den Ideen des zuständigen Berichterstatters des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, Wim van de Camp, zufolge würden sinnvolle, weitreichend diskutierte und zuvor bereits vom Parlament befürwortete Regelungen für die Busbranche trotz gleichbleibender Sachlage ohne erfindlichen Grund wieder gestrichen. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer kann keinen nachvollziehbaren Grund dafür erkennen und sieht Vertrauen missbraucht, da bisherige Zusagen offenbar zurückgezogen werden sollen. Mehr zu diesen Vorschlägen und weiteren Verhandlungsschritten rund um das Mobility Package lesen Sie auf den Seiten 8 & 9.

Juristischer Fingerzeig bei gewerbsteuerlicher Hinzurechnung.

Der bdo hat im Herbst die Entscheidung des Finanzgerichts Düsseldorf zur gewerbsteuerlichen Hinzurechnung beim Hoteleinkauf als positives Zeichen für die Branche begrüßt. Der Richterspruch zeigt auf, dass die vielfach vom Verband beklagte exzessive Auslegung der bestehenden Vorschriften auf juristischem Wege beendet werden wird. „Wir freuen uns über die Bestätigung unserer Einschätzung dieser Sachfrage und damit einhergehend über positive Signale für die betroffenen Unternehmen“, formulierte bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard zur Wirkung des Urteils. „Wir begleiten den juristischen Verlauf weiter und schauen gespannt auf den Bundesfinanzhof, der hierzu 2019 entscheiden wird, hoffen aber, dass in der Öffentlichkeit nun wieder mehr Raum und Zeit für die wirklich wichtigen politischen Sachfragen bleibt, die den Mittelstand im Busgewerbe betreffen. An erster Stelle ist hierbei das Mobility Package der Europäischen Kommission zu nennen, das den gesamten Verkehrssektor in Europa in allen Bereichen berühren und verändern wird.“

bdo gründet bundesweites Frauennetzwerk.

Beim Blick auf die Hauptgeschäftsführung des bdo würde man diesen Schluss nicht ziehen. Noch immer aber sind Frauen in Führungspositionen vergleichsweise selten. Umso wichtiger ist es, dass sich erfolgreiche Unternehmerinnen vernetzen. Denn der Austausch unter Gleichgesinnten kann Unterstützung bieten. Der bdo hat dafür ein eigenes Frauennetzwerk gegründet: die bdo business women (bbw). Die Auftaktveranstaltung wird im Rahmen der BUS2BUS im März 2019 in Berlin stattfinden. Geplant ist unter anderem die Teilnahme am Eröffnungsrundgang mit dem Bundesverkehrsminister. Auch eine Podiumsdiskussion steht auf dem Programm, bei dem sich Frauen aus Wirtschaft und Politik austauschen. Zu den eingeladenen Führungspersönlichkeiten gehört unter anderem Staatsministerin Dorothee. Für die Zukunft sollen die bdo business women ein- bis zweimal im Jahr in Berlin oder Brüssel zusammenkommen. Geplant sind Gespräche unter anderem auch mit erfolgreichen Unternehmerinnen anderer Branchen sowie engagierten Politikerinnen.

ÖPNV-Transparenzregister für Deutschland aufgelegt.

Auf einer eigens erstellten Online-Plattform erhalten politische Entscheidungsträger, Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger sowie Bürgerinnen und Bürger ab Ende 2019 eine Übersicht über die bundesweite Entwicklung bei der Vergabe von Aufträgen im Bus-Sektor. Es soll für mehr Klarheit – und in der Folge für mehr Fairness – im Wettbewerb sorgen. Wissenschaftler der Hochschulen Heilbronn und Worms werden dafür

in den kommenden fünf Jahren alle relevanten Marktdaten sammeln, aufbereiten und der Öffentlichkeit gut verständlich zugänglich machen. Der Auftakt dafür erfolgte am 15. Oktober in Berlin. Träger der Initiative sind neben dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) auch die Verkehrsunternehmen Transdev Deutschland, Netinera Deutschland, Rhenus Veniro und DB Regio Sparte Bus.

ZUSÄTZLICHE PRÜFUNGS- SPRACHEN SIND SINNVOLL UND ERFORDERLICH.

Unzeitgemäß, ausgrenzend und gefährlich für das Land: Die bisherige Festlegung auf Deutsch als einzige Prüfungssprache versperrt vielen fähigen Menschen den Einstieg in den Fahrerberuf – und bedroht absehbar sogar die Mobilität in Deutschland. Mit einer Resolution hat der bdo daher die Bundesregierung aufgefordert, den Weg für zusätzliche Prüfungssprachen freizumachen.

Verantwortungsbewusstsein, Fahrgefühl, Disziplin oder auch ein gutes Gespür für den Umgang mit Menschen. Das sind einige Eigenschaften, die die Busfahrerinnen und Busfahrer im Alltag in der Ausübung ihres Berufes auszeichnet. Mit diesen Fertigkeiten sichern sie an entscheidender Stelle die Mobilität der Menschen

in Deutschland und tragen dazu bei, dass unser Verkehrssystem funktioniert. Ein Aspekt, der für diese besondere Arbeit allerdings nicht wirklich gebraucht wird, ist die Fähigkeit, in deutscher Schriftsprache eine Prüfung mit bürokratisch und teils

verquer formulierten Fragen abzulegen. Denn: Viele Menschen beherrschen Deutsch recht gut und könnten beispielsweise hervorragend Fahrgäste beraten, würden aber an derartigen – und nicht mehr zeitgemäßen – Prüfungsformen scheitern. Und das ist im Grunde nur zu verständlich. Wer beispielsweise mit der arabischen Schrift aufgewachsen ist, wird sich – trotz guter Qualifikation und Vorbereitung – bei einem Test auf Deutsch und damit in lateinischer Schrift natürlich schwertun.

Eine Resolution für die Zukunft der Mobilität.

Die Mitgliederversammlung des bdo hat am 20. November 2018 in Berlin die Bundesregierung aufgefordert, verschiedene Sprachen für die Prüfung auf dem Weg zum Fahrerberuf

zuzulassen. Mit einer Resolution wurde der Ruf offiziell formuliert und mit Gründen untermauert.

Die bisherige Festlegung auf Deutsch passe, so das Plenum, nicht mehr in eine international vernetzte Welt mit europäischen Binnenmarkt und grenzüberschreitenden Verkehren. Eine Umkehr sei dringend angezeigt. Sie würde nicht nur mehr Menschen neue Berufschancen eröffnen, sondern auch ein wirksames Instrument im Kampf gegen den Nachwuchsmangel in der Branche darstellen. Dieser ist bereits heute deutlich in Busunternehmen spürbar, wird aufgrund der demografischen Entwicklung weiter zunehmen und bedroht

mittelfristig die Mobilität der Fahrgäste sowie die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs.

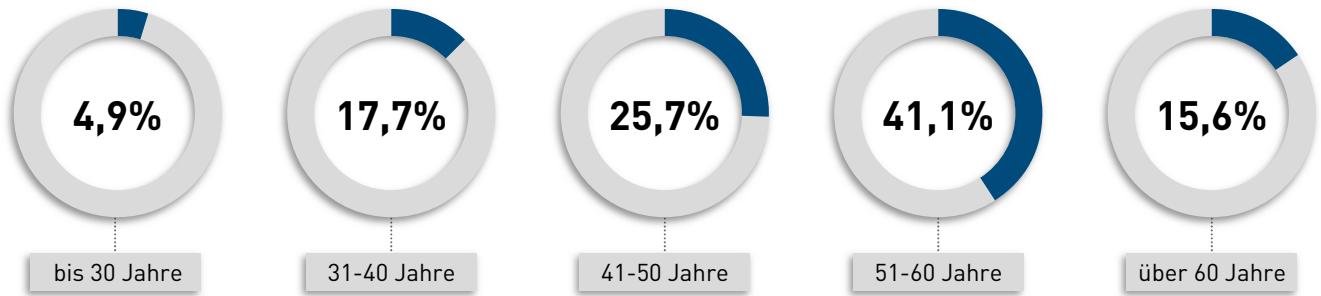


Es muss darum gehen, verantwortungsbewusste und fähige Kräfte zu finden – unabhängig von der Muttersprache.

bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard



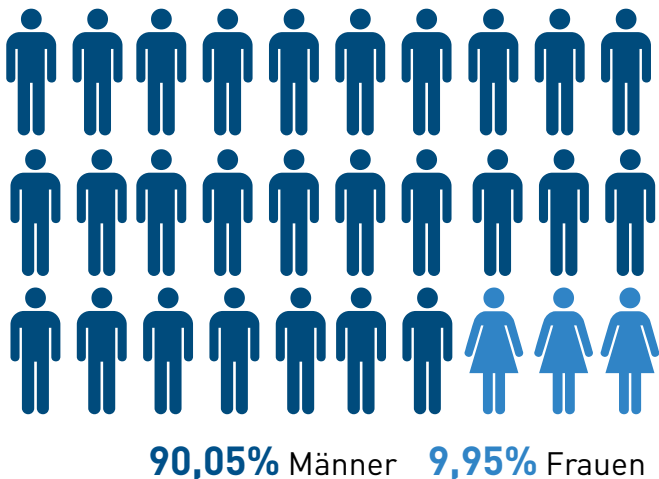
Wie ist die Altersstruktur des Fahrpersonals in Ihrem Unternehmen prozentual verteilt?



Es soll um die wirklich wichtigen Fähigkeiten des Fahrpersonals gehen.

Zur Ausrichtung der Resolution sagte bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard im Rahmen der Mitgliederversammlung in Berlin: „Wir stehen in Deutschland kurz vor einer dringend benötigten Verkehrswende, die einen deutlichen Ausbau des öffentlichen Busverkehrs bringen muss. Damit dies aber tatsächlich möglich werden kann, brauchen wir auch ausreichend viele qualifizierte und engagierte Fahrerinnen und Fahrer. Unsere Forderung stellt keine Senkung der Anforderungen an Bewerberinnen und Bewerber dar. Denn die wesentlichen notwendigen Eigenschaften und Fertigkeiten für den Busfahrerberuf hängen nicht von der Fähigkeit ab, kompliziert formulierte Prüfungsfragen in deutscher Schriftsprache beantworten zu können. Vielmehr muss es darum gehen, verantwortungsbewusste und fähige Kräfte zu finden – unabhängig von der Muttersprache und der Kenntnis über irreführende technische Fachbegriffe.“

Wie hoch ist der prozentuale Anteil an Frauen im Fahrdienst in Ihrem Unternehmen?



Quelle: Erhebung durch bdo: Stand 06/2017



Die Zukunft des Personenverkehrs sichern

Resolution des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) zum Kampf gegen den Fahrermangel in Deutschland

Die privaten Busunternehmen in Deutschland verzeichnen einen Fahrermangel, der mittelfristig die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personenverkehrs und damit auch das Erreichen von Klima- und Umweltschutzziele bedroht. Angesichts dieser bereits heute kritischen Situation und der sich abzeichnenden Verschärfung des Problems durch den demografischen Wandel ruft der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) die Bundesregierung auf, die Anforderungen für den Einstieg in den Fahrerberuf an diese neuen Rahmenbedingungen anzupassen. Konkret fordert der bdo, dass es Bewerbern möglich gemacht wird, die notwendigen Prüfungen in verschiedenen Sprachen abzulegen. Die bisher geltende Festlegung auf Deutsch als einzige Prüfungssprache ist in einem offenen EU-Binnenmarkt und in Zeiten des global vernetzten Handels mit grenzüberschreitenden Verkehren nicht mehr zeitgemäß. Die private Busbranche fühlt sich dem weiter wachsenden Mobilitätsbedürfnis ihrer Fahrgäste verpflichtet und möchte engagierten und qualifizierten Menschen die Chance auf einen Einstieg in den Beruf als Busfahrer einräumen. Daher ist es notwendig und zeitgemäß, die entsprechenden Prüfungen in unterschiedlichen Sprachen ablegen zu können.

LICHT UND SCHATTEN BEI DEBATTEN IN BRÜSSEL.

Über das Schicksal deutscher Busunternehmen wird maßgeblich auf internationaler Bühne entschieden. Das hatte das Europäische Parlament unter Beweis gestellt, als für ein neues Mautsystem gestimmt wurde, das eine Zwangsabgabe für Busse mit sich bringen würde. An anderer Stelle standen nun auch Gespräche zu den Lenk- und Ruhezeiten und Entsendung zunächst unter keinen guten Vorzeichen. Hier konnten aber auch dank intensiver Arbeit noch zumindest einige gute Ansätze erreicht werden.

Die Vernunft wurde im Herbst kurzerhand über Bord geschmissen. Die in Sonntagsreden formulierten guten Absichten für einen Wandel im Mobilitätssektor auch. Denn das Europäische Parlament hat sich am 25. Oktober mit seinem Votum zur sogenannten Eurovignettenrichtlinie für ein neues Mautsystem im Straßenverkehr in der EU ausgesprochen, das in Deutschland eine Abgabe auch für Busse mit sich bringen würde. Mit der entsprechenden Entscheidung hätten sich die Abgeordneten, so der bdo, daher ganz direkt gegen den Schutz der Umwelt und gegen das Mobilitätsbedürfnis von Menschen auch mit geringem Einkommen ausgesprochen.

Ein schlechter Tag für den Kampf gegen Emissionen.

„Das ist ein schlechter Tag für die über 100 Millionen Menschen allein in Deutschland, die den Bus im Gelegenheits- und Fernverkehr jedes Jahr nutzen“, sagte Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des bdo, zu dem Beschluss zur Busmaut. „Und es ist ein schlechter Tag für die wichtigen Bestrebungen, die Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Die Entscheidung ist leider keine Überraschung für uns, sie widerspricht im Ergebnis aber doch allen Absichtsbekundungen, die wir aus Brüssel üblicherweise hören. Denn während man dort gerne flammende Reden für die Emissionsreduzierung hält, soll nun trotzdem das sauberste motorisierte Verkehrsmittel überhaupt finanziell zusätzlich belastet werden.“

Weitere Fehlentscheidungen drohen.

Im November wurden dann Eckpunkte eines aktuellen Kompromissvorschlags aus den EU-Verhandlungen zur Neuregelung

der Lenk- und Ruhezeiten im Verkehrssektor bekannt. Den Ideen des zuständigen Berichterstatters des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, Wim van de Camp, zufolge würden sinnvolle, weitreichend diskutierte und zuvor bereits vom Parlament befürwortete Regelungen für die Busbranche trotz gleichbleibender Sachlage ohne erfindlichen Grund wieder gestrichen. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer

sah damit eine Fehlsteuerung vorprogrammiert und zudem Vertrauen missbraucht.

Das ist ein schlechter Tag für über 100 Millionen Menschen allein in Deutschland, die den Bus im Gelegenheits- und Fernverkehr jedes Jahr nutzen.

Der bdo hatte mit

Nachdruck die Vorschläge kritisiert. Diese würden, so der Verband, einen direkten Schlag gegen die Interessen von Fahrgästen sowie Fahrerinnen und Fahrern im Busverkehr darstellen. Mit Blick auf die damit verbundene weitreichende Benachteiligung eines gesamten Sektors appelliert der bdo, zu den bereits einmal beschlossenen Inhalten zurückzukehren. „Wir sind verwundert und enttäuscht über diese aktuellen Vorschläge, da sie allen bisherigen Absprachen und Beschlüssen sowie den persönlichen Zusagen von Herrn van de Camp widersprechen“, kritisierte bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard. „Wir rufen Herrn van de Camp und alle Verhandlungspartner auf, zu den ursprünglichen Positionen zurückzufinden, die im Verkehrsausschuss und im Europäischen Parlament bereits mehrheitsfähig waren.“ Weiter führte Christiane Leonard aus: „Die aktuellen Vorschläge sind weder ein fairer Kompromiss noch eine sinnvolle Lösung für die vielen Millionen Fahrgäste im Busverkehr in Europa. Vielmehr stellen sie wieder einmal eine deutliche Benachteiligung des Personenverkehrssektors dar.“



Mehrkosten durch Einführung einer Maut pro Busunternehmen



Reisebus

Gelegenheitsverkehr

Ø 5,9 Busse je Unternehmen

Ø 66.005 km Fahrleistung je Bus



je Bus pro Kilometer*

70.098€

je Unternehmen pro Jahr

11.881€ je Bus pro Jahr



324.049€

je Unternehmen pro Jahr

42.638€ je Bus pro Jahr



Fernlinienbus

Fernlinienverkehr

Ø 7,6 Busse je Unternehmen

Ø 236.875 km Fahrleistung je Bus



Quelle: Erhebung durch bdo;

*Potentielle Höhe einer Busmaut nach: Berechnung der Wegekosten für das Bundesfernstraßennetz sowie der externen Kosten nach Maßgabe der Richtlinie 1999/62/EG für die Jahre 2018 bis 2022

Stand 09/2018

Deutschland erinnert in Brüssel an den Personenverkehr.

Erfolge der intensiven Arbeit für sinnvolle Regelungen konnten auf Seiten des bdo immerhin Anfang Dezember verzeichnet werden. In den Gesprächen der Verkehrsminister der EU drohte die Perspektive des Personenverkehrs zunächst mal wieder keine Rolle zu spielen. Das starke bdo-Engagement für die Interessen von Fahrgästen und Busunternehmen führte jedoch dazu, dass in den Vorschlägen zumindest gute Ansätze insbesondere zur Entsendung zu erkennen waren. Zudem verwies die deutsche Delegation im Ministerrat grundsätzlich auf die Notwendigkeit von Gesprächen über den Personenverkehr. Dies führte dazu, dass entsprechende Folgegespräche vereinbart wurden. Für diese Abstimmungen liegt derzeit noch kein Zeitplan vor. Mit welchen Regelungen Busunternehmen rechnen können oder müssen, bleibt damit weiter offen. Eine vollkommene Missachtung des Personenverkehrs konnte aber verhindert werden. Im nächsten Schritt geht es weiter darum, für Verbesserungen zu werben.

BUSFAHREN IST GÜNSTIG – FÜR FAHRGÄSTE UND UMWELT.

Mit einer neuen Methodenkonvention macht das Umweltbundesamt die gesellschaftlichen Kosten von Fahrzeugemissionen sichtbar. Der damit leicht mögliche Vergleich verschiedener Verkehrsträger zeigt wieder einmal: Der Bus ist Öko-Champion.

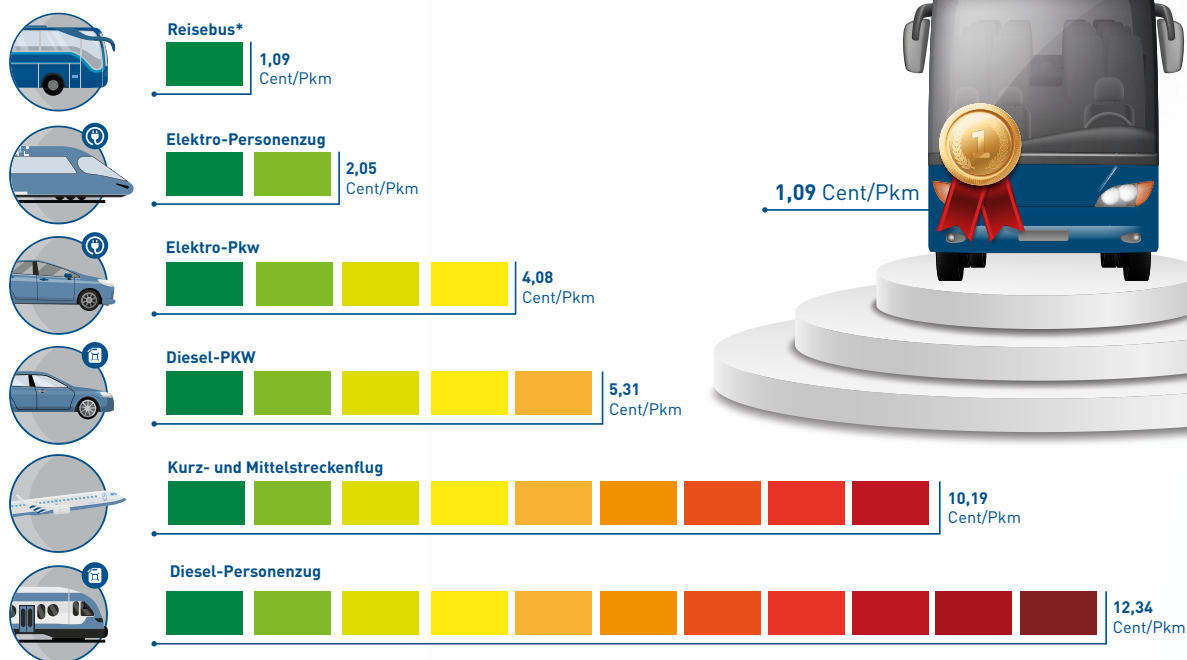
Wir müssen der schmerzlichen Wahrheit ins Auge sehen. Unsere moderne Lebensweise basiert auf dem schnellen Abbau von natürlichen Ressourcen. Der Ausstoß von CO₂ oder anderen Luftschadstoffen ausgehend vom Verkehrssektor führt so zu deutlichen Schäden etwa an Gebäuden und Infrastruktur aber auch zu Ernteaufällen oder gesundheitlichen Belastungen der Menschen.

Für die Umrechnung derartiger Schäden in Geldwerte legt das Umweltbundesamt (UBA) regelmäßig aktualisierte Richtlinien vor. Im November wurden vom UBA in der Methodenkonvention 3.0 die Kosten durch Umweltbelastungen neu berechnet. Danach verursacht zum Beispiel allein die Emis-

sion einer Tonne Kohlendioxid (CO₂) – ohne die Einbeziehung anderer Umweltkosten – Schäden von rund 180 Euro. Die Ergebnisse werfen ein interessantes Licht auf den Modal Split in Deutschland und stellen dem Busverkehr wieder einmal ein hervorragendes Zeugnis aus.

Es sind erstaunliche Werte, die das UBA beziffert. „Die Emission einer Tonne Feinstaub (PM2.5) im Verkehr verursacht durchschnittliche Umweltschäden in Höhe von 59.700 Euro, die Emission einer Tonne Stickoxide (NOx) 15.000 Euro. Hochgerechnet auf die Gesamtemissionen des Verkehrs in Deutschland im Jahr 2016 ergibt das Umweltschäden von 1,49 Mrd. für Feinstaub und 7,29 Mrd. Euro für Stickoxide pro Jahr.“

Umweltkosten für verschiedene Fahrzeugtypen in Deutschland



Quelle: UBA - Methodenkonvention 3.0 zur Ermittlung von Umweltkosten 2018

Hinweis: *Durchschnitt von Fern- und Reisebussen. Geringere Umweltkosten bei Fernlinienbussen aufgrund höherer Anzahl an EURO VI Fahrzeugen.

Stand: 11/2018

Musterschüler Busverkehr.

Was bedeutet das nun in der Summe für den Verkehrssektor, der in den zurückliegenden Jahrzehnten keinen Fortschritt bei der Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen machen konnte? Konkret lassen sich Umweltkosten für den Bus berechnen, die bei 1,09 Cent pro Personenkilometer liegen. Zum Vergleich: Der Kurz- und Mittelstreckenflug liegt mit 10,12 Cent/Pkm fast zehnfach so hoch. Die Umweltkosten für einen Diesel-Pkw belaufen sich auch noch auf 5,31 Cent/Pkm – und liegen damit etwa fünfmal so hoch wie beim Reisebus. Und selbst ein Elektro-Pkw übersteigt den Super-Wert der Busse mit 4,08 Cent/Pkm deutlich. Auch beim Elektro-Personenzug müssen 2,05 Cent/Pkm gerechnet werden. Die Umweltkosten sind fast doppelt so hoch wie beim Reisebus.

Zahlen sprechen gegen die Maut.

Insgesamt sind die Werte des UBA eine weitere schöne und wichtige Bestätigung für die hervorragende Umweltbilanz im Busverkehr. Sie sind darüber hinaus aber auch noch mal ein beachtlicher Fingerzeig der Wissenschaft, der letztlich auch deutlich gegen die vom Europäischen Parlament vorgebrachten Busmaut-Pläne spricht. Wer kann sich im Angesicht solcher Zahlen dafür aussprechen, dass in unserer jetzigen Lage ausgerechnet das umweltfreundlichste Verkehrsmittel im Personenverkehr mit einer neuen Zwangsabgabe belastet wird – ohne, dass der Pkw, der klare Hauptverursacher von CO₂-Emissionen und externen Kosten im Verkehrssektor, zur Verantwortung gezogen wird. Eigentlich niemand. Und doch waren im Herbst aus Brüssel und Straßburg derartige Pläne gekommen. Diese machen deutlich: Es ist Zeit für eine sachliche Betrachtung der verschiedenen Verkehrsträger. Eine solche sollte dem Bus endlich Vorfahrt einräumen, statt ihn auszubremsen.



Das Elektreisebus-Zeitalter kommt.

Zwischen Frankfurt und Mannheim wird die Zukunft gestaltet. Auf der Strecke wurde im Herbst die Probe-phase für die erste Elektro-Fernbuslinie in Deutschland eröffnet. Der bdo hat dieses Innovations-Engagement von Marktführer FlixBus ausdrücklich begrüßt und gelobt. Mit der Inbetriebnahme wird nicht nur maßgeblich zum Schutz von Umwelt und Gesundheit beigetragen. Vielmehr ist die Testphase auch ein wichtiges Signal für den gesamten Verkehrssektor.

„Bereits heute haben moderne Reisebusse die beste Umweltbilanz aller motorisierten Fahrzeuge“, sagte Karl Hülsmann, Präsident des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (bdo), zum Auftakt der Testphase. „Mit dem ersten Angebot dieser Art wird nun von Deutschland aus das Elektrofernbus-Zeitalter eingeläutet. Damit zeigt die hiesige Busbranche nicht nur ihre Innovationskraft, sondern leistet auch einen weiteren wesentlichen Beitrag, die Emissionen im Verkehrssektor nachhaltig zu reduzieren und die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger zu schützen.“ Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (bdo), führte zum Termin

weiter aus: „Viele diskutieren über Klima und Luftqualität – mit diesem neuen Angebot wird aber ganz konkret eine tolle Entwicklung in Gang gesetzt. Mein Glückwunsch geht an die Macher bei FlixBus und die beteiligten Partner.“

Mit der Aufnahme der Erprobung für den regulären Fernbus-Verkehr zwischen Frankfurt und Mannheim werden wichtige Erfahrungen für den zukünftigen Ausbau weiterer elektrifizierter Linien gesammelt. Noch gibt es im regulären Linienbetrieb zahlreiche Herausforderungen für E-Fahrzeuge auf längeren Strecken. Diese sollen nun in der Praxis gemeistert werden, um eine breitere Anwendung der Technik zu ermöglichen.



DIE WELT DER MOBILITÄT VON MORGEN.

Unter anderem die Digitalisierung und neue Perspektiven bei der Antriebstechnik bringen einen grundlegenden Wandel im Mobilitätssektor mit sich. Wer sich schon heute auf die Verhältnisse von morgen einstellen will, kann das auf der BUS2BUS 2019 tun. Die Messe zeigt alles, was Busunternehmen bewegen wird. Und mehr.

Lieb gewordene Gewissheiten verlieren an Bedeutung. Neue Geschäftsmodelle etablieren sich nicht nur, sondern stürzen alles Alte oftmals blitzschnell ins Bodenlose. Die Welt der Mobilität verändert sich derzeit rasend schnell – und damit auch die Busbranche. Für Unternehmerinnen und Unternehmer bedeutet das: Mehr als je zuvor ist es jetzt wichtig, neue Ideen, Konzepte und Geschäftsmodelle ins Auge zu fassen. Vom 19. bis zum 21. März 2019 wird es bei der BUS2BUS in Berlin wieder möglich sein, das Wichtigste über den anstehenden Wandel im Mobilitätssektor an einem einzigen Ort zu sehen, zu hören und zu erleben.

Die Veranstaltung bietet eine einzigartige inhaltliche Mischung, die eine dynamische Ausstellermesse mit einem Future Forum verbindet, das speziell neue Trends in den Fokus nimmt. Zudem hält der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer im Rahmen der BUS2BUS auch wieder seinen Kongress ab, bei dem die wichtigsten politischen Fragen für das Gewerbe diskutiert werden.



Experten und Entscheider beim bdo-Kongress.

Vor kurzem ist das Programm des bdo-Kongresses erschienen, mit einem Überblick über Diskussionsforen und Vorträge. Das Themenspektrum ist breit, die Bedeutung der Inhalte für die Branche überragend. Vom Stand des Personenbeförderungsgesetzes über Fragen zur Umweltbilanz der Fahrzeuge bis hin zu den neuen digitalen Entwicklungen im Tourismussektor: Die BUS2BUS 2019 ist genau der richtige Ort, diese und viele weitere Themen zu beleuchten.

„Auf dem Weg in die schöne neue Welt der Mobilität?“ Unter dieser Überschrift wird beim bdo-Kongress im Rahmen der Messe BUS2BUS mit hochkarätigen Gesprächspartnern über das Thema ÖPNV diskutiert. Was hierbei unter anderem die Digitalisierung für den öffentlichen Nahverkehr bedeutet, steht am 20. März 2019 ab 14:30 Uhr auf dem Programm. Führende Verkehrspolitiker haben bereits zugesagt. Gleiches gilt für Spitzenvertreter neuer Mobilitätsdienstleister.

Das Future Forum.

Das Future Forum des BUS2BUS ist die Plattform für den direkten Austausch: Aussteller, Besucher, Kongressteilnehmer und Start-ups teilen hier Ideen und diskutieren Trends. Besucher können sich unter anderem auf Keynotes, Workshops, Diskussionsrunden und Start-up-Pitches freuen. Themen dabei sind etwa die Fragestellungen: Wie beeinflusst Digitalisierung das Tagesgeschäft? Wie lässt sich Smart City auf Smart Country übertragen? Und welche innovative Lösungen für den Innenraum werden zum Muss? Die Liste der Inhalte und Neuigkeiten im Future Forum ist lang.

Ein neues Segment speziell für die Bustouristik.

Neu im Programm der BUS2BUS ist ein Segment, das sich der Busreisebranche und ihren digitalen Neuerungen und Perspektiven widmet. Dafür wurde der Ausstellungsbereich Fresh Travel kreiert. Hier sind frische Ideen zu sehen, insbesondere auch zu Buchungsplattformen, Mobilitätsdiensten und Softwarelösungen. Mit dabei sind – Stand November 2018 – zum Beispiel Akteure wie Via Transportation, Deltaplan Datenverarbeitung GmbH, busnetworx GmbH, BusOnline, GreenZones GmbH, HighQ Computerlösungen oder RATIOSoftware. Mit anderen Worten: Es geht darum, die digitalen Perspektiven – und damit die Zukunft – im Busreisesegment genau ins Auge zu fassen. Fresh-Travel-Konzepte werden einen wichtigen Stellenwert im Gesamtprogramm der BUS2BUS 2019 haben.



**FRESH
TRAVEL**

Media Preview als Vorbote.

Wohin die Reise der BUS2BUS insgesamt geht, das zeigte sich bereits am 16. November 2018 im Spreespeicher in Berlin. Im Rahmen eines Media Preview wurden hier erste Inhalte für die zweite Ausgabe vorgestellt und diskutiert. Die private Busbranche traf dabei auf innovative Gründer aus dem Mobilitätssektor. Die Gespräche zeigten: Als zukunftsorientierte Plattform kann die Messe intensiv die Diskussion neuer Businessansätze fördern. Für die privaten Busunternehmen können im Zusammenspiel mit solchen neuen Akteuren, so Christiane Leonard, zahlreiche Chancen liegen, die eigenen Angebote und Leistungen in die digitale Zukunft zu tragen. Der Austausch mit digitalen Start-ups und Innovatoren ergänze perfekt die bereits feststehenden politischen Diskussionen zu Themen wie dem Personenbeförderungsgesetz, Trends im Bustourismus und der Wettbewerbssituation im Fernverkehr in Deutschland, die auch die BUS2BUS 2019 prägen werden.

Neben den Themen und Inhalten sprechen dabei – schon viele Monate vor dem Auftakt – auch die Zahlen für die BUS2BUS: Die gestiegene Ausstellerzahl und zusätzliche Fläche belegen Wachstum und das große Interesse in der Branche.



“

Die Mobilität der Menschen verändert sich. Aus diesem Grund müssen wir die Frage diskutieren, inwieweit unser Personenbeförderungsgesetz diesen neuen Verhältnissen gerecht werden kann.

Enak Ferlemann

Parlamentarischer Staatssekretär
im Bundesverkehrsministerium

”



“

Die BUS2BUS gewinnt auch international an Bedeutung. Ob Digitalisierung, Wettbewerbsrecht oder offene Fragen zu technischen Standards: Beim bdo-Kongress beziehen Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung klar Position zu den wichtigsten Punkten rund um das Thema Mobilität.

Jos Sales

Präsident IRU-CTP und
Busunternehmer Sales-Lentz GROUP

”

“

Auf der BUS2BUS 2019 erhalten wir als Unternehmer schon heute einen Eindruck davon, in welche Richtung sich die Bus-Branche in den kommenden Jahren entwickeln wird.

Karl Hülsmann

Präsident Bundesverband
Deutscher Omnibusunternehmer

”



“

Mitten in einer Revolution des Mobilitätsmarktes ist es für FlixBus wichtig, an den Trends dran zu sein. Auf der BUS2BUS können wir beim bdo-Kongress sehen, wie sich der politische Rahmen – insbesondere das PBefG – möglicherweise weiterentwickeln wird. Und im Future Forum informieren wir uns über die großen Trends und Themen in der Branche, um die Marke FlixBus immer weiter entwickeln zu können.

Fabian Stenger

Geschäftsführer
DACH FlixBus

”





BUS₂BUS

Fachmesse und Kongress

19. – 21. März 2019
MESSEGELÄNDE BERLIN

Offizielle Förderer des bdo



Mercedes-Benz

MAN

KRAVAG

SETRA

NEOPLAN

Partner



SCANIA

Herausgeber:
Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer (bdo) e. V.
Reinhardtstr. 25 | 10117 Berlin

Bildnachweis:
E-Bus, Herr Stegner:
FlixBus GmbH

bdo Bundesverband
Deutscher
Omnibusunternehmer
info@bdo.org | www.bdo.org

Redaktion & Gestaltung
Christian Wahl

Stand: Dezember 2018.
Alle Informationen ohne Gewähr.

in Zusammenarbeit mit
Potter Promotion, www.potter.ag