

VORFAHRT FÜR DEN BUS

Positionspapier

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) ist der Spitzenverband der privaten Omnibusbranche in der Bundesrepublik Deutschland. Er vertritt auf Bundesebene und im internationalen Bereich die gewerbepolitischen und fachlichen Interessen von rund 3.000 Busunternehmern, die sich im Öffentlichen Personennahverkehr und in der Bustouristik engagieren und unter dem Dach des bdo zusammengeschlossen haben.

DER BUS ALS TRAGENDE SÄULE DER MOBILITÄT IN STADT UND LAND

In Deutschland nutzen jährlich mehr als fünf Milliarden Menschen den Bus als Verkehrsmittel. Damit ist der Omnibus nach dem Pkw das zweitwichtigste Beförderungsmittel im Personenverkehr. Den Reisebus, der mit einem relativ konstanten Marktanteil von neun Prozent bei den Urlaubsreisen eine feste Größe neben den anderen wichtigen Verkehrsträgern Bahn, Flugzeug und Pkw darstellt, nutzen jährlich über 80 Millionen Fahrgäste und entscheiden sich damit für ein modernes und umweltfreundliches Verkehrsmittel, kompletten Service, umfassenden Komfort, qualifizierte, gut ausgebildete Fahrer und entspanntes Reisen.

Das ÖPNV-System in Deutschland liegt im internationalen Vergleich weit vorn und trägt entscheidend zur hohen Lebensqualität der Bevölkerung in den Metropolen und in ländlichen Gebieten bei. Gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels gewinnt der ÖPNV zunehmend an Bedeutung. Ältere Menschen nutzen Untersuchungen zufolge in zuneh-

sicher
benutzerfreundlich
umweltfreundlich
effizient
kostengünstig

Bustourismus erwirtschaftet über
10 Mrd. Euro Umsatz und sichert über
200.000 Arbeitsplätze.





Der Wegfall der Zweckbindung bei den Länderprogrammen im Entflechtungsgesetz ab 2014 sowie das Auslaufen dieser Finanzhilfen Ende 2019 gefährden den Fortbestand der hohen Qualität des ÖPNV.

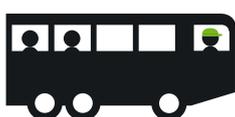
Zwar arbeitet das mittelständische Busgewerbe mit seinen schlanken Verwaltungsstrukturen hocheffizient, sodass der ÖPNV vielerorts eigenwirtschaftlich erbracht werden kann, doch ist der Busverkehr gerade aufgrund des demografischen Wandels in den ländlichen Regionen auf die Bereitstellung von öffentlichen (Ausgleichs-)Leistungen angewiesen. In den vergangenen Jahren sind diese Mittel massiv zurückgenommen worden. Die Kürzungen der Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG und SGB IX nach dem sog. „Koch-Steinbrück-Papier“ für 2004 um vier Prozent, 2005 um acht Prozent und ab 2006 um zwölf Prozent gefährden die Sicherstellung des Verkehrsangebots gerade in ländlichen Regionen.

Im zunehmenden Maße öffentliche Verkehrsmittel und weniger den Individualverkehr. Damit erhält der ÖPNV vor allem im ländlichen Raum eine Schlüsselrolle in der Daseinsvorsorge. Sinkende Schülerzahlen führen vielerorts zu Schulschließungen, was für die verbleibenden Kinder oftmals zu deutlich längeren Schulwegen führt, die mit dem Bus zurückgelegt werden müssen. Zum anderen ist eine im Schnitt immer älter werdende Bevölkerung auf einen verlässlichen ÖPNV in der Fläche angewiesen. Damit diese Regionen attraktive Lebensräume bleiben, muss auch in Zukunft die Finanzierung des ÖPNV nachhaltig gesichert sein. Ein gutes öffentliches Verkehrsangebot ist ein wichtiger Qualitätsfaktor der Lebensverhältnisse auf dem Land. Daher ist es zwingend erforderlich, dass auch künftig trotz aller Konsolidierungserfordernisse der Länder die Finanzzuweisungen des Bundes so eingesetzt werden, dass ein ausreichendes Nahverkehrsangebot sowohl in den Städten als auch in der Fläche möglich ist.

Die Regionalisierungsmittel müssen dynamisiert werden. Sie dürfen nicht mehr vorrangig der Schiene zur Verfügung gestellt, sondern müssen der Feinerschließung des ländlichen Raums gewidmet werden.

Die Kürzungen der Ausgleichszahlungen sind zurückzunehmen und auf das Niveau vor „Koch-Steinbrück“ zurückzuführen. Zudem ist eine bedarfsgerechte Erhöhung der Entflechtungsmittel ab 2014 bis 2019 von derzeit jährlich 1,335 Mrd. Euro auf dann 1,96 Mrd. Euro erforderlich, wie es durch die Studie „Finanzierungsbedarf des ÖPNV bis 2025“ von VDV, Deutschem Städtetag und 13 Bundesländern belegt ist, anderenfalls drohen die ländlichen Regionen von der Versorgung abgeschnitten zu werden.

Im Zuge der Föderalismusreform haben die meisten Bundesländer von der Länderöffnungsklausel des § 45a PBefG Gebrauch gemacht, mit der Folge, dass die Finanzhoheit vielerorts den Aufgabenträgern übertragen wurde und die Mittel aufgrund anderer kommunalpolitischer Zwänge, wie dem Ausbau von Kindertagesstätten, nicht mehr vollständig bei den Verkehrsunternehmen ankommen.



Dem muss entgegengewirkt werden. Der Bund muss sich seiner Verantwortung stellen und erkennen, dass auch künftig eine verlässliche und ausreichende Mitfinanzierung des ÖPNV durch die öffentliche Hand unvermeidbar bleiben wird. Die Auszahlung von 45a-Mitteln an die Verkehrsunternehmen muss sichergestellt werden, die Zweckbindung der Entflechtungsgesetz-Mittel, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Kommunen dienen, muss wieder hergestellt werden, um eine zweckfremde Verwendung der Mittel durch die Aufgabenträger zu verhindern.

FAHRZEUGFÖRDERUNG

Die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs und damit die Anzahl seiner Nutzer wird massiv durch die eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Vor diesem Hintergrund kommt den Busförderprogrammen eine entscheidende Bedeutung zu. Die Busförderung hat in der Vergangenheit erheblich dazu beigetragen, dass gerade auch kleine und mittelständische – hocheffizient arbeitende – private Verkehrsunternehmen über moderne Fahrzeugflotten verfügen. Dies findet nicht nur bei den Fahrgästen großen Anklang, es trägt auch enorm dazu bei, den Umweltvorteil des Busses im Vergleich zum Pkw weiter auszubauen.

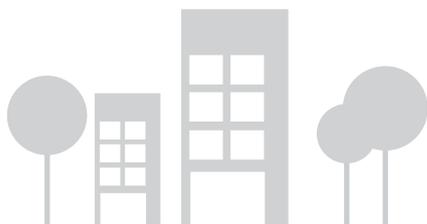
In vielen Bundesländern ist die Busförderung inzwischen weggefallen, was zu einem teilweise sehr hohen Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge führt.

Mit einem sinnvoll ausgerichteten bundesweiten Förderprogramm, an dem auch der private Mittelstand partizipiert, kann zielgerichtet der Anreiz geboten werden, ältere Busse sukzessive gegen neuere Fahrzeuge mit verbesserter Schadstoffklasse auszutauschen und so die ökologische Bilanz des Busses noch weiter zu verbessern.

STRASSEN- INFRASTRUKTUR

Eine gut entwickelte und zuverlässig funktionierende Infrastruktur ist eine der Grundvoraussetzungen für Mobilität. Marode Straßen und Brücken sind nicht nur ein tagtägliches Ärgernis für alle Straßenverkehrsmittel, sie gefährden die Verkehrssicherheit und führen zu einer Mehrbelastung der Umwelt, da gerade schwere Nutzfahrzeuge auf oftmals deutlich längere Umfahrestrecken ausweichen müssen. Die Politik darf vor dem Instandhaltungstau der deutschen Straßeninfrastruktur nicht länger die Augen verschließen. Um die Wettbewerbsfähigkeit des Busses mit der Schiene und den Airlines nicht noch weiter zu belasten, ist es dringend geboten, in der kommenden Legislaturperiode die notwendigen Finanzmittel bereitzustellen. Hierbei hält der bdo getrennte Finanzierungskreisläufe für das Mittel der Wahl: „Straße finanziert Straße, Schiene finanziert Schiene.“ Dieses Prinzip garantiert, dass jeder Verkehrsträger seine Stärken ausspielen kann und nicht Mittel eines hocheffizienten Systems in den Dauerbaustellen eines weniger effizienten Systems verschwinden.

Vor dem Hintergrund der im Gelegenheitsverkehr zu erzielenden geringen Margen und der starken Konkurrenz durch die sog. Billigflieger und Dumpingangebote der Deutschen Bahn (Stichwort „Schönes-Wochenende-Ticket“) birgt die in der Politik immer wieder diskutierte Einführung einer Busmaut die Gefahr eines großflächigen Marktaustritts vieler im Gelegenheitsverkehr tätigen Busunternehmen.



Mit der sogenannten ökologischen Steuerreform hat die Bundesregierung den Reisebus gegenüber der Bahn und dem ÖPNV schlechter gestellt. Weil der Reisebus nach Auffassung der Bundesregierung nicht der Daseinsvorsorge dient, werden die Schiene und der ÖPNV mineralöl- und stromsteuerlich begünstigt und darüber hinaus durch den ermäßigten Mehrwertsteuersatz für die Personenbeförderung im Nahverkehr (Zug, Bus, Taxi) gefördert.

Wenn behauptet wird, die Einführung einer Busmaut sei gerecht, da die Bahnen Trassenpreise zahlen müssten, so ist dies eine rein interessengeleitete Argumentation. Anders als die DB AG müssen private Omnibusunternehmer ihre Gewinne im Gelegenheits- und Fernlinienverkehr selbst erwirtschaften und leisten durch Kfz-, Mineralöl- und Energiesteuern einen überproportionalen Beitrag zur Wegekostenfinanzierung. Die Deutsche Bahn erhält dagegen Jahr für Jahr hohe staatliche Investitionszuschüsse für ihre Netz-Infrastruktur.

Eine Weitergabe der Mautkosten an den Verbraucher funktioniert in Anbetracht der starken Konkurrenzsituation im Gelegenheitsverkehr ebenfalls nicht. Höhere Kosten machen dieses Segment für den Verbraucher unattraktiver und befördern eine Abwanderung zum Billigflieger und zur Bahn bzw. führen zu einer verstärkten Nutzung privater Pkws.

Eine weitere Belastung des umweltfreundlichsten Straßenverkehrsmittels Bus durch Einführung einer Busmaut ist unakzeptabel.

BUSLINIEN-FERNVERKEHR

Der bdo begrüßt die zum 1. Januar 2013 erfolgte Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs ausdrücklich. Fernbuslinienverkehre sind für alle Bevölkerungsgruppen aufgrund des Komforts und der attraktiven Preisgestaltung eine willkommene Mobilitätsalternative. Der Markt befindet sich gegenwärtig in Aufbruchsstimmung, fast täglich kommen neue Fernbuslinien hinzu. Im Vergleich zum Vorjahr hatte sich die Anzahl der Linien bereits fünf Monate nach Marktöffnung mehr als verdoppelt. An allen am Markt gelebten Kooperationsmodellen ist der Mittelstand beteiligt. Mit großer Sorge sehen die mittelständischen Akteure allerdings die Ankündigungen nationaler und internationaler Großkonzerne und insbesondere den bevorstehenden Markteintritt von Post/ADAC. Politisches Ziel der Liberalisierung war es, den Markt für den deutschen

Mittelstand zu öffnen und Wettbewerb zu ermöglichen. Wenn nun aber ein DAX-Konzern, dessen Aktien zu einem Viertel bei der KfW und damit indirekt beim Bund liegen, in den Markt drängt, sind Wettbewerbsverzerrungen vorprogrammiert. Auf längere Sicht wird das mittelständische Busgewerbe diesem Druck nicht standhalten können.

Die Politik ist in der Verantwortung, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um einer Oligopolbildung entgegenzuwirken und den Mittelstand zu fördern.

BUSBAHNHÖFE

Der Erfolg des neuen Marktsegments Buslinienfernverkehr hängt nicht nur von Busunternehmern ab, die moderne und komfortable Fahrzeuge und hoch qualifiziertes Fahrpersonal einsetzen; es ist nun dringend erforderlich, die nötige Infrastruktur zu schaffen. Vor allem bedarf es sicherer, für alle Reisenden komfortabler und praktisch gestalteter Bushaltestellen und Busstationen, die verkehrsgünstig gelegen sind und sowohl die umfassende Information des Fahrgastes als auch das problemlose Umsteigen in den ortsansässigen ÖPNV oder den Bahnverkehr ermöglichen.

Die Politik muss insbesondere vor dem Hintergrund der UN-Behindertenrechtskonvention und der im novellierten PBefG statuierten Anforderungen an barrierefreie Mobilität rasch in eine sichere und barrierefreie Infrastruktur der Busbahnhöfe investieren!





TARIFTREUE

Gute Arbeit muss sich lohnen. Das private deutsche Busgewerbe bekennt sich zu fairen Löhnen und zur Tarifautonomie und erteilt Lohndumping als Geschäftsmodell eine klare Absage. Die Tarifverträge des privaten Omnibusgewerbes liegen über dem politisch diskutierten Mindestlohn von 8,50 Euro je Stunde.

Tariftreueregelungen für den ÖPNV können geeignet sein, Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern. Sie müssen allerdings jeden rechtmäßigen Tarifvertrag und auch solche in der Nachwirkung akzeptieren.

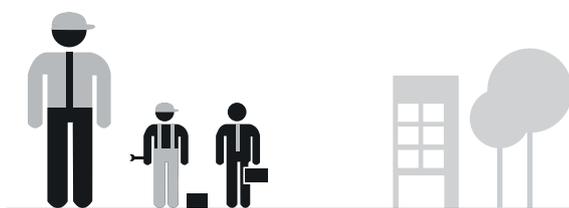
Der in manchen Bundesländern um sich greifenden Tendenz, mittels Tariftreuegesetz nur einen Tarifvertrag – und zwar den Tarifvertrag Nahverkehr des öffentlichen Dienstes (TV-N) – als repräsentativ anzuerkennen, muss dringend Einhalt geboten werden. Regionale und branchenspezifische Unterschiede müssen auch in Zukunft angemessen berücksichtigt werden.

EIGENSTÄNDIGE SOZIALVORSCHRIFTEN FÜR REISEBUSFAHRER

Die EU-Sozialvorschriften stellen die gesamte Busbranche Tag für Tag vor große Probleme. Die starren Lenk- und Ruhezeitenregelungen der VO (EG) Nr. 561/2006 verhindern, dass individuell und flexibel auf die Bedürfnisse der Fahrgäste und Fahrer reagiert werden kann. Daher setzt sich der bdo langfristig für die Schaffung eigenständiger Sozialvorschriften für den Busbereich ein. Es bedarf keiner Ausdehnung der Lenkzeiten oder einer Verkürzung der Ruhezeiten, sondern mehr Flexibilität in der Ausgestaltung. Dies kommt nicht nur den Fahrern, sondern vor allem den Fahrgästen zugute, die ein bestimmtes Reiseprogramm absolvieren wollen und wenig Verständnis dafür haben, dass der Busfahrer z. B. 20 km vor der Heimatstadt noch 30 Minuten pausieren soll.

Die Wiedereinführung der modifizierten 12-Tage-Regelung war ein erster Schritt. Es hat sich aber gezeigt, dass die neue Regelung aufgrund ihrer vielgestaltigen und zum Teil wenig sinnhaften Voraussetzungen in der Praxis kaum zur Anwendung kommt.

Die Busbranche benötigt langfristig eine eigenständige, auf die Besonderheiten der Personenbeförderung abgestimmte und praktikable Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung.



BARRIEREFREIHEIT

Gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und des stetig wachsenden Mobilitätsanspruchs älterer und behinderter Menschen kommt dem Thema „barrierefreie Mobilität“ eine große und noch wachsende Bedeutung zu. Auf diese Entwicklung haben viele Busunternehmer bereits reagiert und bieten inzwischen Reisen an, die die speziellen Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigen. Mit Novellierung des PBefG zum 1.1.2013 ist die Barrierefreiheit sowohl im Fernbuslinienverkehr (1. Januar 2016 für Busse, die erstmals zum Verkehr zugelassen werden, und ab 1.1.2020 für alle Busse) als auch im ÖPNV („vollständige Barrierefreiheit“ ab 2022) verbindlich festgelegt worden.

Während aber der ÖPNV durch den weit verbreiteten Einsatz niederfluriger Linienbusse bereits zu einem großen Teil barrierefrei ist, sind „vollständig barrierefreie“ Reisebusse am Markt bislang nicht serienmäßig erhältlich. Die bislang im Einsatz befindlichen behindertengerechten Reisebusse sind ausnahmslos kostspielige Sonderanfertigungen. Allein der Lift zum Verbringen eines Rollstuhls in einen Reisebus schlägt dabei mit 20.000 bis 30.000 Euro zu Buche. Zudem sind weitere Ausrüstungsgegenstände wie Spezialgurte und Anker notwendig, um die – oftmals speziell angefertigten – Rollstühle am Fahrzeugboden sicher zu befestigen. Für jeden Rollstuhlplatz fallen ca. vier Sitzplätze weg. Hinzu kommt, dass viele der gegenwärtig im Einsatz befindlichen Rollstühle nicht für die Beförderung in einem Fahrzeug (im Sinne eines Fahrzeugsitzes) geeignet sind, weil sie nicht mit den dafür erforderlichen Rückhalteeinrichtungen (z. B. Kraftknoten) ausgerüstet sind. Dies kann bei einem Aufprall dazu führen, dass die einwirkenden Kräfte nicht in den Fahrzeugboden abgeleitet werden können, was das Zerbrechen des Rollstuhles und damit Verletzungen des Rollstuhlfahrers und anderer Fahrgäste zur Folge haben kann.

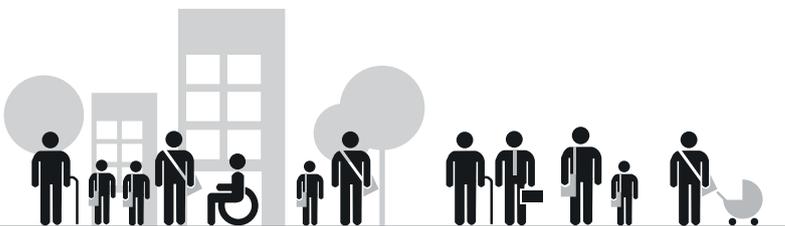


Die Politik darf die Busbranche beim Thema Barrierefreiheit nicht allein lassen. Die bestehenden rechtlichen Probleme müssen ressortübergreifend gelöst werden. Zudem muss sichergestellt werden, dass die Anforderungen an barrierefreie Beförderung nicht nur für inländische Busunternehmer gelten.

STEUERLICHE GLEICHBEHANDLUNG

Der Reisebus wird trotz seiner hervorragenden Ökobilanz und seines geringen Kraftstoffverbrauchs gegenüber anderen Verkehrsträgern schlechter gestellt und von mineralöl- und energiesteuerlichen Begünstigungen ausgeschlossen. Er erhält als einziger Verkehrsträger keinerlei Subventionen (vgl. 23. Subventionsbericht der Bundesregierung). Im Gegensatz hierzu wird der Eisenbahnfern- und -nahverkehr mit über 110 Mio. Euro jährlich entlastet, was einem Entlastungsfaktor von 44 Prozent entspricht. Der Flugverkehr profitiert in Deutschland unter Berücksichtigung der Mehrwertsteuer- und Kerosinsteuerbefreiung für Auslandsflüge von einer Steuervergünstigung von nahezu 10 Mrd. Euro.

Da für viele Reisende der Preis das Hauptentscheidungskriterium bei der Verkehrsmittelwahl ist, bedarf es hier dringend einer einheitlichen Steuersatzstruktur für alle Verkehrsmittel, um Transparenz zu schaffen und Wettbewerbsverzerrungen zulasten des Busses auszuschließen.



FAHRGASTRECHTE

Der europäische Gesetzgeber hat mit der seit 1.3.2013 geltenden Verordnung 181/2011 eine ausgewogene Regelung getroffen, die sowohl die Rechte der Reisenden wahrt als auch die wirtschaftlichen und technischen Möglichkeiten der Busbranche berücksichtigt. Unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit werden die den Beförderern auferlegten Pflichten je nach Reiseweite differenziert. Viele der in der Verordnung enthaltenen Informations- und Entschädigungspflichten sind an das Vorhandensein einer bestimmten Infrastruktur geknüpft. Dies sind von den Mitgliedstaaten zuvor benannte Busbahnhöfe, die mit Personal besetzt und mit Abfertigungsschaltern, Warteräumen oder Fahrscheinschaltern ausgestattet sind. Da von der Bundesrepublik zum gegenwärtigen Zeitpunkt für das gesamte Bundesgebiet nur zwei solcher Busbahnhöfe an die EU-Kommission gemeldet wurden (Hamburg und Mannheim), laufen die Bestrebungen mancher Interessengruppen, die in der Verordnung verankerten Informations- und Entschädigungspflichten zu erweitern, aus Praktikabilitätsgründen ins Leere.

Die EU-Vorgaben dürfen nicht national zulasten der Beförderer verschärft werden. Die von der EU-Verordnung vorgenommene Unterscheidung ist sachgerecht und muss beibehalten werden.

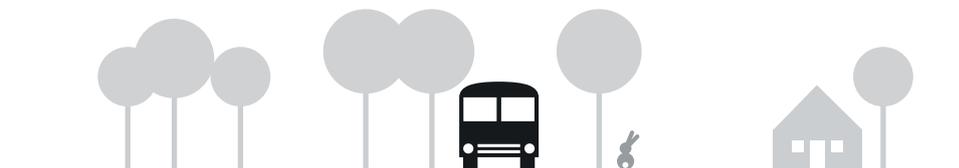


UMWELTZONEN

Derzeit gibt es in Deutschland mehr als 50 Umweltzonen, die die Einfahrt von Fahrzeugen reglementieren. Nur wenige Städte haben befristete Ausnahmeregelungen für Busse geschaffen. Einheitliche Regelungen für das gesamte Bundesgebiet gibt es nicht. Unterschiedliche Standards, Ausnahmebedingungen und Fristen in den Städten stellen das Fahrpersonal und die Busunternehmer tagtäglich vor große Probleme und irritieren in- und ausländische Fahrgäste. Verschiedene Zugangsbeschränkungen oder Fahrverbote für Reisebusse, die noch nicht steuerlich abgeschrieben sind, sind völlig unverhältnismäßig und zudem ungeeignet, die Feinstaubbelastung in den Städten zu reduzieren. Auch die Nachrüstung mit Partikelfiltern stellt keine befriedigende Lösung dar, denn nicht für jedes Fahrzeug ist dies technisch machbar bzw. wirtschaftlich vertretbar. Hinzu kommt, dass eine Nachrüstung der Busse mit Filtern in anderen Ländern nur bedingt anerkannt wird. Zudem haben die meisten Partikelfilter keinerlei positiven Einfluss auf den Stickoxidausstoß, bei vielen Filtern steigen die NOx-Emissionen sogar massiv an. Angesichts des Umstands, dass viele deutsche Städte den EU-Grenzwert für Stickoxide verfehlen, fordern manche Umweltverbände die flächendeckende Nachrüstung mit Technologien zur Stickoxidminderung. Dies ist aber weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll. Aus diesem Grund empfiehlt auch das Umweltbundesamt ausdrücklich, die Investition in neue Fahrzeuge zu fördern und ausreichend lange Übergangsfristen zu gewähren.

Zudem ist ein zentrales Registrierungssystem für alle Busse in Europa erforderlich. Dies würde das Problem fehlender Akzeptanz von EURO-Standards in anderen Ländern lösen und die Unternehmer, die sich derzeit in jeder Stadt auf verschiedene Art und Weise registrieren müssen, von großem bürokratischen Aufwand entlasten.

Die Politik ist in der Pflicht, die Umweltzonenregelungen endlich zu vereinfachen. Auf keinen Fall dürfen Einfahrtbeschränkungen für das umweltfreundlichste Straßenverkehrsmittel Bus im Hinblick auf Stickoxidemissionen noch ausgeweitet werden.



BETTENSTEUER

Die Bettensteuer stellt für die deutschen Busunternehmen eine nicht hinnehmbare und nicht begründbare Benachteiligung dar, die zu einem erheblichen wirtschaftlichen Schaden für den Tourismusstandort und die Bustouristik führen wird. Bustouristen generieren den besuchten Städten kontinuierlich Einnahmen in vielen Wirtschaftszweigen – sowohl beim Einkauf vor der Reise als auch während und nach der Fahrt. Mit Zusatzausgaben von durchschnittlich 28,30 Euro pro Tourist und Tag bei inländischen Übernachtungsreisen lässt sich die Bedeutung der Bustouristen für die Städte anschaulich belegen. Neben Handel und Gastronomie profitieren Leistungserbringer in den Städten in Bezug auf die Arbeitsplätze. Von einem Arbeitsplatz in Busunternehmen profitieren 4,7 Beschäftigte in anderen Betrieben.

Die Einführung einer Bettensteuer bedeutet für die Busunternehmer einen zunehmenden Kostendruck. Hinzu kommt, dass kurzfristige Preiserhöhungen negativ bei den Unternehmern selbst zu 100 Prozent zu Buche schlagen. Die Busreiseveranstalter müssen ihre Angebote aufgrund der Katalogausschreibungen bereits sehr früh kalkulieren. Drastische Erhöhungen von Gebühren oder neu eingeführte Tarife können daher kurzfristig nicht mehr an die Fahrgäste weitergegeben werden. Die private Omnibusbranche in ihrer mittelständischen Struktur sichert den Städten in hohem Maße Arbeitsplätze und Wertschöpfung und leistet einen maßgeblichen Beitrag zu einem umweltverträglichen Tourismus.

Die Bettensteuer als weitere Gebührenregelung und bürokratische Hürde macht den Städtetourismus unattraktiv. Die Politik ist in der Verantwortung, sich dafür einzusetzen, dass die Städte von der Erhebung der Bettensteuer absehen.

EU-FAHRTENBLATT

Im grenzüberschreitenden Omnibusverkehr stellt das EU-Fahrtenblatt ein zentrales Hemmnis dar, da es keinen sinnvollen Kontrollzweck erfüllt, aber selbst kleine Fehler beim Ausfüllen vor allem im Ausland zu völlig überhöhten und unverhältnismäßigen Bußgeldern führen. Vor dem Hintergrund der Liberalisierung des Gelegenheitsverkehrs und der Einführung der EU-Gemeinschaftslizenz ist es Ausdruck überflüssiger und teurer Bürokratie und muss umgehend abgeschafft werden.

Vor dem Hintergrund des Bürokratieabbaus in Europa fordert die Busbranche die Abschaffung des EU-Fahrtenblatts.

GESAMTMASSE VON REISEBussen

Die EU-Kommission plant, die Regelungen zu Maßen und Gewichten zu harmonisieren. Insbesondere als Folge zahlreicher Umwelt- und Sicherheitsbestimmungen ist in den letzten Jahren das Leergewicht von Bussen um über 600 kg angestiegen. Diese Problematik wird mit Einführung der Euro-VI-Norm und durch die Anforderungen an die Barrierefreiheit der Fahrzeuge noch einmal verstärkt. Nunmehr ist ein Richtlinienvorschlag der EU-Kommission veröffentlicht worden, der u. a. die Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts von 2-Achsen-Bussen von derzeit von derzeit 18 auf 19 Tonnen vorsieht. Der bdo hält dies jedoch für unzureichend. Vielmehr ist eine Anhebung auf eine zulässige Gesamtmasse von 19,5 Tonnen dringend erforderlich.

Um den gestiegenen Anforderungen Rechnung tragen zu können, fordert der bdo, die Gesamtmasse bei 2-Achsen-Bussen EU-weit auf 19,5 Tonnen zu erhöhen.





HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT MIT GEPÄCKANHÄNGER

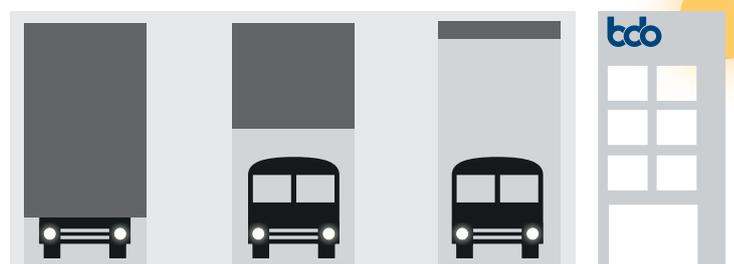
Gegenwärtig dürfen Busse mit Anhängern auf Kraftfahrstraßen und Autobahnen lediglich 80 km/h fahren. Die technische Weiterentwicklung erlaubt es heute, mit modernen Kraftomnibussen und deren Gepäckanhängern eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen zu fahren, ohne dass dies einen negativen Einfluss auf Fahrverhalten und Bremsvermögen hätte. Aus technischer Sicht gibt es keinerlei sicherheitsrelevante Unterschiede zwischen einer „Zweiachser-Anhänger-Kombination“ und einem Dreiachsfahrzeug. Beide Fahrzeugarten verfügen über hervorragende sicherheitstechnische Ausrüstungen; dies ist im zuständigen Bund-Länder-Fachausschuss inzwischen bestätigt worden. Die Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Omnibus-Anhänger-Gespannen könnte den Verkehrsfluss auf den Straßen deutlich verbessern, was wiederum der Verkehrssicherheit zugutekäme. Hinzu kommen ökologische und ökonomische Vorteile, da die Anhängernutzung flexibel je nach Auftragslage und Kundenanforderungen (z.B. Fahrradmitnahme) erfolgen kann.

Der bdo fordert, die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Busse mit Gepäckanhänger umgehend auf 100 km/h anzuheben.

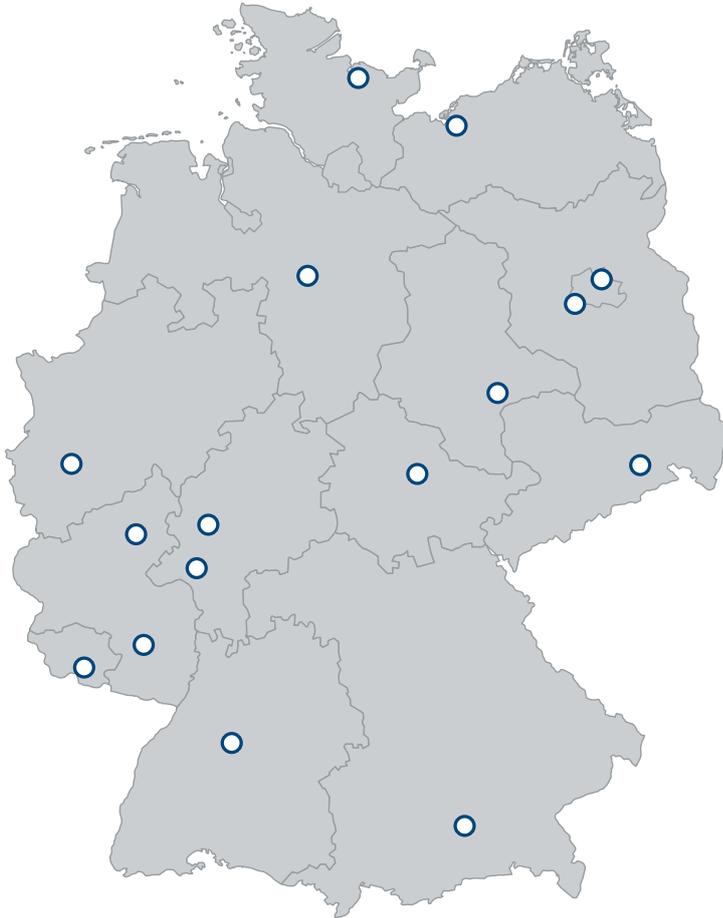
PAUSCHALREISERICHTLINIE

Die Pauschalreiserichtlinie legt gemeinsame Mindestvorschriften auf dem Gebiet der Pauschalreisen fest (v.a. Insolvenzschutz, Informationspflichten). Aufgrund der Veränderungen im heutigen Reisemarkt und der Möglichkeit der Buchung einer eigens kombinierten Reise im Internet soll die Richtlinie reformiert werden. Ziel dabei ist, Reisende, die den Transport und andere touristische Leistungen pauschal über einen Anbieter beziehen, vor dessen Insolvenz während der Reise zu schützen. Es wird insoweit die Ausweitung der Pauschalreiserichtlinie diskutiert. Aus Sicht des bdo ist der Verbraucherschutz jedoch ausreichend gewährleistet und es besteht daher keine Notwendigkeit der Ausweitung. So sollte diesbezüglich auch der Ansatz, den Anwendungsbereich auf Tagesreisen auszudehnen, verworfen werden, denn eine Tagesreise entspricht keineswegs dem Charakter einer Pauschalreise. Gleiches gilt für die Ausdehnung der Richtlinie auf Geschäftsreisende.

Die Politik muss sich dafür einsetzen, dass die bestehende Pauschalreiserichtlinie nicht ausgeweitet wird.



Die Landesverbände des bdo vertreten die fachlichen und gewerblichen Interessen der privaten Busunternehmen vor Ort und stellen ihnen ein umfassendes Informationsangebot rund um die Busbranche zur Verfügung. Sie sind zudem Arbeitgeberverbände mit Tarifautonomie. Die Geschäftsstellen der Landesverbände sind Ansprechpartner für Politik und Medien in der Region und tragen durch kontinuierliche und gezielte Öffentlichkeitsarbeit zur Gestaltung einer zukunftsorientierten, ökologisch und ökonomisch sinnvollen Verkehrspolitik bei.



BADEN-WÜRTTEMBERG
Verband Baden-Württembergischer
Omnibusunternehmer (WBO) e.V.
Dornierstraße 3
71034 Böblingen



BAYERN
Landesverband Bayerischer
Omnibusunternehmen (LBO) e.V.
Georg-Brauchle-Ring 91
80992 München



BERLIN
Fuhrwerke-Innung Berlin-Brandenburg
(FGI) e.V. Fachgruppe Personenverkehr
Hedemannstraße 13
10969 Berlin



BRANDENBURG
Verband der Omnibusunternehmer
des Landes Brandenburg (VDOB) e.V.
Verkehrshof 17/ Zimmer 17
14478 Potsdam



HESSEN
Landesverband Hessischer
Omnibusunternehmer (LHO) e.V.
Marburger Straße 44
35390 Gießen



MECKLENBURG-VORPOMMERN
Verband Mecklenburg-Vorpommerscher
Omnibusunternehmen (mVo) e.V.
Rambower Weg 8
23972 Dorf Mecklenburg



NIEDERSACHSEN/BREMEN
Gesamtverband Verkehrsgewerbe
Niedersachsen (GVN) e.V.
Fachvereinigung Omnibus und Touristik
Lister Kirchweg 93–95
30177 Hannover



NORDRHEIN-WESTFALEN
Verband Nordrhein-Westfälischer
Omnibusunternehmen (NWO) e.V.
Heinrich-von-Stephan-Straße 1
40764 Langenfeld



RHEINLAND-PFALZ
Omnibusverband Süd-West (OSW) e.V.
Wilhelm-Theodor-Römheld-Straße 14
55130 Mainz



RHEINLAND-PFALZ
Verband des Verkehrsgewerbes
Rheinhesen-Pfalz (VVRP) e.V.
Fachsparte Omnibusverkehr
Lauterstraße 17
67657 Kaiserslautern



RHEINLAND-PFALZ
Verband des Verkehrsgewerbes
Rheinland (VDV) e.V.
Fachsparte Kraftomnibusverkehr
Moselring 11
56073 Koblenz



SAARLAND
Landesverband Verkehrsgewerbe
Saarland (LVS) e.V.
Fachvereinigung Omnibusverkehr
Metzer Straße 123
66117 Saarbrücken



SACHSEN-ANHALT
Landesverband des Omnibusgewerbes
Sachsen-Anhalt (VSAO) e.V.
Hinsdorfer Weg 1
06780 Zörbig OT Salzfurkapelle



SACHSEN
Landesverband des Sächsischen
Verkehrsgewerbes (LSV) e.V.
Palaisplatz 4
01097 Dresden



SACHSEN
Landesverband Sächsischer Omnibus-
und Touristikunternehmen (LSOT) e.V.
Marie-Wittich-Straße 1
01237 Dresden



SCHLESWIG-HOLSTEIN/HAMBURG
Omnibus Verband Nord (OVN) e.V.
Auguste-Viktoria-Straße 14
24103 Kiel



THÜRINGEN
Verband Mitteldeutscher
Omnibusunternehmer e.V.
Steigerstraße 8
99096 Erfurt



HIER GEHT'S
ZUR INFOGRAFIK



DER WIRTSCHAFTS-FAKTOR BUS

Omnibusunternehmen in Deutschland

4.747



davon im Gelegenheitsverkehr tätig

davon im Liniennahverkehr tätig

davon im Linienfernverkehr tätig



davon im Fahrdienst 95.074

Beschäftigte in Busunternehmen

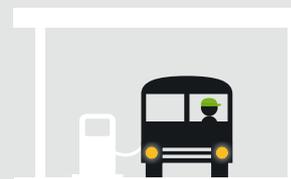
144.000

Anzahl der Omnibusse

75.988

davon private Busunternehmen

41.410



Umsatz aus Busverkehr pro Jahr

6,6 Mrd. Euro

davon Gelegenheitsverkehr
1,4 Mrd. Euro

davon Liniennahverkehr
5,1 Mrd. Euro

Reisebus
1,31

Bahn/
Fernverkehr
2,31

Pkw
6,21

Flugzeug
4,81

Reisebus
30 g

Bahn/
Fernverkehr
45 g

Pkw
142 g

Flugzeug
228 g

davon
im technischen
Dienst
25.300

davon
in der
Verwaltung
23.500

205.000
direkt von der Bustouristik
abhängige Arbeitsplätze
in Deutschland

Beförderungsleistung mit Omnibussen pro Jahr

61,8 Mrd. Personen-km

davon

1,2 Mrd. km	Buslinienfernverkehr
39 Mrd. km	Busliniennahverkehr
20,8 Mrd. km	Gelegenheitsfernverkehr
0,8 Mrd. km	Gelegenheitsnahverkehr

Passagiere in Omnibussen pro Jahr

5,6 Mrd.

Energieverbrauch
pro Passagier
je 100 km

CO₂-Ausstoß
pro Passagier
und km

davon
Gelegenheits-
verkehr
79 Mio.

davon
Liniennah-
verkehr
5,5 Mrd.

davon
Linienfern-
verkehr
2,8 Mio.

SMART MOVE – DER BUS ALS VERKEHRS- MITTEL DER ZUKUNFT

WELTWEITE KAMPAGNE FÜR DEN BUS

2009 startete die International Road Transport Union (IRU) eine europä- und weltweite Informations- und Werbekampagne: Die Smart Move Campaign. Sie soll das Ansehen der Busbranche verbessern und langfristig zu einer Verdoppelung des Busverkehrs beitragen.



Mittlerweile ist die Smart-Move-Kampagne weltweit etabliert. Alle Beteiligten sind dabei in einem Ziel vereint: doubling the use of buses. Der Bus mit Globussen als Reifen wirbt für die Attraktivität dieses Verkehrsträgers, den nachhaltigen Transport und die Verdoppelung der Passagierzahlen. Gestützt auf fünf Farben, steht die Imagekampagne für einen sicheren,

benutzer- und umweltfreundlichen, effizienten sowie kostengünstigen Verkehr. Der Busverkehr gehört in der Politik und bei den Entscheidungsträgern ganz oben auf die Agenda, um die Anzahl von Verkehrsoptionen sowie das Ausmaß von Verkehrsbelastung und CO₂-Emissionen sichtbar zu verringern und so eine nachhaltige Mobilität für alle zu ermöglichen.

sicher
benutzerfreundlich
umweltfreundlich
effizient
kostengünstig



IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V.
Reinhardtstraße 25, 10117 Berlin
Telefon (030)24089-300, Fax -400
info@bdo-online.de, www.bdo-online.de
V.i.S.d.P.: Anja Ludwig, Leiterin Recht



Redaktion, Bildredaktion IFK Berlin – Wir stärken Verbände!, Luisenstraße 41, 10117 Berlin
Lektorat Petra Thoms, Berlin
Gestaltung, Satz IFK Berlin – Wir stärken Verbände!, Luisenstraße 41, 10117 Berlin
Bildnachweis Photocase.de (106313, bauzaun, caro foto, himberry, jottkah, kemai, lampentisch, misterQM, sk1, zululord)
Druck Laserline, Scheringstraße 1, 13355 Berlin