



Fernbus für besseren Wettbewerb

Matthias Wissmann, VDA-Präsident, über die Alternative in der Ferne, die sogar den Bahnverkehr besser macht (Seite 3)

Volkes Zorn

Auf der bdo-Twitter-Wall lesen Sie Stimmen der Verbraucher und Kommentare zur #Fernbus-Maut (Seite 4)

Unternehmer zur Busmaut

Es würde den Reisebus und den Fernbus treffen – Die Mittelständler sagen: „Wir brauchen alles andere als eine Maut!“ (Seite 5)

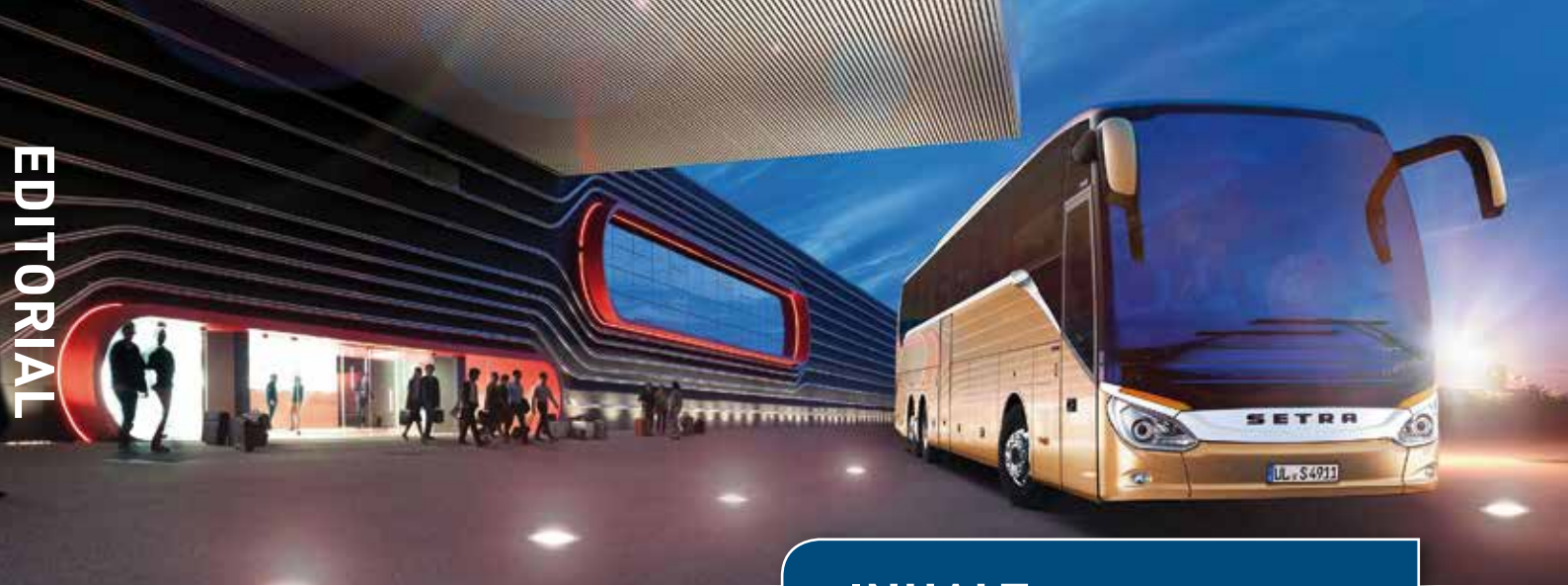


Matthias Wissmann, VDA-Präsident

Das bdo-Bus-Forum zum ÖPNV

Zeit für eine Bilanz – 10 Jahre 1370 und 3 Jahre PBefG – Wie steht es um den ausgewogenen ÖPNV (Seite 7)

www.bdo-online.de



In der Haut eines Politikers...

möchte ich nicht stecken. Und das meine ich ernst. Als Hauptgeschäftsführerin eines Bundesverbandes werde ich immer mal gefragt, warum ich eigentlich nicht in die Politik gegangen bin. „Diese Verantwortung übernehmen, könnte ich nicht“, ist dann meine ehrliche Antwort. Denn, meine Entscheidungen würden in diesem Fall über die Zukunft vieler Menschen, über die Struktur unseres Wirtschaftssystems, über die Unterstützung und Hilfe der einen Branche und über das Aus der anderen Branche richten. Und das ist nicht übertrieben.

Nachdem die Koalition den Kauf von Elektroautos mit schlapen 600 Millionen Euro subventionieren wird, hört man nun, dass auch dem Luftverkehr mit einem riesigen Maßnahmenpaket geholfen werden soll. Ich möchte mich an dieser Stelle nicht über den Nutzen oder die Sinnhaftigkeit dieser Maßnahmen äußern. Denn eins ist klar: Gefördert werden muss nur das, was nicht funktioniert; ansonsten bräuchte es keine Förderung. Da bin ich froh, ein Gewerbe vertreten zu dürfen, dass seine Marktteilnahme eigenwirtschaftlich, in eigener Verantwortung und mit privaten Investitionen sicherstellt. Doch wie lange noch?

Längst wird der Ruf nach Regulierung und Zwangsabgaben für die Busbranche immer größer. Am lautesten schreien interessanterweise die Vertreter staatlicher Organisationen oder Unternehmen mit dem größten Subventionsbedarf; also die - so könnte man sagen, bei denen es eben gerade nicht so rund läuft. Eine Branche, die aus eigener Kraft, wie es der Fernlinienbus in den letzten drei Jahren gezeigt hat - gerade den Menschen mit niedrigem Einkommen Mobilität ermöglicht - das will man nicht akzeptieren. Vielleicht auch deshalb, weil z.B. funktionierendes W-LAN in Bussen gerade die Defizite der anderen Verkehrsträger aufzeigt. Der Ruf nach

INHALT

Aktuelles: Wissmann zu Busmaut.....	3
Menschen: Twitter und Busmaut	4
Bericht: Maut aus Unternehmersicht	5
Kurzmeldungen	6
Veranstaltungen:	
bdo-EXPERTEN-FORUM ÖPNV	7

finanzieller Förderung des Schienenverkehrs, um bei der Digitalisierung mitzuhalten zu können, wirkt schon merkwürdig, wenn es die Omnibusbranche aus sich heraus schafft. Also soll reguliert werden, auch auf die Gefahr hin, in einen funktionierenden Markt grundlos einzugreifen. Ein Gewerbe in Gefahr bringen, um es später wieder mit Fördermaßnahmen am Leben zu halten? Schaut man auf die Problematik der Luftverkehrssteuer liegt der Gedanke nicht fern. Längst stehen alle Verkehrsträger im internationalen Wettbewerb. Das hat man bei den Airlines nun offensichtlich erkannt.

Sollte das Ansinnen der Politik nicht auf Unterstützung der deutschen Unternehmen gerichtet sein? Hiervon ist das Busgewerbe - so scheint es in diesen Tagen - entfernter denn je. Aber dafür müssen andere die Verantwortung tragen. Wie gesagt, in der Haut eines Politikers...



Christiane Leonard,
Hauptgeschäftsführerin des bdo

GASTBEITRAG

Keine neuen Abgaben für die junge Branche



Fernbusse haben sich seit der Liberalisierung des Marktes im Jahr 2013 rasch als neue Säule im Personenfernverkehr neben dem Auto, der Bahn und dem Flugzeug, etabliert. Das Fahrgastaufkommen ist rasant gestiegen. 2015 wurden rund 20 Mio. Fahrgäste befördert. Die Fernbusbetreiber haben mit ihrem Angebot offensichtlich einen Nerv getroffen. Allein im nationalen Linienfernverkehr werden heute über 300 Linien mit einem wöchentlichen Aufkommen von über 9.000 Fahrten angeboten. Damit hat sich in nur etwas mehr als drei Jahren ein beeindruckend dichtes Netz entwickelt.

Die Dominanz der Schiene im Linienverkehr wird dadurch sicherlich auch langfristig nicht in Frage gestellt. Fernbusse sorgen jedoch spürbar für Wettbewerb, der auch Bahnkunden zu Gute kommt. So bietet die Bahn deutlich mehr günstige Tickets an. Schon allein wegen dieses Effekts der Fernbusse, sollte den Rufen nach neuen Abgaben für die junge Branche nicht nachgegeben werden.

Gerade für eine Ausdehnung der Lkw-Maut auf Busse gibt es keinen sachlichen Grund. Nach dem letzten Wegekostengutachten des DIW decken Omnibusse aus Deutschland ihre Wegekosten auf Autobahnen zu über 300 Prozent ab. Der BDO selbst hat im vergangenen Jahr wissenschaftlich nachrechnen lassen, dass bei



Matthias Wissmann, Präsident des Verbandes Automobilindustrie e.V.

Quelle: VDA

VDA | Verband der Automobilindustrie

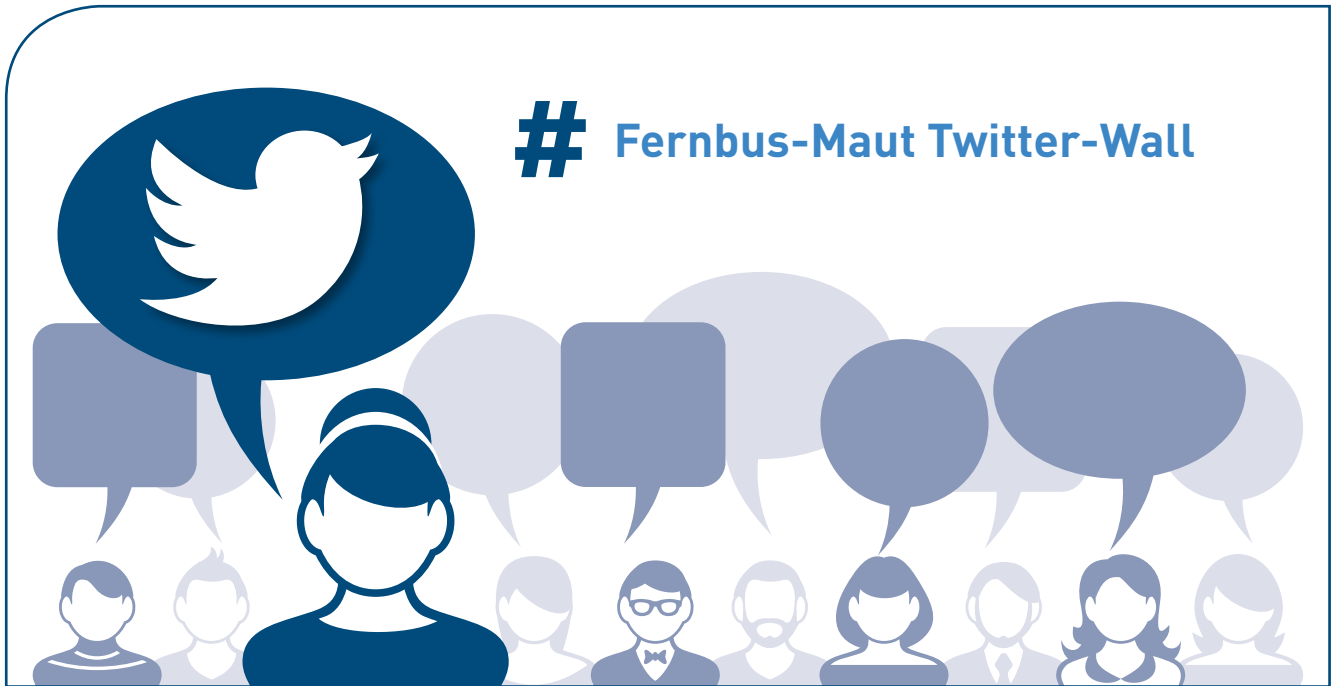
Infrastrukturentgelten keine Verzerrung zugunsten der Straße besteht. De facto finanziert die Straße die Schiene, nicht umgekehrt.

Fernbusse sorgen jedoch spürbar für Wettbewerb, der auch Bahnkunden zu Gute kommt.

Auch klimapolitisch wäre eine Verteuerung des Omnibusverkehrs kontraproduktiv: Der Bus ist im Verkehrsträgervergleich des

Umweltbundesamtes das umweltfreundlichste Verkehrsmittel: So kommt der Reisebus auf einen CO₂-Ausstoß von lediglich gut 32 Gramm pro Personenkilometer im Vergleich zu 41 Gramm im Schienenfernverkehr. Der Bus ist damit das klimafreundlichste Fernverkehrsmittel überhaupt.

Handlungsbedarf sehen wir derzeit vor allem bei der Haltestelleninfrastruktur. Durch die Verdichtung des Netzes sind vor allem die Städte und Kommunen herausgefordert. Denn Fernbus-Haltestellen entsprechen an vielen Orten noch nicht den Anforderungen an Modernität und Kapazität. Damit sich der Markt weiter so dynamisch entwickeln kann, sind weitere Investitionen in die Infrastruktur nötig. Die Fernbusanbieter können dazu mit Nutzungsentgelten beitragen. Für die Kommunen sollten vor allem die Chancen im Vordergrund stehen, die Fernbusse bringen.



Stimmen der Verbraucher*

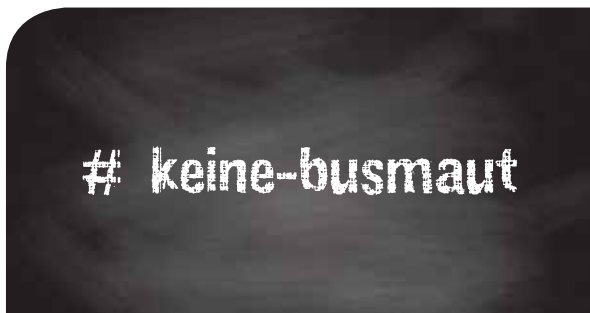
Auf Twitter sind die Bürger klar gegen eine Maut



Schienenlobby fordert **#Fernbus-Maut**, Folge 4711!



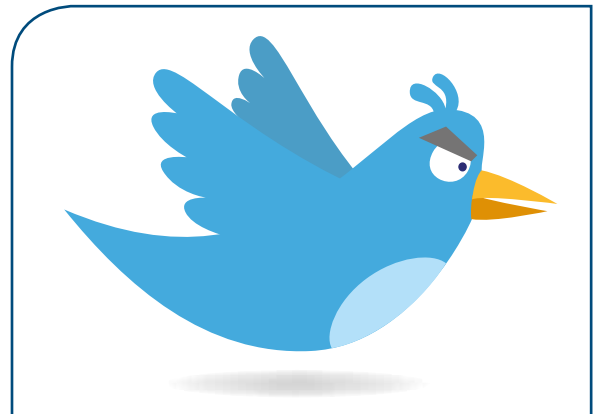
#FernbusMaut Begründung der VMK mit Belastung Infrastruktur sehr fadenscheinig! Jede (!) Busfahrt bedeutet Vermeidung von Individualverkehr



Tja und wenn die DB mal 10% weniger Umsatz fährt, dann BRAUCHEN WIR EINE **#FERNBUS MAUT** DAMIT WENIGER LEUTE BUS FAHREN. Ich hasse Politik.



#Pofallas Bahn-Lobby sorgt dafür, dass man dem **#Fernbus** per **#Maut** das Leben schwer macht, um die überbeuerte **#Bahn** im Geschäft zu halten.



Wie wäre es, statt einer Fernbus-Maut die Bahn günstiger zu machen?



Politik debattiert Fernbus-Maut: Die Bahn muss billiger werden fürs gemeine Volk, nicht der Bus teurer!



Fernbus-Maut? Der Bund als Eigentümer der Bahn erlegt den Konkurrenten Zwangsgebühren auf? **#ordnungspolitik**

Nachgefragt - Unternehmer kommentieren Busmaut



Helmut Jetschke, TJS Reisedienst,
Geschäftsführer

TJS Reisedienst



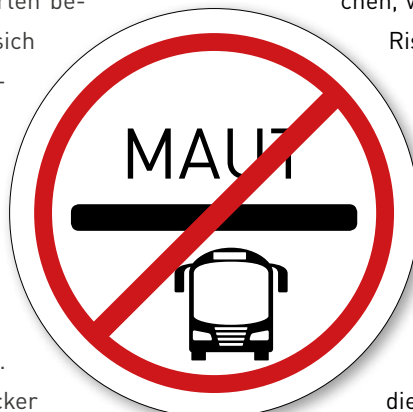
FLIXBUS

Patrick Kurth, FlixBus, Leiter Politik

Herr Jetschke, von einer Maut wären ja nicht nur Fernbusse betroffen, warum sind Sie als Reisebusunternehmer gegen eine Busmaut?

Wir brauchen alles andere als eine Maut. Wir haben in den zurückliegenden Jahren so viele Kostensteigerungen hinnehmen müssen, dass die Luft ohnehin eng ist. Höhere Preise an Kunden weiterzugeben, ist immer eine Gratwanderung. Am Schluss werden wir das tun müssen und dann werden viele Kundengruppen vom Bus abspringen.

Wer über eine Fernbusmaut nachdenkt, der darf nicht vergessen, dass davon auch weitere Busfahrten betroffen sind. Hier trifft es diejenigen, die sich teure Fahrkarten für die Bahn oder Flugtickets nicht leisten können oder kein eigenes Auto zur Verfügung haben. Das Wegekostengutachten unterscheidet die Busse nicht. Klassische Busreisen, Abgeordnetenbesuche, Klassenfahrten, Seniorenfahrten oder Kirchengausflüge werden sich dann automatisch verteuern. Die Fahrt mit Mietomnibussen würde locker um mehr als 10 Prozent teurer. Das ist für manche Klassenfahrt eine unüberbrückbare Hürde.



Herr Kurth, Sie arbeiten für den Fernbus. Warum schadet eine Maut dem Fernverkehrsmarkt in Deutschland?

Die Fernbusfreigabe ist ein Erfolg und deutscher Exportschlagler. Über 20 Millionen Fernbus-Passagiere 2015, ein Viertel der Bundesbürger, sprechen für sich. Diese Leistung wird mit dem mit Abstand kleinsten Verkehrsanteil erbracht: Nur 0,002 Prozent aller Kraftfahrzeuge in Deutschland sind Fernbusse. Abzüglich des Aufwandes und der Verwaltung wäre der staatliche Ertrag nicht nennenswert. Die Belastung aber wäre erheblich. Die Maut führt zu gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Risiken. Fernbus-Unternehmen, insbesondere Mittelständler, wären direkt betroffen und belastet. Der deutliche Wettbewerbsvorteil für Individualverkehr oder subventionierte Linienverkehre auf der Schiene oder in der Luft steigt weiter. Zu welchem Preis: Höhere Ticketentgelte würden jene treffen, die sich Reisen gerade wieder leisten konnten. Gerade in diesen Zeiten sollten sich politische Entscheidungen für positive Projekte einsetzen. Der Fernbus ist beliebt. Die Politik sollte an der Beliebtheit partizipieren und von ihr profitieren. Neue Verunsicherungen in der Bevölkerung oder bei Unternehmen helfen niemandem.



Buskontrollen: Frankreich knickt ein

Reisebusfahrten in Frankreich mit Mehrfahrerbesetzung können ab sofort wieder EU-konform durchgeführt werden. Frankreich hat nach massiver Intervention von bdo und IRU die umstrittene Kontrollpraxis aufgegeben. Die französischen Kontrollbehörden hatten in den letzten Wochen die Bereitschaftszeit bei der Mehrfahrerbesetzung neu interpretiert und die Pause für den zweiten Fahrer im fahrenden Fahrzeug nicht akzeptiert. Dem ist nun ein Riegel vorgeschoben.

Bus & Bahn gewinnen Kunden

Der Öffentliche Verkehr in Deutschland hat 2015 mit 11,2 Milliarden einen neuen Fahrgastrekord verbucht. Das berichtet DESTATIS. Wolfgang Steinbrück, bdo-Präsident: „Der Fernbus zeigt gemeinsam mit der Eisenbahn, dass im Fernverkehr gemeinsames Wachstum möglich ist. Der Fernbus hat der Bahn keinen Fahrgast abgenommen.“ Die Bahn landet im Fernverkehr mit 131 Millionen Passagieren abermals auf dem Rekordniveau von 2013. Der Fernbus hatte 20 Millionen Kunden.



bdo will Harmonisierung EU-weit

EU-Kommissarin Violeta Bulc unterstützt den bdo-Ansatz einer EU-weiten Harmonisierung der Kontrollpraxis bei Bussen. „Es ist unser wichtigstes Ziel, die bestehende Kontrollpraxis in den EU-Staaten zu harmonisieren. Alleingänge von EU-Mitgliedern, wie jetzt in Frankreich geschehen, sind daher nicht hinnehmbar“, sagte Christiane Leonard, die seit Januar diesen Jahres als CTP-Vizepräsidentin der IRU die Interessen der Busunternehmen auch auf internationaler Ebene vertritt.

IG Fernbus unter dem Dach des bdo



Die fünf großen Fernbusbetreiber haben ihre Zusammenarbeit deutlich intensiviert. Unter dem Dach des bdo soll die Schlagkraft der Branche noch weiter erhöht werden. Zu den Gründungsmitgliedern der IG Fernbus im bdo gehören BerlinLinienBus, Flixbus, Megabus, Postbus und Touring/Eurolines.

Der Bus ist nachhaltig und digital

Die mittelständischen Busunternehmen in Deutschland haben Nachhaltigkeit und Digitalisierung fest im Blick. Das geht aus dem aktuellen Konjunkturbarometer des bdo hervor. „Trotz eines konjunkturell gesehen guten Jahres blickt die Busbranche allerdings schwierigen Zeiten entgegen“, sagte der Präsident des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmen, Wolfgang Steinbrück. Gelegenheitsverkehr und ÖPNV sehen das Jahr 2016 mehrheitlich negativ, der Fernlinienverkehr ausgeglichen.

bdo-EXPERTEN-FORUM ÖPNV 08. Nov. 2016



Zukunft ist Bus

Es ist Zeit Bilanz zu ziehen

nach 10 Jahren Verordnung 1370 für mehr Wettbewerb im Personenverkehr (EGVO 1370/2007) und 3 Jahren Personenbeförderungsgesetz:

Auszug aus dem Programm:

Themenblock 1 - politisch international 10 Jahre EGVO 1370/07 – Etabliert oder überarbeitungsbedürftig ?

Diskutieren Sie direkt mit Vertretern der EU-Kommission, des EU-Parlaments und der deutschen Regierung sowie weiteren internationalen Experten über die europäischen Grundlagen für den öffentlichen Nahverkehr.

Themenblock 2 - politisch national 3 Jahre novelliertes PBefG – Hat der Gesetzgeber alles richtig gemacht?

Gewinnen Sie einen Überblick darüber, welche Erfahrungen kommunale wie private/große wie kleine Unternehmen nach 3 Jahren PBefG haben und welche Schlüsse die Vertreter von Bund, Ländern und Kommunen hieraus ziehen.

Themenblock 3 - praxisorientiert Rechtsexperten stehen Rede und Antwort

Diskutieren Sie mit Rechtsexperten, welche Chancen die gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Mittelstand bieten. Es werden die verschiedenen Verfahrensarten zur Erteilung von PBefG-Genehmigungen und deren Finanzierungsinstrumente beleuchtet sowie wichtige Fragestellungen von Auftragsunternehmen beantwortet.

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer veranstaltet aus diesem Grund ein weiteres bdo-EXPERTEN-FORUM, in dem nunmehr der Öffentliche Personennahverkehr ganz im Mittelpunkt stehen wird.

Gemeinsam mit Vertretern der Bundesregierung, der Europäischen Kommission und dem europäischen Parlament werden die Auswirkungen europäischer und nationaler Regelungen aus Sicht des privaten Mittelstandes beleuchtet.

Zudem ist ein großer Praxisteil geplant, bei dem Rechtsexperten berichten, welchen Handlungsrahmen EGVO 1370/2007, PBefG und die ÖPNV-Gesetze der Länder ganz konkret für die mittelständischen Betriebe eröffnen.

Rückblick auf bdo-EXPERTEN-FORUM **BUS 4.0**



Christiane Leonard, bdo-Hauptgeschäftsführerin, bei der Eröffnungsrede



Angeregte Diskussionsrunde

Herausgeber:

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

info@bdo-online.de
www.bdo-online.de

Redaktion & Text:

Matthias Schröter V. i. S. d. P.
m.schroeter@bdo-online.de

Layout & Gestaltung:

Reiner Strauch
r.strauch@bdo-online.de

in Zusammenarbeit mit
Potter Promotion, potter.ag

Bildnachweis:

- MAN & NEOPLAN – MAN Truck & Bus Deutschland GmbH
- MERCEDES BENZ – Daimler Buses EvoBus GmbH
- SCANIA Deutschland GmbH
- bdo

Offizielle Förderer des bdo

Premiumpartner

 **KRAVAG**

 **MAN**  **NEOPLAN**



Mercedes-Benz

 **SETRA**

Partner



SCANIA