

VERBESSERUNGSPOTENZIALE BEI NATIONALER UMSETZUNG DER CLAN VEHICLES DIRECTIVE

Der richtige Weg zum emissionsfreien Busverkehr

Das Ziel ist klar. Über den besten Weg dahin muss aber weiterhin gestritten werden. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) sieht bei dem Mitte Januar vom Bundeskabinett beschlossenen Gesetzesentwurf für eine nationale Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) der EU noch weiteren Verbesserungsbedarf. Es droht nach bisherigem Stand eine ineffiziente Umstellung auf saubere Antriebstechnologien im öffentlichen Personenverkehr. Dies würde dem Klima- und Umweltschutz – und somit den eigentlichen Zielen der CVD – im Wege stehen, da zahlreiche Unternehmen sowie Städte und Gemeinden von den neuen Regelungen überfordert wären. Die private Busbranche setzt im nächsten Schritt darauf, dass sinnvolle Verbesserungen durch das Parlament eingefügt werden.

bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard sagte im Januar zum Entwurf: „Wir bekennen uns als private Busbranche ganz klar zur Um-

stellung auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge und zum Klimaschutz im Mobilitätssektor insgesamt. Gerade deshalb ist eine möglichst intelligente Umsetzung der Clean Vehicles Directive so wichtig. Leider droht nach jetzigem Stand eine Regelung, die in Hinblick auf die Effizienz zu wünschen übriglässt. Wir plädieren weiter für eine nationale Quote, bei der die Antriebswende zuerst jeweils dort vorgenommen wird, wo dies besonders gut und zeitnah gelingen kann. Im ländlichen Raum fehlen derzeit oftmals noch die benötigten Voraussetzungen für eine Umstellung auf emissionsfreie Antriebe. Die CVD darf nicht zu einer unnötigen und einseitigen Belastung der Unternehmen im öffentlichen Personenverkehr führen, da diese die eigentlichen Garanten für den Klimaschutz im Verkehrssektor sind.“

Zur Dimension der Clean Vehicles Directive führte Christiane Leonard aus: „Wir müssen einmal ganz klar sagen: Mit der CVD wird an den

Grundfesten des öffentlichen Personenverkehrs gerüttelt. Wenn nun in Zukunft tatsächlich bei jedem einzelnen Vergabeverfahren auch für kleinste Verkehre jeweils eine Quote für saubere Fahrzeuge gelten müsste, würde die Gesamtstruktur des öffentlichen Personenverkehrs in Deutschland ins Wanken geraten. Die Umstellung auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge ist mit fundamentalen betrieblichen Veränderungen und massiven Mehrkosten verbunden, die nur ansatzweise durch Förderung ausgeglichen werden. Da wir jeden Euro für die Verkehrswende nur einmal ausgeben können, müssen wir im Interesse von Natur und Mensch möglichst effiziente und kluge Lösungen für die notwendigen Transformationsprozesse finden.“

Busse mit modernem EURO VI-Dieselantrieb sind schon heute Teil der Lösung und nicht Teil des Problems. Als günstige und flexible Alternative zum Auto sind sie ein wichtiger Baustein der Verkehrswende. Die Zahlen des Umweltbundesamtes zeigen deutlich: Der effektivste Weg zur Emissionseinsparung im Personenverkehr ist es, die Menschen von einem Umstieg vom Pkw zum ÖPNV zu überzeugen.

Für die dringend benötigte Veränderung des Modal Split ist eine deutliche Qualitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs erforderlich. Dies impliziert einen Angebotsausbau – etwa in Form von Taktverdichtungen auf bestehenden Linien, der Einrichtung neuer Linien, dem Aufbau und der Weiterentwicklung von On-Demand-Verkehren – genauso wie attraktive Fahrpreise. Diesem Wandel im Mobilitätssektor darf die CVD-Umsetzung nicht im Weg stehen. Der bdo arbeitet daher weiter intensiv für Verbesserungen. Der Gesetzesentwurf zur CVD geht im März ins parlamentarische Verfahren im Bundestag. Im Mai soll, laut derzeitiger Planung, die Behandlung im Bundesrat erfolgen.

ERSTAUFLAGE DES POLITIK-FORUMS AUSGERICHTET

Topbesetzte Politikrunde diskutiert beim bdo



© Sebastian Berger

Er gehörte zu den vielen Spitzenpolitikern, die mitdiskutierten: Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann



© Erik Marquardt

Markus Tressel ist Sprecher für Tourismuspolitik und ländliche Räume der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Am 24. Februar hat der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer ein neues – natürlich digitales – Veranstaltungsformat erfolgreich aufgelegt. Das erste bdo-Politik-Forum fand im Anschluss an die zuvor per Videokonferenz durchgeführte Mitgliederversammlung des Verbandes statt und versammelte die wichtigsten politischen Stimmen zu den Themen Verkehr und Tourismus. Im Rahmen des bdo-Politik-Forums wurden zwei je einstündige digitale Podiumsdiskussio-

nen mit führenden Verkehrspolitikern und Verkehrspolitikern angeboten. Mitglieder des bdo erhielten dabei aus erster Hand zahlreiche Antworten zu drängenden Fragen der Busbranche. Primär ging es um die kurz-, mittel- und langfristigen Perspektiven für den Reisebusverkehr. Wie kann dieser aus seiner massiven Krise in Folge der Corona-Pandemie geführt werden? Zweiter Schwerpunkt war die weitere Stärkung des ÖPNV in Deutschland – die wesentlich ist für das Erreichen der Klimaziele.

**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

CORONA-MASSNAHMEN BRINGEN WEITERE EINSCHRÄNKUNGEN FÜR BUSVERKEHR

Fairer Ausgleich für ÖPNV-Unternehmen gefordert

Im Vorfeld war sogar über ein Kompletterbot spekuliert worden. Am Abend des 19. Januars stand dann aber nach langen Diskussionen fest: Die beim Corona-Gipfel beschlossenen Vorgaben bringen zwar weitere deutliche Einschränkungen für den ÖPNV, aber keinen vollständigen Stillstand.

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) hat als Reaktion auf die Beschlüsse des Corona-Gipfels von Bund und Ländern zusätzliche finanzielle und strukturelle Hilfsmaßnahmen für die Verkehrsunternehmen in Deutschland gefordert. Die Argumentation: Die neuen Beschlüsse bringen weitere massive Einschränkungen und zielen konkret auf die Reduzierung der Fahrgastzahlen im ÖPNV ab.

Das Versprechen der Branche lautet: Die Busunternehmen werden trotz der damit verbundenen Einnahmeausfälle weiterhin ihrer Verantwortung für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger nachkommen. Sie müssen dafür aber fair entschädigt werden – vor allem auch, um Schäden im Gesamtsystem des öffentlichen Personenverkehrs zu verhindern. Der bereits aufgelegte ÖPNV-Rettungsschirm ist nicht darauf ausgelegt, eine so lang anhaltende und derart massive Unterbindung von Kontakten und Mobilität auszugleichen und muss daher auch in 2021 effektiv weitergeführt werden.

bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard sagte zu den Beschlüssen am 19. Januar: „Die Busbranche unterstützt den Kampf gegen die Pandemie weiterhin ausdrücklich. Erst wenn das dramatische Infektionsgeschehen überwunden wird, kann es jene Rückkehr zur Normalität geben, die wir uns alle wünschen. Die Verkehrsunternehmen können aber die besondere Last der neuen Beschlüsse im öffentlichen Interesse nicht alleine tragen, sondern verdienen eine faire finanzielle Kompensation. Der bisherige ÖPNV-Rettungsschirm wurde nur bis August 2020 beihilferechtlich notifiziert. Private Unternehmen, die keinen öffentlichen Dienstleis-



„Verkehrsunternehmen können die besondere Last der neuen Beschlüsse im öffentlichen Interesse nicht alleine tragen“, sagt bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard

tungsauftrag haben, bekommen daher nur bis zu einer Grenze von 800.000 Euro insgesamt Hilfen. Da unsere Mitglieder zumeist ÖPNV und Reiseverkehre gleichermaßen anbieten, sind sie aufgrund der Corona-bedingten Schließungen ihrer Reiseverkehre auf weitere Hilfen angewiesen. Die 800.000 Euro sind daher nach fast einem Jahr Pandemie bei diesen Betrieben ausgeschöpft.“

Mit Blick auf die Überbrückungshilfen der Bundesregierung plädiert der bdo für Verbesserungen, die unter anderem der Rolle der sogenannten Mischbetriebe in der Busbranche besser gerecht

werden. Bislang greifen die Hilfsprogramme nur unzureichend bei Unternehmen, die sowohl im Gelegenheitsverkehr wie auch im ÖPNV tätig sind. Ohne solche Anpassungen an die Praxis gefährdet die Corona-Krise die Busbranche als Ganzes.

Gleichzeitig riefen die privaten Busunternehmen nach konkreten Plänen und Strukturen für einen effizienten Ausstieg aus den umfassenden öffentlichen Einschränkungen. Gebraucht werden klare Szenarien und Mechanismen für die Zeit, wenn dank Impfungen und sinkender Infektionszahlen wieder Lockerungen möglich sind. Busunternehmen brauchen frühzeitig klare Perspektiven – bis hin zu gemeinsamen europäischen Regeln für den grenzüberschreitenden Reiseverkehr – für den Neustart.

Zur Situation mit neuen Regeln für den ÖPNV stellte der bdo zudem fest, dass die Verantwortung für die Durchsetzung der beschlossenen erweiterten Maskenpflicht nicht den Verkehrsunternehmen und ihren Beschäftigten aufgebürdet werden darf.

KURZ NOTIERT

BDO-ACADEMY HILFT MIT INFOS ÜBER RETTUNGSMASSNAHMEN

Das Wichtigste zur Überbrückungshilfe III

Die kritischen Stimmen aus der Wirtschaft sind wohl angekommen. So kam es Mitte Januar innerhalb der Bundesregierung zu einer Einigung über die Vereinfachung der Überbrückungshilfe III. Dies bildet aus Sicht des bdo einen Schritt in die richtige Richtung.

Wie hilfreich die Änderungen aber wirklich sind, muss sich jeweils in der Praxis zeigen. Insbesondere Mischbetriebe haben es anhaltend schwer, solange keine Spartenbeurteilung vorgenommen wird. Neben dem Einsatz dafür engagierte sich der bdo gleichzeitig auch dafür, dass Unternehmen die bestehenden Hilfen bestmöglich nutzen können. Die bdo-Online-Academy hält dafür auf dem Laufenden.

In Kalenderwoche drei gab es dafür gleich zwei ausgebuchte Videokonferenzen mit dem Titel „Überbrückungshilfe III – Alles, was Sie jetzt wissen müssen.“ Gut 200 Interessierte erhielten wichtige Informationen.

ÄNDERUNG BEI KLEINBEIHILFENREGELUNG DER EU DRINGEND NOTWENDIG

bdo-Schreiben an Bundeskanzlerin Merkel

Die sich weiter zuspitzende Lage hat es notwendig gemacht. bdo-Präsident Karl Hülsmann hat sich am 20. Januar in einem Schreiben an Bundeskanzlerin Angela Merkel sowie an alle zuständigen Bundesminister gerichtet. Der Brief war mit der dringenden Bitte der privaten Busunternehmen verbunden, die Bundesregierung möge sich bei der Europäischen Union in Brüssel für die Anhebung der 800.000-Euro-Grenze für die sogenannten

Kleinbeihilfen einsetzen. Andernfalls, so die Argumentation des bdo-Präsidenten, könnten die nationalen Hilfsprogramme nicht die Wirkung entfalten, die vor Ort so sehr benötigt wird. Denn: Das ausschlaggebende Temporary Framework der EU-Kommission beruht auf Annahmen aus dem März 2020. Die Umstände haben sich aber seitdem, mit einem deutlich länger anhaltenden und ausgeweiteten Pandemiegeschehen, drastisch verändert.



Seine Eröffnungsrede für die nächste Ausgabe der BUS2BUS wird bdo-Präsident Karl Hülsmann im April 2022 halten

Die BUS2BUS wechselt ins Jahr 2022. Das hat die Messe Berlin in Abstimmung mit nationalen und internationalen Marktführern und dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) entschieden. Die nächste Ausgabe der einzigen exklusiven Fachmesse für die Busbranche in Deutschland findet am 27. und 28. April 2022 in Berlin statt. Zum ursprünglich geplanten Termin im April 2021 wird es unter dem Namen „BUS2BUS Special Edition“ ein spannendes digitales Live-Event geben.

Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) betont: „Auch in den kommenden Monaten wird der Einsatz für den Gesundheits-

DIGITALE SPECIAL EDITION AM 15. APRIL 2021

BUS2BUS wechselt ins Jahr 2022

schutz das öffentliche Leben in Deutschland und auf der ganzen Welt prägen. Diese Umstände machen es leider unmöglich, die BUS2BUS in einer Form auszurichten, die diesem Branchen-Event wirklich gerecht wird. Wir freuen uns sehr darauf, im Frühjahr 2022 bei der nächsten Ausgabe wieder den engen Austausch mit Akteurinnen und Akteuren aus dem Busgewerbe pflegen zu können. Diese dritte BUS2BUS wird dann, genau zum richtigen Zeitpunkt, wichtige Impulse für die Erholung und die Neuausrichtung unserer Branche geben können.“

„**Mobilität wandelt sich weiter und bleibt eines der zentralen Zukunftsthemen.** Innovative und nachhaltige Verkehrskonzepte bringen international neue Wertschöpfungsketten hervor, die wir mit unseren Mobilitätsveranstaltungen hervorheben wollen. Neue Mobilitätsformen spielen im Portfolio der Messe Berlin dementsprechend bereits eine wichtige Rolle. Mit der BUS2BUS bieten wir dem Busbusiness eine hochaktuelle Branchenplattform und laden alle Akteurinnen und Akteure ein, sie gemeinsam mit uns weiterzuentwickeln – dieses Jahr auf dem digitalen Branchenevent ‚BUS2BUS Special Edition‘ und nächstes Jahr wieder vor Ort“, so Martin Ecknig, Vorsitzender der Geschäftsführung der Messe Berlin.

„In Gesprächen mit bereits angemeldeten Unternehmen ist deutlich geworden, wie groß das Vertrauen der Busbranche in die BUS2BUS ist. Persönlicher Austausch in Kombination mit innovativen Veranstaltungsformaten machen die BUS2BUS aus. Hier steht das Verkehrsmittel Bus im Mittelpunkt, hier kann es erlebt werden. Unter Berücksichtigung der aktuellen Rahmenbedingungen, können wir erst im nächsten Jahr eine vollwertige Veranstaltung in gewohnter Qualität anbieten und haben uns daher entschieden, mit der BUS2BUS in den April 2022 zu wechseln. Diese Entscheidung wird von den ausstellenden Unternehmen begrüßt und mitgetragen“, so Kerstin Kube-Erkens, Senior Produktmanagerin der BUS2BUS.

Zum ursprünglich geplanten Termin der BUS2BUS wird es dennoch ein hochkarätiges, digitales Branchenevent geben. Das Live-Event der „BUS2BUS Special Edition“ am 15. April 2021 setzt auf interaktiven Austausch zwischen Politik, Wirtschaft, Technologie und Medien. Nach einem Grußwort von Messe Berlin und bdo geht es im gemeinsamen Dialog mit Vertretern*innen der Mobilitätsbranche und der Politik um das Thema: „Der Bus als flexible und nachhaltige Alternative im Mobilitätsmix der Zukunft“.

ANJA LUDWIG IM O-TON

Podcast zur Busbranche

Es ist ein absoluter Hör Tipp, den der bdo seit Mitte Januar geben kann. „Welche Rolle spielt die Busbranche für die Mobilität der Zukunft?“ Dieser Frage geht seitdem der Agenda Podcast des Tagesspiegel-Verlags nach. Antworten dazu geben Anja Ludwig, Stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des bdo, und Kerstin Kube-Erkens, die bei der Messe Berlin für die BUS2BUS verantwortlich zeichnet. Das Gespräch ist ein spannender Rundumschlag zu einigen der wichtigsten Themen aus der Busbranche. Zu finden ist der Podcast zum Hören oder als Download auf allen üblichen Plattformen.



Im Agenda-Podcast des Tagesspiegels spricht Anja Ludwig unter anderem über die Umweltbilanz des Busverkehrs und neue Zukunftsperspektiven

DIGITALE INFO-VERANSTALTUNG DES BDO ZUR ANTRAGSSTELLUNG FÜR BMVI-HILFEN

Zweites Rettungsprogramm für Reisebusbranche

Heiß ersehnt und dringend benötigt ist wahrscheinlich noch untertrieben. Mitte Januar startete die Antragsphase für die zweite Auflage des Sonderprogramms zur Rettung der Reisebusbranche. Die Maßnahme aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hatte sich in der Erstauflage 2020 als sehr hilfreich und wirksam erwiesen.

Der bdo bereitete Busunternehmen bestens vor, damit diese das Hilfsprogramm bestmöglich nutzen können. Dafür veranstaltete der bdo kurz vor Beginn der Anmeldephase eine digitale Informationsveranstaltung. Mehr als 300 Busunternehmerinnen und Busunternehmer sowie deren Steuerberaterinnen und Steuerberater aus ganz Deutschland wollten an diesem bdo-Talk zur Neuaufgabe des BMVI-Programms für die Reisebusbranche teilnehmen. In dem Live-Videoformat beantworteten Christiane Leonard, Anja Ludwig und Yvonne Hüneburg, Stellvertretende Geschäftsführerin des WBO, dabei zahlreiche Fragen zu den Hilfen. Was ist neu im Vergleich zum Vorläuferpro-



Am 17. Juni 2020 verkündete Bundesminister Scheuer die Erstauflage des Rettungsprogramms

gramm aus 2020? Was ist alles besser? Teilnehmerinnen und Teilnehmer waren damit bestmöglich gewappnet für den anstehenden Programmstart. Zudem gab es in der Folge Handreichungen mit Informationen und Tipps. Mit dem durchführenden Bundesamt für Güterverkehr (BAG) stimmte der bdo Fragen zu den Formularen sowie dem Antragsprozess ab und wirkte dabei immer wieder auf Lösungen hin.

KABINETTSENTWURF FÜR GESETZESNOVELLE IM PARLAMENTARISCHEN VERFAHREN

bdo ruft nach Verbesserungen beim Personenbeförderungsgesetz

Am 29. Januar stand die 1. Lesung im Deutschen Bundestag an. Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) nahm dies zum Anlass vor möglichen Fehlentwicklungen und Unklarheiten in Folge der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu warnen. Passend dazu hatte die Mittelstandsvertretung ihre offizielle Stellungnahme zum Thema aktualisiert. Hierin kritisierte der bdo unter anderem die Einbeziehung von klassischen Reiseverkehren mit geschlossenen Reisegruppen unter das Regime der Datenpreisgabe.

Konkret drängte der bdo darauf, dass private Busunternehmen nicht dazu gezwungen werden dürfen, hoch sensible und wettbewerbsrelevante Echtzeitdaten preisgeben zu müssen. Dies würde zusätzliche Bürokratie schaffen, einen schwerwiegenden und teuren Eingriff in die betrieblichen Abläufe darstellen und ist zum Teil schlicht nicht in der Praxis umsetzbar. Der klassische ÖPNV sowie Gelegenheits- und Reiseverkehre mit Bussen dürfen mit dem neuen PBefG nicht den Regelungen unterworfen werden, die für digitale Pooling-Dienste aufgesetzt werden. Der bdo fordert grundsätzlich, Fragen zum Umgang mit Daten in einem eigenständigen Regelungssystem und in einem transparenten Verfahren unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen zu ordnen. Diese sollten nicht im ohnehin schon hochkomplexen PBefG

abgedeckt werden. Der bdo bemängelt weiter, dass mit dem Begriff „Verkehrseffizienz“ eine Rechtsunsicherheit geschaffen würde. Und im Fernlinienverkehr drohen als Folge der Novelle zudem verlängerte Genehmigungsverfahren. Hier wären stattdessen Erleichterungen notwendig.

Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des bdo, sagte zum vorliegenden Stand der PBefG-Novelle: „Das neue Personenbeförderungsgesetz muss Schub bringen für die weitere Entwicklung des öffentlichen Personenverkehrs. Mit dem aktuellen PBefG-Entwurf drohen

schwerwiegende Fehlentwicklungen für die mittelständischen Busunternehmen. Die Erfahrungen der zurückliegenden acht Jahre seit der letzten PBefG-Novelle haben deutlich und schmerzlich gezeigt, dass unklare Begriffe wie „Verkehrseffizienz“ unbedingt verhindert werden müssen, da sie Rechtsstreitigkeiten nach sich ziehen. Die Verpflichtung zur Weitergabe von wettbewerbsrelevanten Daten würde einen dramatischen Nachteil für mittelständische Busunternehmen nach sich ziehen. Wir appellieren an den Deutschen Bundestag, wichtige Verbesserungen am PBefG-Entwurf im Sinne des öffentlichen Personenverkehrs zu schaffen.“

VERSTÄRKUNG FÜR GESCHÄFTSSTELLE IN BERLIN

bdo baut Tourismus-Kompetenz aus

Die bdo-Geschäftsstelle in Berlin-Mitte hat Mitte Januar Verstärkung bekommen – auch wenn die neue Kollegin natürlich nicht vor Ort arbeitet, sondern im Corona-bedingten Homeoffice. Seit dem 15. Januar ist Melina Strohkirch Teil des bdo-Teams. Die 25-Jährige stammt aus Schleswig-Holstein und hat im Jahr 2018 ihr duales Studium mit dem Bachelor of Arts im Bereich Business Administration mit der Fachvertiefung Hotel- und Tourismusmanagement abgeschlossen. Sie bringt zusätzlich Erfahrungen aus ihrer Zeit in der Hotelbranche sowie als Reisesachbearbeiterin bei einem Omnibusreiseveranstalter mit. Darüber hinaus arbeitete sie zuletzt als Produktmanagerin im Pauschalreise- beziehungsweise Mehrtagesfahrtenbereich. Beim bdo verstärkt Melina Strohkirch das Team als Referentin für Touristik



Neu im Team in Berlin: Melina Strohkirch bringt viel touristische Kompetenz mit

WBO BRINGT AUCH BADEN-WÜRTTEMBERG-INDEX AUF DEN WEG

Bündnis für ÖPNV-Mittelstand in Baden-Württemberg unterzeichnet

Anfang November war es vollbracht: Der WBO-Vorsitzende Klaus Sedelmeier setzte seine Unterschrift unter das „Bündnis für den Mittelstand“ und den „Baden-Württemberg-Index ÖPNV“. Für den Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO) ein konsequenter Schritt.

Der Landtag hatte 2017 die Entwicklung von Leitlinien für die mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von Vergabeverfahren im ÖPNV gefordert. Denn die Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen, dass kleine und mittelständische Verkehrsunternehmen verstärkt Schwierigkeiten haben, sich in einem Wettbewerbsmarkt zu behaupten. Ein leistungsfähiger Mittelstand sowie eine Vielzahl kompetenter, regionaler Unternehmen sind jedoch Voraussetzung für den Ausbau eines flächendeckenden, qualitativ hochwertigen ÖPNV in Stadt und Land. „Deswegen müssen die Rahmenbedingungen so gestaltet werden, dass auch kleine und mittlere private Unternehmen weiterhin eine erfolgversprechende unternehmeri-

sche Perspektive haben“, meint der Busunternehmer Klaus Sedelmeier, dessen Verband die Interessen von mehr als 300 privaten Busunternehmen in Baden-Württemberg vertritt.

Besonders stolz ist der WBO darauf, dass er mit Erfolg für den „Baden-Württemberg-Index ÖPNV“ geworben hat. Dieser Kostenfortschreibungsindex für die mit zehn Jahren sehr langlaufenden Verträge ist bislang einzigartig in Deutschland. „Die privaten Busunternehmen

garantieren einen zuverlässigen ÖPNV im Land“, betont WBO-Vorsitzender Klaus Sedelmeier, „gerade in der Fläche.“

Der Dank des WBO gilt dem Landesverkehrsminister, dem Landkreis- und dem Städtetag, welche ebenfalls an Bündnis und Index beteiligt sind. Allerdings, so Klaus Sedelmeier, seien die Unterschriften unter die Papiere das eine. „Entscheidend ist, dass sie gelebt werden“, mahnt er die Vertreter von Landkreis- und Städtetag.



Professor Dr. Alexis von Komerowski, Verkehrsminister Winfried Hermann, WBO-Vorsitzender Klaus Sedelmeier und Gudrun Heute-Blum (v.l.n.r.).

© Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg