BUS2BUS – die internationale Messe für das Busgewerbe

Am 27. und 28. April 2022 trafen sich auf dem Messegelände Berlin ein internationales Fachpublikum aus der Busunternehmerbranche, Vertreter der Bundesregierung, wichtige Politiker, hochkarätige Speaker, Bus-Produzenten und -Zulieferer. Produktinnovationen, Fachvorträge und Netzwerk-Veranstaltungen und ein vielfältiges Programm machten die BUS2BUS zur wichtigsten Innovationsplattform der Branche. Als erste Präsenzveranstaltung der Busbranche - nach über 2 Jahren Corona - lud der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) e.V. gemeinsam mit der Messe Berlin zur dritten Live-Ausgabe der BUS2BUS nach Berlin ein.

bdo-Präsident Karl Hülsmann hob in seiner Eröffnungsrede hervor, dass nur wenige Wirtschaftsbereiche von Corona und dem dramatischen hohen Dieselpreis so hart getroffen worden sind, wie die mittelständische Busbranche. Gleichzeitig sieht der Koalitionsvertrag im Sinne der Verkehrswende eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 vor.

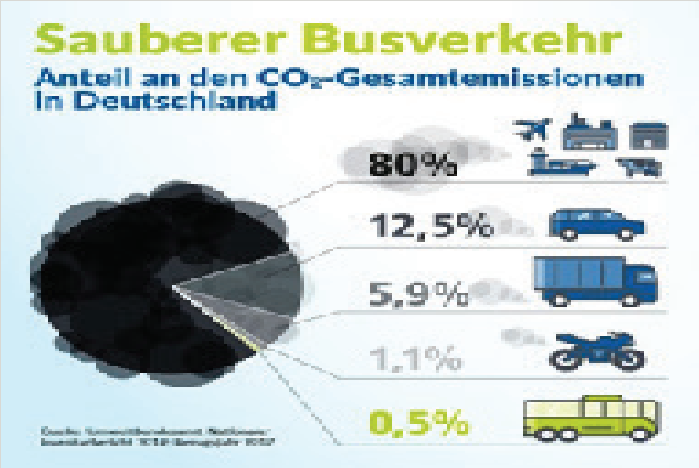
Der Individualverkehr soll zurückgedrängt und der ÖPNV gestärkt werden. Dafür braucht es mehr Busse und mehr Fahrerinnen und Fahrer. Das Busgewerbe verzeichnet aber bereits heute einen dramatischen Fahrpersonalmangel. Dem relativ hohen Altersdurchschnitt des Fahrpersonals geschuldet, wird sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren fortsetzen, sodass ohne geeignete und wirksame Gegenmaßnahmen in den nächsten 10 bis 15 Jahren bis zu 36.000 Busfahrer fehlen werden; die zusätzlichen Aufgaben, die sich aus der Verkehrswende ergeben, sind dabei noch gar nicht eingerechnet. Bereits heute besteht in 85 % der Unternehmen ein akuter Fahrermangel, der zu massiven Auswirkungen auf die Mobilität der Bevölkerung führen wird, wenn nicht schnell Gegenmaßnahmen getroffen werden. Um dem Fachkräftemangel zu begegnen, ist es unerlässlich, auch das Potenzial ausländischer Fachkräfte verstärkt zu nutzen.

Dazu sagte **Hülsmann:** *„Es gilt jetzt, den zügigen und konsequenten Abbau bürokratischer Integrationshemmnisse zu beschleunigen. Ferner müssen auch die intensiven Kosten für den Führerschein gesenkt werden, die gerade im EU-Vergleich unverhältnismäßig hoch sind. Hierbei sollte gleichzeitig mehr Wert auf digitale, virtuelle und flexiblere Ausbildungsinhalte gelegt werden.“*

Die komplexen Herausforderungen beim Fachpersonalmangel lassen sich für die Busbranche nicht mit einem einzigen Mittel einfach beseitigen. Der Entwicklung kann das Gewerbe vielmehr nur mit einem Maßnahmenbündel begegnen, um die negativen Auswirkungen auf die Unternehmen und die Fahrgäste möglichst gering zu halten.

Erstmals nahm **Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing** an der BUS2BUS und dem bdo-Kongress teil. In seiner Eröffnungsrede hob Wissing sowohl die überragende umweltpolitische Bedeutung und den besonderen Stellenwert des Busses für den multimodalen Verkehr in Deutschland hervor.

Wissing erklärte darüber hinaus, dass für eine erfolgreiche Mobilitätswende verlässliche Rahmenbedingungen notwendig seien, damit die gesetzten Klimaziele erfüllt werden könnten. Der Verkehrsminister erklärte, dass er sich hierfür verstärkt einsetzen werde.



Umweltfreundlicher geht es kaum: Lediglich 0,5 Prozent der CO2-Gesamtemissionen in Deutschland lassen sich auf Busse zurückführen, deutlich weniger als von LKW und PKW.

Damit ist der Bus essenzieller Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität – ob im Nahverkehr oder auf der Langstrecke.

3 Fragen an Nicole Scott, Journalistin und TV-Produzentin

Welche Rolle spielt der Bus beim autonomen Fahren?

Der Bus wird der erste Ort sein, an dem die meisten Menschen ein vollständig selbstfahrendes Fahrzeug auf einer öffentlichen Straße erleben werden. Viele Menschen haben zwar ein Auto, aber nicht Level 4, sodass die Chance, einen autonomen Kleinbus zu nutzen, derzeit größer ist. Der autonome Bus hat das Potenzial, der Botschafter für autonome Fahrzeuge zu sein.

Vor welchen Herausforderungen steht das autonome Fahren, wenn es um die Digitalisierung geht?

Autonome Fahrzeuge existieren in einem Ökosystem, und dieses Ökosystem befindet sich noch im Aufbau. Die Fahrzeuge benötigen hochauflösende Karten, um sich effizienter und sicherer in städtischen Umgebungen zu bewegen. HD-Maps oder 3D-Maps-Straßenkarten können auf den Zentimeter genau die Position bestimmen und haben zudem eine hohe Umwelttreue.

Sie enthalten Informationen über die genaue Position von Fußgängerüberwegen, Ampeln/Schildern, Schranken und mehr. Außerdem müssen unsere autonomen Fahrzeuge vernetzt sein: Vehicle to Everything (V2X), Vehicle to Infrastructure (V2I) und Car to Everything (C2X) benötigen eine physische Infrastruktur. So müssen Ampeln intelligent werden und Abbiegeassistenten helfen autonomen Fahrzeugen, sicher zu navigieren. Wir wollen natürlich, dass autonome Fahrzeuge ohne Hilfe fahren können, aber ihre Vernetzung untereinander und mit einer stadtweiten Infrastruktur hat zusätzliche Vorteile für die Verkehrseffizienz und ist somit nachhaltiger.

Wie sieht die Zukunft der Mobilität für mich aus?

Die Mobilität von 2022 wird nicht die Mobilität von 2030 sein. Die Städte werden für die Menschen da sein und nicht für die Autos. Der Verkehrssektor hat mit 24 Prozent weltweit den höchsten Anteil an den CO2-Emissionen. Die Tatsache, dass jeder Autofahrer in München durchschnittlich 87 Stunden im Jahr im Stau steht, was zehn vollen Arbeitstagen entspricht, zeigt, dass es so nicht weitergehen kann.

„Wenn es eine Branche gibt, für die die Zukunft rosig aussieht, dann ist das die Busbranche. Tauschen Sie sich auf der BUS2BUS mit Mittelständlern und mit Startups aus und vernetzen Sie sich. Denn Social Driving und On-Demand-Dienste werden in meinen Augen wichtige Trends der Zukunft sein.“ So lautete die Empfehlung von **Lars Behrendt, CEO der Innovationsagentur Granny & Smith.**

Auf der BUS2BUS präsentierte **MAN** insgesamt vier abwechslungsreiche Exponate auf dem MAN-Stand sowie dem Außengelände. Am Eingang Nord wurden die Messebesucher vom Coach of the Year, dem NEOPLAN Cityliner, in Empfang genommen.

Auf dem Messestand von MAN Truck & Bus Deutschland wurde der vollelektrische G18-Meter-Gelenkbus MAN Lion's City 18 E ausgestellt. Auf dem Außengelände feierte das jüngst vorgestellte Low-Entry-Modell MAN Lion's City LE Premiere und das Mini-Bus Segment wurde durch den MAN TGE Intercity repräsentiert.

„Die diesjährige BUS2BUS war für MAN Truck & Bus Deutschland eine äußerst gelungene und erfolgreiche Bus-Fachmesse mit einem tollen Auftakt und hoher politischer Präsenz sowie mit sehr vielen fachkundigen Besuchern. Die Messe ist ein echter Branchen-Treff für den Bus geworden.", resümiert **Frank Krämer, Leiter Verkauf Bus, MAN Truck Bus Deutschland GmbH.**

Neuer E-Bus für den Stadtverkehr: **IVECO BUS** feiert auf der BUS-2BUS mit dem STREETWAY seine Deutschlandprämiere.

Der 12-Meter Niederflur Stadtbus wird durch die sehr sparsamen Motoren von FPT Industrial angetrieben, die sowohl als Diesel- als auch Erdgasausführungen erhältlich sind und für eine saubere und kostengünstige Leistung sorgen.

Der effiziente Bus wurde speziell für die urbane Mobilität optimiert und ist in drei verschiedenen Längen von 12, 18 und 18,75 Metern erhältlich.

bdo-Kongress auf der BUS2BUS

Im Rahmen der BUS2BUS Messe in Berlin fand auch der politische Kongress des bdo mit einer Reihe von Vortrags- und Diskussionsveranstaltungen statt. Mit dem Auftakt-Panel „Mobilität & Umwelt“ startete am 27.04.2022 der bdo-Kongress auf der BUS2BUS.

Der Bus ist nach wie vor als Treiber der nachhaltigen und innovativen Mobilität in Deutschland unterschätzt. Über die Möglichkeiten eines notwendigen Imagewandels des Busses in der öffentlichen Wahrnehmung, diskutierte **bdo-Präsident Karl Hülsmann** mit einem hochkarätig besetzten Panel: **Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär im BMDV, Jürgen Berghahn, Experte für Fernbus und Bustouristik der SPD-Bundestagsfraktion, Nyke Slawik (Bündnis 90/Die Grünen), Stellvertretende Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, Till Oberwörder, Leiter Daimler Buses und Vorsitzender der Geschäftsführung der EvoBus GmbH und Christian Hochfeld, Direktor des Thinktanks Agora Verkehrswende.**

Alle Panelisten waren sich einig, dass sich der Klimavorsprung des Umweltverbunds gegenüber dem Individualverkehr durch die angelaufene Umstellung auf E-Bus-Flotten weiter vergrößern wird. Gemäß EU-Richtlinie wird bis 2030 der Großteil der Busse in Deutschland lokal emissionsfrei fahren. Spätestens zu diesem Zeitpunkt sollte der Bus in der öffentlichen Wahrnehmung als wichtiger Teil der Verkehrswende angekommen sein.

bdo-Präsident Karl Hülsmann unterstrich die Notwendigkeit der von **Dr. Wissing** angekündigten verlässlichen Rahmenbedingungen: *„Die privaten Busunternehmen erwarten von der Bundesregierung zukünftig eine mittelstandsfreundliche Busförderung. Nur wenn durch entsprechende Vergabekriterien auch klein- und mittelständische Busunternehmen berücksichtigt werden, wird die Verkehrswende gelingen. Zudem müssen die Busunternehmen unter den derzeitigen schwierigen Umständen durch schnelles und konkretes Handeln in alle Richtungen entlasten werden.“*

Busse sind das Rückgrat des nachhaltigen und umweltverträglichen Personenverkehrs. Im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr liegen die unbestreitbaren Vorteile unserer Busse in der Flächeneffizienz, im sparsamen Umgang mit Energie und der allgemeinen Zugänglichkeit. **Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr,** ergänzte, dass nachhaltige Mobilität mit einem besseren Angebot im Nahverkehr zu schaffen sei. *„Dafür spielt der Bus eine wichtige Rolle, weshalb wir - die neue Bundesregierung - ihn gezielt stärken“*, sagte **Luksic** zum Abschluss. Die Beteiligten des Panels machten deutlich, dass die Verkehrswende nur mit dem Bus gelingen wird und dass der notwendige Imagewandel des Busses bereits begonnen hat.

Angesichts der Antworten, die der Bus auf die drängenden ökologischen Herausforderungen im öffentlichen Verkehr geben kann, war das überfällig. Politik und Öffentlichkeit nehmen den Bus zunehmend als nachhaltigen und innovativen Garanten der Verkehrswende wahr. Denn für das Erreichen der Klimaziele und eine erfolgreiche Mobilitätswende ist der Bus nicht das Problem, sondern die Lösung: Der Bus setzt bereits heute wichtige ökologische Maßstäbe, denn unter allen motorisierten Verkehrsmitteln - inklusive der Bahn - hat der Bus den geringsten Ausstoß von Treibhausgasen und die niedrigsten Umweltkosten laut Bundesumweltamt.

Der alleinige Fokus auf die Schiene wäre eine klimapolitische Sackgasse. Unter der Überschrift **„Wettbewerb & Wandel“** z. B. diskutierte am zweiten Tag des Kongresses **bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard mit Daniela Kluckert (Parlamentarische Staatssekretärin im BMDV), Stefan Gelbhaar (Verkehrspolitischer Sprecher Bündnis 90/Die Grünen), Michael Donth (Tourismusausschuss des Deutschen Bundestages), Daniel Krauss (Mitgründer und CIO von FlixBus) und Prof. Dr. Matthias Knauff (Friedrich-Schiller-Universität Jena).**

Zu Beginn des Panels hob **Leonard** hervor, dass wenige Wirtschaftsbereiche von der Corona-Pandemie und der dramatischen Dieselpreisentwicklung im Zuge des russischen Überfalls auf die Ukraine so hart getroffen worden sind, wie die mittelständische Busbranche. Dazu hat die neue Bundesregierung mit der Mobilitätswende und dem zweiten Entlastungspaket bei den Energiepreisen viele verkehrspolitische Aufgaben zu bewältigen, die die privaten Busunternehmen direkt betreffen.

Das Panel war sich einig, dass die Verkehrswende und insbesondere die Stärkung des ÖPNVs nur mit dem Bus gelingen kann. **Gelbhaar,** sagte dazu: *"Eine echte Verkehrswende gelingt nur, wenn der Schulbus auf dem Land nicht die einzige Option ist, um von A nach B zu kommen. Eine Alternative zum eigenen Auto schaffen wir, in dem der Bus das Fundament moderner Sharing- und Vernetzungskonzepte wird."*

Auch **Daniela Kluckert**, betonte die absolut wichtige Rolle der privaten Busunternehmen in der Daseinsvorsorge, denn deren *„Busse sind aufgrund des schnellen, flexiblen und effektiven Einsatzes ein hervorragender Bestandteil eines nahtlosen und passgenauen Mobilitätsangebots. Wir brauchen smarte Systeme, die unterschiedliche Verkehrsträger intelligent und effizient miteinander verknüpfen. Jetzt gilt es, die Rahmenbedingungen für die smarte Nutzung der Busse der Zukunft zu schaffen.“* Das Bekenntnis zum Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit im Koalitionsvertrag ist dabei der wichtige Grundstein. Die privaten Busunternehmen stehen bereit, um ihren Beitrag zu leisten.

Mehrbedarf wird es auch bei den Bussen selbst geben. Mehr Fahrgäste bedeuten zwangsläufig auch mehr Busse. Nur in einem einzigen EU-Mitgliedstaat ist das Verhältnis von Einwohnern zu Bussen schlechter als in Deutschland – den Niederlanden.

Hierzulande müssen sich über 1.100 Menschen einen Bus „teilen“. Im EU-Schnitt sind es nur knapp 650. Und in Polen kommen 300 Einwohner auf einen Bus - 72 Prozent weniger als in Deutschland. Wenn die Verkehrswende in Deutschland gelingen soll, muss – so eine Erkenntnis aus dem Panel - die Zahl der Busse auf den Straßen deutlich steigen.

Deshalb muss sichergestellt werden, dass der zweite „Förderaufruf von Bussen mit alternativen Antrieben“ die klein- und mittelständischen Busunternehmen durch priorisierende Vergabekriterien bevorzugt. Konkrete Rahmenbedingungen hierzu hat der bdo bereits mit den Verantwortlichen von BMDV und der Förderagentur NOW GmbH abgestimmt. Die mittelstandsfreundliche Busförderung wurde zuvor in den aktuellen Koalitionsvertrag aufgenommen und der Bus als Garant der Verkehrswende bestätigt. Kein anderes Verkehrsmittel ermöglicht mehr Menschen Mobilität und damit gesellschaftliche Teilhabe.

„Was wir brauchen, ist eine Exzellenzinitiative für den ÖPNV. Ich bin fest davon überzeugt, dass wir mit dem Busverkehr viele Vorteile vereinen können. Der Busverkehr ist schnell skalierbar, eröffnet die Möglichkeit zur Feinerschließung und auch längere Strecken sind möglich. Die Dekarbonisierung der Flotte ist ein wichtiger Beitrag zum Thema Klimaschutz und hilft, lebenswerte Städte zu ermöglichen", so **Dr. Meike Niedbal, Staatssekretärin für Mobilität, Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Berlin** in Ihrem Statement auf der BUS2BUS.

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Berlin