

ÖPNV-Kongress 2007 des privaten Busgewerbes

➤ **Prominente Gäste konnte der bdo Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer auch in diesem Jahr zum nunmehr 3. ÖPNV Kongress am 01. Februar 2007 im Hotel Hilton in Berlin begrüßen: Vor 320 Unternehmern aus den bdo-Landesverbänden, Repräsentanten aus Verkehrsverwaltungen, Verbänden und anderen Teilnehmern sprachen Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Dr. Georg Jarzembowski MdEP, Eduard Ostwald MdB und Prof. Dr. Gerd Aberle. Im Mittelpunkt des Kongresses stand die weitere Zukunft des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), insbesondere des Bus-ÖPNV, in Deutschland. Mit der unmittelbar vor der Novellierung stehenden EU-Verordnung 1191/69 besaß die Veranstaltung zudem einen besonders aktuellen Bezug.**

Neben dem Ziel, einen qualitativ anspruchsvollen ÖPNV in Deutschland zu erhalten, forderte bdo-Präsident Wolfgang Steinbrück auch die Unterstützung bewährter mittelständischer Strukturen im privaten Busgewerbe, eine Forderung, der sich sowohl Tiefensee als auch Ostwald anschlossen. Ostwald, amtierender Vorsitzender des Finanzausschuss des Deutschen Bundestages und langjähriger Vorsitzender des Bundestags-Verkehrsausschusses, betonte denn auch in seinem Grußwort, dass es „ohne Omnibus keinen qualitativ anspruchsvollen Nahverkehr gäbe und es eine Grundsatzfrage sei, „ob es uns gelingt, den Mittelstand zu erhalten.“



320 Teilnehmer waren der Einladung des bdo zum diesjährigen ÖPNV-Kongress gefolgt

Nach Prof. Dr. Jürgen Siegmann (TU Berlin), der das Thema „Zukunft des ÖPNV im ländlichen Raum“ beleuchtete und dabei die Ergebnisse der diesbezüglichen Delphi-Studie vorstellte, belegte Prof. Dr. Gerd Aberle (Justus-Liebig-Universität Gießen), dass der Omnibusverkehr zu Unrecht das Stiefkind der

Verkehrspolitik ist. „In der Verkehrspolitik wird häufig übersehen, welche Funktion als Verkehrsträger er wirklich hat“, so Aberle wörtlich.

Eindrucksvoll wies Aberle an detailliertem Zahlenmaterial nach, welche Leistungen durch den Busverkehr – übrigens nicht nur im ÖPNV, sondern auch im Gelegenheitsverkehr – erbringt. Gleichzeitig bestätigte Aberle die Positionen des bdo und seiner Landesverbände zu den wettbewerbsverzerrenden Rahmenbedingungen des Flugverkehrs und der Schienenverkehrspolitik des Bundes und der Länder. „Der Bus“ – so Aberle – „ist nicht so im verkehrspolitischen Interesse, weil es nicht um die großen Milliardensummen geht.“



In Podiumsdiskussionen wurden die Vortragsthemen vertieft

Heino Brodschelm, bdo-Vizepräsident und Präsident des Landesverbandes Bayerischer Omnibusunternehmer, sah das in der anschließenden Podiumsdiskussion etwas anders: „Die Marktbedeutung des Busses wird sehr wohl wahrgenommen, politisch werden aber dennoch andere Prioritäten gesetzt.“ Für ihn wie auch für andere Repräsentanten des privaten Busgewerbes resultiert daraus die Gefahr einer Substanzgefährdung des mittelständisch geprägten Gewerbes, was die Forderung nach geänderten Rahmenbedingungen dringend erforderlich macht.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee



Dr. Georg Jarzembowski MdEP

Im zweiten Teil des Kongresses ging es um die rechtlichen Rahmenbedingungen. Dr. Georg Jarzembowski MdEP; Mitglied des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, informierte über den Stand des Verfahrens

zur Novellierung der Verordnung 1191 und erläuterte seine Positionen zu den vorgesehenen Neuregelungen. Zugleich begründete er einige Forderungen zu weiteren Änderungen am Gemeinsamen Standpunkt und ermunterte den bdo, ebenfalls zu überprüfen, ob nicht noch einige Änderungen sinnvoll wären.

Dr. Engelbert Recker (Dt. Landkreistag), Heino Broschelm (bdo-Vizepräsident) und Prof. Dr. Gerd Aberle (Uni Gießen) - v. l. - diskutierten



Dr. Engelbert Recker (Deutscher Landkreistag) schließlich erläuterte die seiner Auffassung nach bestehenden Handlungsoptionen der Landkreise im künftigen ÖPNV. Auch der zweite Teil schloss mit einer Podiumsdiskussion zur Thematik „Mittelstand – Lohnkutscher oder freies Unternehmertum?“, in der die Vertreter des privaten Busgewerbes Dr. Gisela Volz (Baden-Württemberg) und Karl Hülsmann (Niedersachsen) eindrucksvoll begründeten, dass und warum die privaten Busunternehmer an ihrem Anspruch festhalten, eigenverantwortlich und mit dem entsprechenden unternehmerischen Risiko ÖPNV gestalten zu wollen und Wettbewerbsverzerrungen zugunsten der Schiene und der kommunalen Verkehrsbetriebe nicht zu akzeptieren.



bdo-Präsident Steinbrück: Kein Ausverkauf des Öffentlichen Nahverkehrs - Gesetzliche und finanzielle Rahmenbedingungen sichern

bdo-Pressemitteilung vom 01.02.2007 anlässlich des Kongresses zur Zukunft der Finanzierung im Öffentlichen Nahverkehr:

Um einen effizienten und qualitativ hochwertigen Nahverkehr zu garantieren, muss der Finanzrahmen langfristig festgeschrieben werden. Weitere Kürzungen sind im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch die Unternehmen nicht zu kompen-

Impressum

Herausgeber:

Fuhrgewerbe-Innung
Berlin-Brandenburg e. V.
Hedemannstraße 13
10969 Berlin

Redaktion:

Gerd Bretschneider
Sandra Elsanowski
Tel.: 030.251 06 91
Fax: 030.251 06 93
www.fuhrgewerbe-innung.de
info@fuhrgewerbe-innung.de

Versand:

Fuhrgewerbe-Innung
Berlin-Brandenburg e. V.

Satz, Layout, Druck, Anzeigenverwaltung:

FGIBB Service GmbH
Hedemannstraße 13
10969 Berlin
Tel.: 030.25 29 50 10
Fax: 030.25 29 50 11
www.fgibb.de
post@fgibb.de

Titelbild: VOLVO-Linienbus
Quelle: VOLVO/bdo

sieren. Insbesondere darf es zu keinem weiteren Absinken der Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr kommen. Bestrebungen einzelner Bundesländer, die Ausgleichsleistungen nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) nicht mehr nach Antrag den Unternehmen zu zahlen, sondern Verbänden und Aufgabenträgern an die Hand zu geben, sind ein falsches Signal. Sie sind Indiz für eine zentrale Verwaltung und Verstaatlichung des ÖPNV, gegen die sich die Privatwirtschaft wehren wird.

Hinsichtlich einer förder- und finanzierungsfähigen Struktur fordert der bdo darüber hinaus die flächendeckende Wiedereinführung der Busförderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Dies ist eine Möglichkeit, um den Nahverkehr besonders in Flächengebieten wirkungsvoll zu stützen. „Die Busförderung kostet weitaus weniger als die Finanzierung des regionalen Bahnverkehrs. Hier käme nicht das Gießkannenprinzip zur Anwendung, sondern strenge volkswirtschaftliche Kriterien“, so Präsident Wolfgang Steinbrück.

Vor dem Hintergrund, dass der Bus im Nahverkehr mehr Personen befördert als Eisenbahn, Straßen- und Stadt-Bahn zusammen, ist die Politik aufgerufen,

ihre Förderinstrumente für den ÖPNV zu hinterfragen. Allein gegenüber dem Schienenpersonennahverkehr befördert der Bus mehr als zweieinhalbmal so viele Fahrgäste, rund 5,2 Milliarden Personen pro Jahr.

Angesichts der aktuellen Bestrebungen zur europäischen Neuordnung des Nahverkehrs erwartet der bdo eine Korrektur des bestehenden Entwurfs. Mit dem jetzt vorliegenden Entwurf wären 80 Prozent des gesamten Marktes durch die sogenannte „Inhouse-Vergabe“ vom Wettbewerb ausgenommen – entgegen dem ursprünglichen politischen Ziel, mehr Wettbewerb einführen zu wollen.

Der bdo spricht sich deshalb weiterhin gegen eine

Direktvergabe an interne Betreiber aus, da dies nicht zur Verbesserung und Optimierung im ÖPNV führt. Die Ineffizienz wäre damit für die Zukunft vorprogrammiert und jegliche Chancengleichheit im Wettbewerb zwischen den Unternehmen ad absurdum geführt.

Bei der späteren Umsetzung in nationales Recht rechnet der bdo damit, dass Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee weiterhin den Mittelstand stützt und die unternehmerische Kompetenz stärkt. „Die mittelständischen Unternehmen stehen dafür bereit. Wir sind die kostengeringsten Marktteilnehmer mit dem höchsten Kostendeckungsgrad. Gesellschaftlich und wirtschaftlich sollten wir der erste Partner sein“, so Steinbrück.

Zahlenmaterial rund um den Busverkehr

Zahl der privaten Omnibusunternehmen	5.444
davon im Gelegenheitsverkehr tätig (Ausflugfahrten, Ferienzielreise, Mietomnibusverkehr)	5.420
davon Busreiseveranstalter	1.107
davon im Liniennahverkehr tätig	4.116
davon mit eigenen Liniengenehmigungen	1.007
Anzahl der Busunternehmen in Europa	ca. 65.000

Zahl der Beschäftigten in Busunternehmen	ca. 65.000¹
Beschäftigte je Unternehmen im Durchschnitt	13,2
Anzahl der direkt von der Busbranche abhängigen Arbeitsplätze in Deutschland	170.000
Anzahl der direkt von der Busbranche abhängigen Arbeitsplätze in Europa	1,8 Mio.
Anzahl der direkt und indirekt von der Busbranche abhängigen Arbeitsplätze in Europa	7,5 Mio.

Zahl der Omnibusse²	61.000
davon Reisebusse ²	ca. 20.000
davon Linienbusse ²	17.000
davon gemischt einsetzbare Busse ²	ca. 24.000
Fahrzeuge je Unternehmen	10,5

Beförderte Personen Gelegenheitsverkehr³	ca. 120 Mio.
--	---------------------

Umsatz aus dem Straßenpersonenverkehr 2002	Mrd. € 4,3
davon aus dem Gelegenheitsverkehr (ohne Umsätze aus touristischen Zusatzleistungen wie Übernachtungen, Essen und Eintrittskarten)	Mrd. € 1,8
davon aus dem Liniennahverkehr	Mrd. € 2,5

Verkehrsleistungen im Liniennahverkehr 2004	
Fahrleistungen im Liniennahverkehr (Fahrzeugkilometer)	602 Mio.
Beförderungsleistungen (Personenkilometer)	8551 Mio.
Fahrgäste	779 Mio.

Verkehrsleistungen im Fernverkehr 2004	
Fahrgäste (Inlandsverkehr)	52 Mio.
Gelegenheitsverkehr	49 Mio.
Linienfernverkehr	3 Mio.
Fahrgäste (grenzüberschreitend)	15 Mio.
Gelegenheitsverkehr	13 Mio.
Linienfernverkehr	2 Mio.
Beförderungsleistung Personenkilometer Inland	17.481 Mio.
Gelegenheitsverkehr	17.086 Mio.
Linienfernverkehr	395 Mio.
Beförderungsleistung Personenkilometer (Grenzüberschreitend)	9.860 Mio.
Gelegenheitsverkehr	8.089 Mio.
Linienverkehr	1.771 Mio.
Fahrleistung Inland (Buskilometer)	601 Mio.
Gelegenheitsverkehr	567 Mio.
Linienverkehr	34 Mio.
Fahrleistung Ausland (Buskilometer)	287 Mio.
Gelegenheitsverkehr	244 Mio.
Linienfernverkehr	287 Mio.

¹ nur Unternehmen mit wirtschaftlichem Schwerpunkt im Straßenpersonenverkehr (4.723)

² nach Hochrechnungen des bdo, da Fahrzeuge nicht mitgezählt werden, die zum Zeitpunkt der Zählung im Auftrag kommunaler, gemischtwirtschaftlicher Betriebe, Eisenbahnunternehmen, Regionalverkehrsgesellschaften, etc. fahren.

³ nach Hochrechnungen des bdo, da die amtliche Statistik hier nur Unternehmen mit mehr als sechs Bussen erfasst. Die 120 Mio. beförderte Personen im Gelegenheitsverkehr lassen sich gliedern in rund 20 Mio. Kurz- und Urlaubsreisende sowie rund 100 Mio. Tagesreisende.