Bundesverkehrsminister Dr. Peter Raumsauer beim Kongress

Gast der Abendveranstaltung: Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer, BMVBS

Yves Maennerts, IRU-Vizepräsident, würdigt das Engagement der deutschen Busunternehmer

Prof. Dr. Bernd Raffelhüschen analysiert die demografische Entwicklung der kommenden Jahrzehnte

bdo-Bundeskongress: Minister Ramsauer sieht den Bus als wichtige Stütze

Am 17. und 18. April kamen in Berlin anlässlich des Bundeskongresses der privaten Omnibusunternehmen knapp 400 Busunternehmer, Verkehrsexperten und Politiker zusammen, um die wichtigsten Zukunftsfragen des deutschen Busgewerbes zu diskutieren. Der Kongresstitel „Stadt, Land, Bus – Wie fahren wir in die Zukunft?“ war Programm und Botschaft zugleich.

Die verkehrstechnischen Herausforderungen in modernen urbanen Räumen aber auch im ländlichen Raum verlangen nach innovativen Lösungen. Wie Bundesverkehrsminister Ramsauer darlegte wird der Bus aus vielerlei Gründen hierbei eine wichtige und zentrale Rolle spielen.

In seiner motivierenden Rede zeigte **bdo-Präsident Steinbrück** auf, wie wichtig das private Omnibusgewerbe ist: *„Wir haben in unserem Land ein weltweit einmaliges ÖPNV-System und eine attraktive und leistungsfähige Bustouristik. Wir, die Mittelständler, sichern und erhalten über 200.000 Arbeitsplätze. Mit der Liberalisierung im Fernverkehr ist nun auch ein wichtiger Schritt in Richtung von mehr Nachhaltigkeit im Fernverkehr gemacht.“*

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer unterstrich in seiner Rede: *„Den Bus als wichtige Stütze des Öffentlichen Verkehrs“*, die Bedeutung des Busses und der privaten Busunternehmen und lobte Umweltfreundlichkeit, Komfort und Sicherheit des Busses. Der Minister sieht die zukünftigen Herausforderungen als Gemeinschaftsaufgabe: *„Wir – das muss ein Bündnis aus Busunternehmen, Fahrzeugherstellern und Politik sein.“*

Die anwesenden führenden Verkehrspolitiker aus Bund und Ländern konnten auch klare Botschaften und notwendige Forderungen des Spitzenverbandes der Omnibusbranche mit auf dem Heimweg ins Parlament nehmen:

- Infrastruktur muss nachhaltig finanziert sein! Der Grundsatz ***„Straße finanziert Straße“*** soll gewährleisten, dass das Geld in dem System auch zur Verfügung steht, wo es erwirtschaftet wird.

- Gute Fachkräfte gibt es nicht umsonst! Daher setzt sich der bdo dafür ein, dass Omnibusbetriebe in ihren Ausbildungsaktivitäten unterstützt werden und dies bei der Finanzierung von Verkehren auch berücksichtigt wird.

Ein faires Miteinander im ÖPNV war und ist das Grundgerüst des novellierten PBefG. Private Busunternehmen dürfen bei der Vergabe von ÖPNV Leitungen nicht benachteiligt werden.

- Keine Maut - Touristik muss bezahlbar bleiben. Die Bustouristik braucht nicht mehr als faire Bedingungen für die Unternehmen und die Kunden. Keine Maut oder sonstige Phantasiesteuern dürfen die Preise künstlich nach oben treiben.

- Der Fernbus hat Potential für Kunden und Mittelstand. Der neue Markt soll sich frei entwickeln können. Die Last zur Umstellung auf barrierefreie Angebote darf nicht nur auf den Schultern der Unternehmer liegen.

Zahlreiche Unternehmen unterstützten den Kongress. Exklusiver Hauptpartner des bdo Bundeskongresses 2013 war **VOLVO**. Premiumpartner und Partner waren Continental, HDNA, Mercedes Benz, Setra, Neoplan, MAN, KRAVAG, BAHN-BKK, PKF, erdgas mobil, Carlass und die KÜS.

Die Aussagen der Politik

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer sagte in seiner Rede: *»Mit mir wird es keine Ausdehnung der Lkw-Maut auf den Bus geben.«* Allerdings ergäbe sich eine völlig andere Sachlage, wenn etwa über eine Vignette eine allgemeine Autobahngebühr eingeführt würde.

Sören Bartol, verkehrspolitischer Sprecher der SPD, stellte in einer Podiumsdiskussion klar, dass es hier keinen Änderungsbedarf gebe. Seine Partei sei mit der Forderung nach einer Busmaut in die Diskussion um die PBefG-Novelle gegangen. Im Zuge der Verhandlungen sei diese Forderung gestrichen worden. Dazu stehe seine Partei. Statt dieses Thema zu diskutieren solle man sich besser darauf konzentrieren, Angriffe aus Europa auf die guten deutschen Regelungen abzuwehren.

Klaus Brähmig (CDU) und **Ilja Seifert (Linke)**, die für ihre Parteien den Bereich Tourismuspolitik auf der Kongressbühne vertraten, sprachen sich ebenfalls klar gegen eine Busmaut aus. Ein **„Ja“** zur Busmaut gab es nur von einem Vertreter der Politik: **Anton »Toni« Hofreiter (Grüne),** Vorsitzender des Bundestags-Verkehrsausschusses.

Hofreiter machte auch deutlich, dass er den von der Unternehmerschaft gesehenen klaren Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nach dem neuen PBefG in dieser Deutlichkeit nicht sieht. Eine solch »extrem einseitige« Auslegung halte er für einen Frontalangriff auf den in der Novelle festgehaltenen Kompromiss. Sollte diese Auslegung sich durchsetzen, sei das aus seiner Sicht ein Anlass, die Novelle »so schnell wie möglich« zu novellieren, sobald entsprechende Mehrheiten in den Parlamenten gegeben seien.

Gerhard Sippel, Lothar und Andreas Kastner

Votum der Busunternehmer zu gewerbepolitischen Fragestellungen

400 Teilnehmer beim bdo-Kongress

bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard-Tiemann und Volkmar Vogel (MdB)

Das „Goya“

Abendveranstaltung im „Goya“

zu Gast im Tagungshotel „Ellington“ in Berlin-Charlottenburg

Die Auffassungen des Gewerbes

Gründe für einen positiven Blick in die Zukunft sieht **bdo-Präsident Wolfgang Steinbrück** sowohl im Bereich ÖPNV als auch bei Fernlinien und in der Bustouristik. Insbesondere im ÖPNV sei nunmehr ein »siebenjähriger Krieg« durchgestanden, in dem zunächst die EU-Verordnung 1370 und dann das neue Personenbeförderungsgesetz entstanden. Die deutsche Regelung sei jetzt »europaweit vorbildlich«. Vor allem, freute sich der bdo-Präsident, bremse das neue PBefG wildgewordene Aufgabenträger.

bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard-Tiemann ergänzte, der ÖPNV-Teil der PBefG-Novelle sei als Thema für die Medien *»nicht so sexy«* gewesen. Dennoch habe er einen Schwerpunkt der Verbandsarbeit gebildet. **Steinbrück** sagte weiter, die Mobilität in der Fläche müsse erhalten bleiben und dürfe nicht zu Gunsten der Ballungsräume leiden.

Hier müsse der bdo gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) eine strategische Lösung finden. **bdo-Vizepräsidentin Gisela Volz** merkte dazu an, dass in der kommenden Finanzierungsdiskussion der Föderalismusgedanke eine wichtige Rolle spielen werde. **Minister Ramsauer** habe jedenfalls in seiner Rede vor dem Kongress deutlich gemacht, dass er die Gesamtverantwortung für die Mobilität in Deutschland in seinem Ministerium sieht.

Auf der soliden Basis des ÖPNV und der gesicherten Eigenwirtschaftlichkeit biete der Fernlinienbus den Unternehmen nun eine zusätzliche Chance sagte der bdo-Präsident, der sich mit seinem eigenen Unternehmen bereits im Markt tummelt. Bislang nicht geklärt sei die Finanzierung von Fernbus-Bahnhöfen. **Hauptgeschäftsführerin Leonard**: *»In diesem Zusammenhang sind diverse Fragen noch dialogbedürftig.«*

So müsse man beispielsweise an vielen Orten zunächst klären, ob der Fernbusbahnhof besser in der Innenstadt oder vielleicht doch in der Nähe der Autobahn aufgehoben sei. Sicher sei dagegen, sagte **Steinbrück**, dass ein Fernbusbahnhof eine gute Anbindung an den örtlichen Nahverkehr haben müsse.

BDO-Vizepräsident Ralf Weltersbach gab sich etwas deutlicher: *»Da müssen sich die Städte etwas einfallen lassen.«* Die Busunternehmer als Betreiber der Fernlinien hätten jedenfalls keine Lösung.

Die Forderungen des Gewerbes an die Politik

Anlässlich des Kongresses erläuterte der bdo in einer Pressekonferenz die aktuellen Forderungen des Gewerbes an die Politik:

1. Faire Chancen für das Private Omnibusgewerbe. Eine mittelstandfreundliche ÖPNV-Landschaft und keine Marktverzerrung im Fernbusmarkt!
2. Erhalt der notwendigen Ausgleichsmittel im Schülerverkehr. Planungssicherheit durch eine Anschlussregelung der auslaufenden Mittel aus GVFG/Entflechtungsgesetz und Regionalisierungsmitteln!
3. Keine weitere Benachteiligung des Verkehrsträgers Bus, sondern der Ausbau und Erweiterung der Fahrzeugfinanzierung, auch für den Reisebus!
4. Getrennte Finanzierungskreisläufe: „Straße finanziert Straße“, dann wären dem Busverkehr die meisten Sorgen genommen!
5. Keine Verpflichtung zur Barrierefreiheit im Gelegenheitsverkehr und eine praxisgerechte Anwendung der Regelungen für den Fernlinienverkehr!
6. Eigenständige Lenk- und Ruhezeiten für den Bus!
7. Generelle Ausnahme des Omnibusses aus den Umweltzonen. Keinesfalls dürfen diese auf NOx-Grenzwerte ausgedehnt werden!
8. Die Bettensteuer als weitere Gebührenregelung und bürokratische Hürde macht den Städtetourismus unattraktiv und darf daher nicht eingeführt werden!
9. 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 auszuschließen!
10. Abschaffung des EU-Fahrtenblattes!
11. Um eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit der privaten Busunternehmen in Deutschland auszuschließen, soll die Gesamtmasse bei 2-Achs- Bussen EU-weit auf 19,5 Tonnen erhöht werden!

bdo-Präsident W.Steinbrück, HGFín Ch. Leonard-Tiemann, Prof. Raffelhüschen

bdo-Ehrenpräsident Friedel Rau

zur Pressekonferenz: Dr. Giesela Volz, Wolfgang Steinbrück, Ralf Weltersbach

Diskutierten: Karsten Schulze und Klaus Brähmig, BdB

Beiträge 2 und 3: Abdruck mit freundlicher Genehmigung des Roten Renners - Wirtschaftsnachrichten für ÖPNV-Unternehmen - www.roter-renner.de“

Bilder: Michael Fahrig