



JAHRE BUSVERKEHR

Eine weltweite Erfolgsgeschichte, die wir
in Deutschland weiterschreiben wollen.

DER BUS.

Wegbereiter im öffentlichen Verkehr.

Taktgeber für 125 Jahre Fortschritt.

Garant für die Mobilität von morgen.

1895 nahm der weltweit erste Bus im Linienverkehr seinen Dienst auf. Seitdem konnten Milliarden Menschen auf die Fahrzeuge vertrauen. Ob im Nah- oder Fernverkehr. Ob auf Reisen oder beim täglichen Pendeln. In Deutschland sowie auf der ganzen Welt. Und die Zukunft hat gerade erst begonnen.



LIEBE LESERIN, LIEBER LESER,

das Ganze lässt an einen dicken Roman aus dem 19. Jahrhundert denken, der auf eine abenteuerliche Reise entführt. Mit weitverzweigten Erzählsträngen und allerlei turbulenten Ereignissen. Da gibt es beeindruckende Fortschritte sowie große Leidenschaften. Die Rede ist aber nicht von den Werken von Charles Dickens oder Victor Hugo, sondern von der Erfolgsgeschichte des Busverkehrs.

Im Jahr 1895 ging der erste motorisierte Linienbus der Welt auf seine Premierenfahrt. Natürlich in Deutschland. Der Busverkehr hat sich seitdem unglaublich entwickelt. Heute ist er eine unverzichtbare Stütze der Mobilität in unserem Land. Umweltfreundlich, flexibel und bequem. Busse begleiten die Bürgerinnen und Bürger ihr Leben lang – ob beim Weg zur Schule, beim Pendeln oder auf Reisen. Kein öffentliches Verkehrsmittel befördert gegenwärtig in Deutschland mehr Menschen.

Über das Hier und Jetzt hinaus kommt dem Busverkehr vor allem aber auch eine besondere Bedeutung zu, weil wir mitten in einer Phase des Wandels der Mobilität stecken. Faszinierende Möglichkeiten tun sich für die Zukunft auf. Möglichkeiten, für die wir den Bus mehr denn je brauchen und für die wir ihn ganz gezielt auf die kommenden Jahre und Jahrzehnte ausrichten müssen. Auf diese Chancen wollen wir auf den folgenden Seiten blicken.

Wir nehmen das große Bus-Jubiläum also zum Anlass, einmal genau hinzuschauen. Was bedeutet der Busverkehr? Was kann er noch leisten? Und wie erreichen wir das? Wir haben ein paar wichtige Vorschläge dazu. Denn beim Bus geht es weniger um gestern und heute, sondern vielmehr um morgen oder sogar übermorgen.

Ihr Karl Hülsmann

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Karl Hülsmann'.

Präsident Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo)

MOTOR DER MOBILITÄT FÜR EINE MODERNE WELT.

Ein wenig mehr Kraft als das klassische Pferdegespann steckt schon in dem Fahrzeug. Aber im Vergleich zu heute dann doch noch nicht allzu viel. Mit 5 PS geht es am 18. März 1895 auf die Strecke. Die erste Buslinie der Welt wird an diesem Tag offiziell in Dienst gestellt. Drinnen finden immerhin acht Fahrgäste Platz. Heute wissen wir: Es ist der Ausgangspunkt für eine wichtige Entwicklung im Verkehr. Denn die Erfolgsgeschichte des Busses hat hier ihren Ursprung.

Den Anfang machte eine Verbindung zwischen Siegen, Netphen und Deuz, wie auf historischen Fotos auf dem Fahrzeug nachzulesen ist. Die Zeit: Das späte 19. Jahrhundert. Es ist eine andere Welt. Die ersten Filmvorführungen stehen noch aus und folgen dann ebenfalls im Laufe des Jahres 1895. Gleiches gilt für die Entdeckung der Röntgenstrahlung. Theodor Fontane wird seinen Roman Effi Briest veröffentlichen. Und H.G. Wells bringt im gleichen Jahr das Buch „Die Zeitmaschine“ heraus. Wie passend.

Immer neue Fahrzeuge: bequemer, sicherer und umweltfreundlicher

Denn ein wenig ist die Geburtsstunde des Busverkehrs eben auch ein Sprung in die Zukunft der Mobilität. Hier wird die Grundlage gelegt für all das, was kommt. Es ist der Auftakt für immer neue Fahrzeuge, die bequemer, sicherer, größer und umweltfreundlicher werden. Jahrzehnt für Jahrzehnt. Stück für Stück trägt der Bus die Mobilität in neue Dimensionen.

In einer Zeit, in der ein Pkw noch eine Seltenheit auf den Straßen war, ermöglichten Busse schon erschwingliche Mobilität. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gelangen damit zum Dienst in weiter entfernte Gegenden. Freunde und Bekannte bleiben regelmäßig im Austausch, dank gegenseitiger Besuche über Distanzen hinweg. In den folgenden Jahrzehnten wächst die Rolle des ÖPNV mit Bussen weiter und weiter.

Träume werden wahr: der Bus als Reisegefährte

Szenenwechsel in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts. In Deutschland beginnt der Bus auch jenseits des Alltags eine wachsende Bedeutung einzunehmen. Denn mit zunehmendem Wohlstand wird er auch zum Gefährt und Vehikel für die Reiseträume vieler Menschen. Es geht nach Italien. Vielleicht Frankreich. Der Bustourismus erschließt den Bürgerinnen und Bürgern die schönsten Flecken des Kontinents auf bequeme Art.

Die Flexibilität des Busses gehört zu seinen Stärken. Er kann immer wieder neue Rollen übernehmen. Seit einigen Jahren nun rückt eine andere Facette des Busverkehrs zunehmend in den Vordergrund: als Umweltschützer. Als Ersatz für viele Pkw kann er Straßen, Städte und Menschen entlasten von den Folgen des Autoverkehrs.



NIE WAR DER BUS WICHTIGER.

Es klingt meist hochtrabend und geschichtsvergessen, wenn der Gegenwart ein besonderer Stellenwert im Vergleich zu vergangenen oder bevorstehenden Zeiten zugesprochen wird. Es lassen sich aber tatsächlich gute Gründe aufzählen, warum der Busverkehr noch niemals wichtiger für die Menschen in Deutschland war, als es heute der Fall ist.

Nicht nur die Bürgerinnen und Bürger fordern derzeit einen aktiven Klimaschutz, sondern auch die Bundesregierung und die Europäische Union haben sich diesem Ziel verpflichtet. Der Verkehrssektor ist dabei eine entscheidende Stellschraube, um die CO₂-Emissionen insgesamt wirksam zu reduzieren – insbesondere durch eine weitreichende Verlagerung des Verkehrs hin zu Bus und Bahn. Während ein Angebotsausbau und Verbesserungen im Schienensektor mit langen Vorlaufzeiten, hohen Kosten und Flächenverbrauch einhergehen, ist der Bus flexibel und schnell auf einer bestehenden Infrastruktur einsetzbar.

Flexibel, platzsparend und schnell startklar

Er bietet zudem auch Lösungen für andere Herausforderungen unserer Zeit. Mehr und mehr Menschen engagieren sich beispielsweise für lebenswertere Städte, in denen nicht mehr das Auto den Ton angibt. Lärm und Staus sollen zurückgedrängt werden. Mit dem Bus ist all dies möglich. Auch hier wieder: flexibel, schnell und platzsparend.

Im ländlichen Raum stellt der Bus die beste Alternative zum Pkw dar, weil er als einziges öffentliches Verkehrsmittel so tief in die Fläche gelangen kann. Millionen Pendlerinnen und Pendler könnten auf ihr Auto zugunsten des Busses verzichten, wenn ein umfangreicheres und verlässliches Busangebot bestehen würde. Hier liegt ungeahntes Potenzial für eine ganz reale Verkehrswende.

Der Bus ist also, auf den Punkt gebracht, das perfekte Verkehrsmittel für unsere Zeit. Er weist laut Umweltbundesamt die niedrigsten Treibhausgas-Emissionen aller motorisierten Verkehrsmittel auf. Noch vor dem Zug. Und selbst die Allianz pro Schiene attestiert: Der Bus belastet die Allgemeinheit mit den geringsten Folgekosten.

Warum 5 Milliarden Fahrgäste noch zu wenig sind

Mehr als fünf Milliarden Fahrgäste steigen jedes Jahr in Deutschland in einen Bus. Das ist viel. Aber doch noch zu

wenig. Expertinnen und Experten sind sich einig, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split deutlich steigen sollte und muss. Das ist dringend notwendig für die Umwelt. Im Bussektor sind die Zahlen jedoch im Gegenteil derzeit rückläufig. Im öffentlichen Nahverkehr erleben wir seit mehr als einem Jahrzehnt Stagnation. Im Fernlinien- und Gelegenheitsverkehr müssen sogar handfeste Rückgänge beklagt werden. Die Prognosen deuten hier an, dass es so auch weitergehen könnte. Wenn sich nichts ändert.

Für die schwache Entwicklung gibt es leider Gründe. Die Rahmenbedingungen haben sich für den Bus – eigentlich kaum zu glauben – zuletzt tatsächlich verschlechtert. So verpassen wir es derzeit, die Chancen des Busverkehrs konsequent zu nutzen. Im Gegenteil und völlig unverständlich: Der Bus als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel wird bei Gesetzgebung und Förderung derzeit oftmals benachteiligt oder außen vor gelassen.

Bei der Reduzierung der Mehrwertsteuer für Zugfahrgäste wurde der Bus diskriminiert. Verspätet deutete sich eine Korrektur an. Aber die grundlegende Analyse bleibt richtig. Denn Beispiele für eine Benachteiligung des Busses gibt es viele. Die Novelle des GVFG brachte Milliarden für die Schiene – und Rückschritte für die Investitionsmöglichkeiten im Bussektor. Die Bürokratie im Reise- und Fernlinienverkehr nimmt immer weiter zu. Und Vorschläge zur Novellierung der Straßenverkehrsordnung sollten unter anderem Busspuren für Pkw-Fahrten öffnen. Ein Irrweg unter mehreren.

Dabei gilt: Viel ist und wäre möglich. Wenn man den umweltfreundlichen Busverkehr konsequent fördern würde. Es braucht Investitionen beispielsweise in die Infrastruktur für Busse. Zentrumsnahe Fernbus-Stationen mit direkter Anbindung an Schiene und ÖPNV sind gefragt. Der Weg muss frei sein für mehr reine Busspuren, damit Nutzerinnen und Nutzer schnell ans Ziel kommen. Park-und-Ride-Angebote erleichtern Pendlerinnen und Pendlern den Abschied vom Pkw. Das Genehmigungsverfahren für Fernlinien muss deutlich vereinfacht und beschleunigt werden. Und es braucht schlicht einen deutlichen Ausbau der Busangebote insgesamt, damit der Bus für noch mehr Menschen zum alltäglichen Fortbewegungsmittel Nummer 1 werden kann. Mit solchen und weiteren Schritten kann schon heute ganz leicht eine rosige Zukunft für den öffentlichen Personenverkehr geschaffen werden.



EINE GOLDENE ZUKUNFT NIMMT GESTALT AN.



Heute schon Spitzenreiter bei den Fahrgastzahlen sowie der Umweltbilanz. Und morgen noch besser. So lässt sich die Rolle des Busverkehrs in Deutschland einfach beschreiben. Das Umweltbundesamt bestätigt seit Jahren die Bestwerte für den Bus bei verschiedenen Emissionen. Das ist aber nur der Ausgangspunkt für weitere Verbesserungen.

Die nächsten Schritte für die Weiterentwicklung des Busverkehrs in Deutschland, Europa und der Welt nehmen bereits Formen an. Die Elektrifizierung der Flotten insbesondere in urbanen Zentren ist gewollt, beschlossen und angestoßen. Die Bundesregierung hat den Bus im Rahmen des Programms „Saubere Luft“ als Retter für die Luftwerte in den Städten auserkoren und gefördert. Das ist gut so. Leider wird

dieser Wandlungsprozess nicht ausreichend für den Mittelstand und Unternehmen aus dem ländlichen Raum geöffnet. Das muss sich ändern.

Europa zeichnet den Weg zur weiteren Emissionsreduzierung vor

Es lässt sich schon heute vorhersehen: Die sogenannte Antriebswende im Bussektor wird in den kommenden Jahren vollzogen. Auch die Europäische Union hat bereits Regelungen beschlossen, die eine weitere Verbesserung der gesamten Emissionswerte im Bussektor mit sich bringen werden. Mit der Clean Vehicles Directive sind für den Bussektor ambitionierte Ziele für den Ausbau sauberer Busflotten für die kommenden Jahre und Jahrzehnte klar fixiert. Bis Ende

2025 müssen bei neuen Aufträgen 45 Prozent der Busse mit sauberen, alternativen Antrieben unterwegs sein. Bis 2030 sogar 65 Prozent.

Darüber hinaus bringt die Digitalisierung das Versprechen und die Potenziale mit sich, zusätzliche Erleichterungen für Fahrgäste zu ermöglichen. Buchung und Bezahlung über verschiedene Regionen und Anbieter hinweg sollen einfacher werden. Die Schwellen für Kunden könnten so merklich abnehmen.

Auch für die Verkehrssteuerung birgt die Digitalisierung noch deutliche Effizienz-Potenziale. Der Bus als flexibles Fahrzeug mit vielen verschiedenen Gefäßgrößen und Planungsvari-

anten wird besonders davon profitieren können.

Wenn wir es dazu insgesamt wieder besser schaffen, die Kräfte des Wettbewerbs für den Verkehrssektor zu nutzen, dann werden sich Innovationen entwickeln und durchsetzen. Derzeit gibt es zu wenig Anreize für passgenaue Leistungen, effizientes Arbeiten und das tatsächliche Gewinnen von Fahrgästen. Das sollte und kann in Zukunft anders aussehen.

Faszinierende Perspektiven tun sich also auf. Wir glauben, dass der Bus noch einen größeren Beitrag zur positiven Entwicklung der Mobilität leisten könnte. Was muss also passieren, damit das möglich wird? Die Antworten liegen auf dem Tisch und ließen sich leicht umsetzen.

8 VORSCHLÄGE FÜR DIE VERBESSERUNG DES BUSVERKEHRS IN DEUTSCHLAND:

RECHTSRAHMEN VERBESSERN:

Der gesamte Rechtsrahmen sollte in Deutschland so gestaltet werden, dass es den Busverkehr voranbringt – ob bei der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes oder einer Neuausrichtung der Straßenverkehrsordnung. Es braucht Lösungen, die bestehende leistungsfähige Strukturen im Personenverkehr mit Bussen in die Zukunft tragen.

BÜROKRATIE ABBAUEN:

Busunternehmen im grenzüberschreitenden Reiseverkehr sehen sich einem Papierwust von Anträgen und Formularen ausgesetzt, die das wirtschaftliche Arbeiten deutlich erschweren. Gleiches gilt für die Genehmigungsverfahren im Fernlinienverkehr. Die Beispiele reichen vom EU-Fahrtenblatt über die A1-Bescheinigung bis hin zur Mehrwertsteuerregistrierung in den einzelnen Mitgliedstaaten. All dies und noch mehr sollte deutlich vereinfacht werden.

FÖRDERUNG AUSBAUEN:

Herkömmliche Busse können als Alternative zum Pkw schon entscheidend zur Senkung der Emissionen im Verkehr beitragen. Um zusätzlich den Ausbau von lokal emissionsfreien Flotten voranzubringen, muss die Förderung hierfür mittelstandsfreundlich ausgebaut und ausgeweitet werden. Es braucht dabei auch Unterstützung für die Mehrkosten in den Bereichen Personal, Ladeinfrastruktur und Disposition.

PROZESSE VEREINFACHEN:

Was fördert die EU? Was der Bund? Welches Ministerium ist involviert? Und welche Rolle spielt die Kommune? Der Umbau im Verkehrssektor ist derzeit in Deutschland sehr kompliziert gestaltet. Das kostet nicht nur Zeit und Ressourcen, sondern diskriminiert auch kleinere Unternehmen aus dem Mittelstand. Das sollte einfacher werden – mit einer Anlaufstation, klaren Zuordnungen, und simplen Prozessen.

UNGERECHTIGKEITEN BESEITIGEN:

Der Umweltverbund aus Bus und Bahn muss steuerlich wieder gleichbehandelt werden. Als sauberste Verkehrsmittel überhaupt verdienen auch Busse im Gelegenheits- und Fernlinienverkehr den reduzierten Mehrwertsteuersatz. In diese Debatte kam im März neuer Schwung. Den gilt es jetzt schnell zu nutzen.

NACHWUCHS SICHERN:

Die Busbranche benötigt mehr Fahrerinnen und Fahrer, um die umweltfreundliche Mobilität zu sichern, die so wichtig für unsere Gesellschaft ist. Hier braucht es unter anderem eine gezielte Förderung von Ausbildungsinitiativen. Arbeitsagenturen müssen den Einstieg in den systemrelevanten Beruf stärker fördern. Der Zugang zum Job muss für Interessenten insgesamt erleichtert werden. Dazu können auch Prüfungen in verschiedenen Sprachen beitragen.

INFRASTRUKTUR VORANBRINGEN:

Mit der Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wurden zuletzt Chancen auf notwendige Fortschritte bei der Finanzierung der Bus-Infrastruktur vergeben. Das ist bedauerlich. Denn es braucht einen Hochlauf der Mittel auch für Projekte mit Bus-Bezug. Zentrumsnahe Bus-Stationen, an denen ein leichter Umstieg zwischen Nah- und Fernverkehr möglich ist, sind beispielsweise zukunftsweisend, derzeit aber in viel zu wenigen Städten vorhanden.

RAUM FÜR UNTERNEHMERISCHE INITIATIVE:

Das neue Personenbeförderungsgesetz muss Rückenwind bringen für effiziente Leistungen, Innovationen und das Gewinnen von Fahrgästen. Dafür braucht es unternehmerische Initiativen, die in einem fairen Wettbewerb gedeihen. Derzeit droht das Potenzial des Personenverkehrs mit Bussen unter Bürokratie und Kommunalisierungswellen verschüttet zu werden.

AUTONOM UNTERWEGS. UND VON ALGORITHMEN GETRIEBEN.

Die Antriebswende hin zu einem lokal emissionsfreien Busverkehr lässt sich also schon recht genau skizzieren und ausmalen. Dahinter sind aber auch schon weitere Themen für die Zukunft zu erkennen. Viel wird geraunt über die Macht der Algorithmen und das autonome Fahren.

Klar ist: Die Digitalisierung wird auch und gerade den Verkehrssektor weiter voranbringen. Eine datengetriebene Verkehrssteuerung in Echtzeit bringt Angebot, Nachfrage und aktuelle Straßenlage in Zukunft vielleicht bestmöglich in Einklang. Fahrzeuge verschiedener Gefäßgrößen sind per App schnell bestellt. Begleitpersonen im Fahrzeug sitzen nicht mehr am Steuer, sondern können sich eines Tages im autonom fahrenden Bus um die Menschen kümmern. Noch ist es Zukunftsmusik. Aber ganz leise sind die Melodien schon zu hören.

Ein Faszinosum, aber auch weit, weit weg

Der Traum vom autonomen Fahrzeug beflügelt sicherlich die Phantasie der Menschen weltweit. Und Testphasen mit Pkw, die ohne Fahrerin oder Fahrer unterwegs sind, werden schon heute in Medien viel beleuchtet.

So schön und faszinierend derartige Visionen auch sind: Eines darf nicht passieren. Niemand sollte sich vom Blick auf das Übermorgen davon abbringen lassen, die nahe Zukunft des Busverkehrs sinnvoll und bestmöglich zu gestalten. Dafür braucht es jetzt einen Rahmen, der den öffentlichen Personenverkehr mit Bussen und Bahnen systematisch stärkt. Davon wird viel geredet. Aber im Bussektor gibt es ihn nicht. Im neuen Personenbeförderungsgesetz und allen weiteren einzelnen Regelungen muss er geschaffen werden.

Mit Bussen wird es in den kommenden Jahren möglich sein, eine umweltfreundliche, flexible und günstige Mobilität für alle Menschen in Deutschland zu bieten. Auch der Anspruch an gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land lässt sich mit dem Bus erfüllen. All das müssen die konkreten Ziele sein. Auf dem Weg dorthin sind noch einige Schritte notwendig. Jetzt können wir sie gehen.



BUSFAHREN



Nachhaltig leben.
Klima schützen.

Jetzt einsteigen.

 @Omnibus_bdo

Herausgeber:

Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer (bdo) e.V.
Reinhardtstraße 25
10117 Berlin
info@bdo.org
www.bdo.org

Bildrechte:

© Daimler AG

in Zusammenarbeit mit
Kompagnon communications
www.kompagnon.eu

 **Bundesverband
Deutscher
Omnibusunternehmer**