

Interview mit Prof. Dr. Rüdiger Sterzenbach Durch Einigung und Kooperationen kommt das Omnibusgewerbe weiter

Rüdiger Sterzenbach (70) ist Professor für Volkswirtschaftslehre und Betriebswirtschaftslehre des Personenverkehrs und lehrte viele Jahre an der Hochschule Heilbronn. Der Wirtschafts- und Verkehrswissenschaftler veranstaltete im Mai unter der Schirmherrschaft des hessischen Ministerpräsidenten Volker Bouffier den Fachkongress „Megatrends im Verkehr“ im rheinland-pfälzischen Koblenz. Zu den Referenten gehörten unter anderem der BMVI-Staatssekretär Nor-



Prof. Rüdiger Sterzenbach, Volkswirtschaftslehre & Betriebswirtschaftslehre des Personenverkehrs

berth Barthe, der DB-Vorstand Berthold Huber, der FlixBus-Geschäftsführer Fabian Stenger, der Heilbronner Studiendekan für Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik Thomas Bernecker, RMV-Chef Knut Ringat. Ein Themenschwerpunkt war intermodaler Personenverkehr. Bus Blickpunkt sprach mit Sterzenbach über den neuen, verkehrsbereichsübergreifenden Fachkongress sowie das private Omnibusgewerbe im Zeitalter der Digitalisierung.

teressieren, zusammenzubringen und aufzuzeigen, wie verschiedene Verkehrsträger mit der Liberalisierung und der Digitalisierung umgehen. Man kann überall etwas abschauen. **Schirmherr des Kongresses ist der hessische Ministerpräsident Volker Bouffier. Wie ist diese Zusammenarbeit entstanden?** Es gab sachliche und persönliche Gründe dafür. Das Rhein-Main-Gebiet ist zu Recht eine der Verkehrsdrehscheiben in Deutschland. Volker Bouffier hat bereits sehr früh die Bedeutung der Vernetzung aller Verkehrssysteme untereinander erkannt, kurzum: die intermodale Mobilität. Die intermodale Vernetzung von Personenverkehrsmitteln ist auch Gegenstand des Kongresses. Außerdem verbindet den Ministerpräsidenten und mich eine langjährige Bekanntschaft und Zusammenarbeit. **Wird die Veranstaltung jährlich stattfinden? Gibt es bereits einen Termin und Veranstaltungsort für 2018?** Ich werde die Veranstaltung wahrscheinlich fortführen, aber ob das im Jahresrhyth-

mus sein wird, kann ich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht sagen. **Sie waren ab Ihrem 30. Lebensjahr Professor für Volkswirtschaftslehre des Personenverkehrs in der Hochschule Heilbronn. Wie schätzen Sie als Experte den tiefgreifenden Wandel, den der Personenverkehr seit einigen Jahren erlebt?** Es steht alles wieder auf Anfang. Wir befinden uns mitten in einer revolutionären Verän-

derung. Kaum glaubt man eine Richtung ausgemacht zu haben, muss man im nächsten Moment feststellen, dass etwas völlig Neues auf dem Markt ist. Das Taxigewerbe ist ein Paradebeispiel dafür. Durch neue Technologien steht das Gewerbe vor einem dramatischen Wandel. Das Ausmaß kann man noch nicht vorhersagen.

Auch für das private Omnibusgewerbe wird es eine dramatische Veränderung sein. **Was macht Sie da so sicher?** Man muss den Markt aktiv mitgestalten und verstehen, was da mit der Digitalisierung auf uns zukommt. Eine wichtige Frage, die man sich in diesem Zusammenhang stellen müsste, ist: Wo kann ich mich einklinken und einbringen? Das private Omnibusgewerbe hat hochkompetente Leute. Doch es hat sich bis heute kaum etwas verändert. Die Strukturen sind verkrustet. Das Gewerbe ist nach wie vor zersplittert. Viele Unternehmer sind immer noch der Meinung, dass sie alleine auf dem Markt bestehen können. Sie arbeiten nicht zusammen. Sie schöpfen ihr Potenzial nicht aus. Das ist ein Grund dafür, warum private Busunternehmen bei all den Entwicklungen auf dem Markt lediglich Subunternehmer bleiben.



Was meinen Sie konkret damit? Siehe FlixBus. Da kommt ein Start-up von außen und mischt revolutionär den Markt auf. Die Kernkompetenz bei FlixBus ist nicht der Bus, die Kernkompetenz ist die Beherrschung des Marktes, des Systems, der Plattform und die Kenntnis des Kunden. Das ist der geniale Unterschied. FlixBus hat den Kunden und mit dem Kunden den Markt. Warum ist das nicht dem Omnibusgewerbe gelungen? Warum musste das von außen kommen? **Was schlagen Sie vor?** Ich habe schon immer Einigung und Zusammenarbeit gepredigt und gefordert. Ich bin geteilt wie heute davon überzeugt, dass Kooperationen ei-

ne Chance für das private Omnibusgewerbe sind, um auf dem zukünftigen Markt bestehen und diesen mitbestimmen zu können. Wie das gelingen kann, hat vor Kurzem die Wern-Group, eine der größten zusammenhängenden Busnetze in Deutschland, gezeigt. In den Landkreisen Olpe und Siegen-Wittgenstein konnte sich die Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd (VWS) fünf zur Ausschreibung anstehende Linienbündel mit insgesamt 16,25 Millionen Fahrplankilometer eigenwirtschaftlich sichern. Das zeigt, die Privaten haben die unternehmerische Kompetenz. **Wie sollten sich Omnibusunternehmer am besten verhalten, wenn Sie den Wandel nicht verpassen wollen – sowohl im Reise- als auch ÖPNV-Bereich?** Sie sollten sich nicht nur auf das Fahren reduzieren lassen und so ihre Kompetenz abgeben. Sie müssen sich stärker engagieren und organisieren – vor allem auch politisch. Und dazu müssen sie sich zusammenschließen und zwar nicht gegeneinander. Der mittelständische Unternehmer kann aber nicht den ganzen Tag Politik machen, er muss sein Unternehmen führen. Und an dieser Stelle sind die Verbände gefragt, das ist die Aufgabe der Verbände. **Welche Rolle wird Ihrer Ansicht nach der Omnibus in Zukunft spielen?** Der Omnibus wird weiterhin eine große Rolle spielen, aber ob und welche Rolle das private Omnibusgewerbe spielen wird, das ist eine andere Frage.

Das Interview führte
Askin Bulut

Neuer Mercedes-Benz Turismo Kraftstoffersparnis bis zu 7%

Mit einer beeindruckenden Show präsentierte Mercedes-Benz am 19. Juni in Brüssel seinen vollständig überarbeiteten Bestseller-Reisebus Turismo RHD in vier Modellvarianten. Insgesamt gab der Hersteller eigenen Angaben zufolge rund 2.500 Gästen die Gelegenheit, die neue Turismo-Familie kennenzulernen – darunter 600 Busunternehmer aus Deutschland.

Demnach gibt es weltweit 61.000 Unternehmen in Europa, die rund 820.000 Busse im Einsatz haben, mit denen 55 Prozent des öffentlichen Personenverkehrs bewältigt werden. Diese Unternehmen geben laut Schick etwa acht Millionen Jobs. Auch der Turismo spielt in diesem Gefüge eine wichtige Rolle seit über 20 Jahren. Mit rund 26.000 verkauften Fahrzeugen seit Einführung hat sich der Reisehochdecker zu einem Verkaufsschlager entwickelt und laut Hersteller damit 20 Prozent Marktanteil in Europa gesichert – ein Bus, der sich eben rechnet. So soll es auch weiterhin bleiben, verdeutlichte der Hersteller.

„Den Bestseller noch besser machen, das war unser Ziel“, sagte Entwicklungschef Gustav Tuschen bei der Präsentation in Brüssel. Beeindruckende Zahlen des Statistischen Bundes-

amtes zum weltweiten Busmarkt präsentierte Daimler Buses-Chef Hartmut Schick und unterstrich damit die wachsende Bedeutung des Omnibusses für die Personenbeförderung:

Der Turismo RHD L ist mit einer Länge von 13.935 mm Länge der „Reise-Riese“. Der neue Reisebus ist in allen Varianten 2,55 m breit. Die Höhe wächst im Vergleich zum Vorgänger um wenige Zentimeter auf 3,68 m einschließlich Dachklimaanlage. Da der Grundrahmen des neuen Turismo RHD vier Zentimeter höher ausfällt, ist der Gepäckraum zwischen den Achsen bei allen Modellen gewachsen. Je nach Modell erreicht das Fassungsvermögen zwischen 9,9 m³ und 12,1 m³



V.l.: Gustav Tuschen, Entwicklungschef Daimler Buses, Hartmut Schick, Leiter Daimler Buses, Ulrich Bastert, Leiter Marketing, Sales und Aftersales Daimler Buses

RHD M2 ist die verlängerte Ausführung des Zweiaxlers und kommt auf 13.115 mm Länge. Der Turismo RHD M ist der klassische Dreiaxler mit ei-



Askin Bulut, Chefredakteur Bus Blickpunkt, im neu gestalteten Cockpit des Turismo

(mit einer Toilette am Mittel Einstieg verringert sich das Volumen jeweils um 1,2 m³). Sicherheitstechnisch ist fast alles an Bord, was Mercedes-Benz bei den Bussen derzeit bieten kann. Der Einsatzbereich des Allrounders ist vielfältig und reicht vom Shuttlebus über Ausflugs- und Fernlinienbusse bis hin zum Fernreisebus. Der neue Turismo RHD wird nach Angaben des Herstellers sein Einsatzgebiet durch eine weitere Motorisierung noch einmal erweitern. Sie reicht künftig vom kompakten und leichten Reihensechszylinder Mercedes-Benz OM 936 mit 7,7 l Hubraum und 260 kW (354 PS) Leistung bis zur neuen Spitzenmotorisierung mit 335 kW (456 PS) aus dem bekannten OM 470 mit 10,7 l Hubvolumen.

Fahrgastraum und Fahrer Arbeitsplatz

Überarbeitet wurden auch der Fahrgastraum und der Fahrer Arbeitsplatz. Innenraum: Der verlängerte Vorbau des Tourismus schafft viel Platz für den Einstieg an der Tür ein, er ist breit. Der Fahrgastraum ist hell und freundlich gestaltet. Farben und Formen sind neu. Die mehrteilige Dachkuppel geht seitlich fließend in die Gepäck-

ablagen über. Hier sind zwei abschließbare Staukästen für Fahrer bzw. Begleiter vorgesehen. Sie bieten ebenfalls Platz für DVD-Spieler und den optionalen Mediarouter für WLAN an Bord. Generell übernimmt der neue Turismo RHD die Bestuhlung seines Vorgängers. Sie stammt aus eigener Fertigung. Lieferbar ist eine Vielzahl von Ausführungen. Die Basis bildet der Sitz Travel Star Eco mit einer funktionellen Polsterung. Die Variante Softline unterscheidet sich davon durch eine zusätzliche Aufpolsterung mit einer Vlieseinlage, eine ausgeformte Lehne und eine Absteppung. Die Spitzenausführung Luxline bietet eine nochmals aufwendigere Aufpolsterung, ihr Äußeres Merkmal ist die markante Seitenfalte an Sitz- und Lehnfläche. Neu ist beim Turismo zudem das Fahrer Arbeitsplatz-Konzept: Erstmals bietet der Hersteller zwei unterschiedliche Varianten zur Auswahl, das funktionelle „Cockpit Basic Plus“ und die Top-Variante „Cockpit Comfort Plus“. Die beiden Cockpits Basic Plus und Comfort Plus haben technisch viel gemeinsam. Sie basieren beide auf der neuen Elektronik-Plattform B2E. Identisch ist bei beiden das Vierspeichen-Multifunktionslenkrad. Gleich ist auch die Armaturenanlage mit vier übersichtlichen Rundinstrumenten und dem mittig angeordneten Farbdisplay. Die Position des neuen elektronischen Zündschlüssels mit separatem Starterknopf und des Tachographen jeweils links in der Armaturentafel sowie die grundsätzliche Anordnung der übersichtlich in Viererblocks gruppierten Schalter ist gleich.

Cockpit Basic Plus

Die beiden Cockpits unterscheiden sich in Design und Aufbau sowie in ihrer Ausstattung. Funktionalität steht im

Fortsetzung auf Seite 13

Franz HARBECK ANHÄNGER Für Transport und Sport

SPORTLICH - PROFESSIONELL - ÜBERZEUGEND

Die neue Klasse Omnibusanhänger von Franz Harbeck. Maßgeschneidert für jede Buslänge. Vielseitig und einzigartig, wie Sie es von uns erwarten. O-LINER® für den Transport von Gepäck und Fahrrädern bei Fernreisen.



Franz Harbeck GmbH · Anhänger für Transport und Sport · Salzstraße 2
D-83313 Siegsdorf · Tel.: +49 (0)8662 40 97 58 · Fax: +49 (0)8662 40 97 59
E-Mail: info@franz-harbeck.de · www.franz-harbeck.de

Vier Längenvarianten

Die neue Turismo-Familie besteht aus vier Mitgliedern mit verschiedenen Längen: Der 12.295 mm lange Turismo RHD ist das Basismodell mit zwei Achsen. Der Turismo