

Elisabeth Bacher

MOTOR MODERNER MOBILITÄT

40 Jahre Gütegemeinschaft Buskomfort



Elisabeth Bacher

MOTOR MODERNER MOBILITÄT

40 Jahre Gütegemeinschaft Buskomfort



Impressum

Herausgeber:

Gütegemeinschaft Buskomfort e.V.
Dornierstraße 3
71034 Böblingen
Telefon (0 70 31) 623-169
Telefax (0 70 31) 623-177
E-Mail: info@buskomfort.de
www.buskomfort.de

Verantwortlich für den Inhalt: Martin Becker**Text:** Elisabeth Bacher**Bilder:** Archiv, Daimler, MAN, Thomas Wagner**Zeichnungen:** Haimo Kinzler (www.sonntagsauch.de)**Redaktion:** Martin Becker und Stefan Zibulla**Gestaltung:** studiopromedia, Abtsgmünd

Bei der Vorbereitung dieser Festschrift wurden wir von zahlreichen Unternehmen und Verbänden unterstützt. Unser Dank gilt auch den vielen ungenannten Personen und Organisationen, die uns Informationen, Dokumente oder Bilder zur Verfügung gestellt haben.

Motor moderner Mobilität



Seit ihrer Gründung vor 40 Jahren funktioniert die Gütegemeinschaft Buskomfort (gbk) als Motor moderner Mobilität und der Weiterentwicklung der Komfort-Standards. Denn Busunternehmer, Hersteller und Verbraucher orientieren sich gleichermaßen an den Sternen, die von der gbk seit dem Jahr 1975 mit dem Gütezeichen RAL Buskomfort zum Leuchten gebracht werden. Mit ihren Güte- und Prüfbestimmungen hat die gbk eindeutige Standards definiert, an denen jeder gemessen wird, der in der Bustouristik mit Qualität wirbt.

Die Motive für eine Busreise sind so bunt und vielfältig wie die Programme der Veranstalter, die vom Tagesausflug in den Erlebnispark über den Wochenendtrip zur Wellnessoase oder die Wanderreise mit Weinprobe bis zur zweiwöchigen Studienfahrt auf den Spuren der Impressionisten reicht: Pädagogen nutzen ihn auf Schulausflügen als rollendes Klassenzimmer. Studenten, die im Fernbus zwischen Elternhaus und Uni pendeln, wollen im Internet surfen oder mit dem Laptop ihre Seminararbeiten schreiben. Vereine zelebrieren im Bistrobuss mit Bierzapfanlage ihr Gemeinschaftsgefühl. Und für erlebnisungstriebe Singles ist der Bus eine beliebte Kontaktbörse.

Doch eines haben alle diese Nutzer von Reisebussen gemeinsam: Sie wollen bequem sitzen. Und die Erfüllung dieses Anspruchs garantiert ihnen der klassifizierte Qualitätsbus. Die Komfortmaße, die im Zentrum der Bus-Sterne stehen, beschreiben nachprüfbar Kriterien für die Beinfreiheit. Das System der Klassifizierung hat die gbk in ihrer Geschichte immer wieder weiterentwickelt, doch der Erfolg dieses authentischen Marketinginstrumentes begründet sich in einem Prinzip, dem die gbk seit ihrer Gründung treu geblieben ist: Die Klassifizierung ist einfach, objektiv und transparent.

Damit hat der Verband, der die etwa 1200 Fahrzeuge seiner rund 500 Mitglieder überwiegend mit vier und fünf Sternen klassifiziert, aber nicht nur eine historische Mission erfüllt. Die gbk wird auch in Zukunft gebraucht. Um neue Trends wie den Fernbusboom so zu gestalten, dass der Wettbewerb nicht nur über den Preis läuft. Und um anspruchsvolle Verbraucher für ein umweltfreundliches Verkehrsmittel zu begeistern.

Auch die demografische Entwicklung ist kein Mechanismus, der automatisch für volle Busse sorgt. Die Senioren von morgen ticken anders als die Rentner von heute. Zwar gehört die Generation 60plus zur wichtigsten Zielgruppe der Branche. Doch Senioren reisen nicht aus Konvention oder Tradition mit dem Bus. Sondern weil sie sich bewusst für ein Verkehrsmittel entscheiden, das auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten ist. Und die Altersstruktur der Bevölkerung stellt Busunternehmer vor personelle Herausforderungen, die sie nicht alleine bewältigen können.

In den vergangenen 40 Jahren hat die gbk permanent auf die Herausforderungen der Zeit reagiert und deshalb ihr Aufgabenspektrum kontinuierlich erweitert. Sie hat sich zu einem Dienstleister entwickelt, der seinen Mitgliedern zahlreiche Mehrwerte in Form von Sonderkonditionen und Schulungsangeboten bietet. Die gbk hat ein Netzwerk geknüpft, von dem Unternehmer, Industrie und touristische Leistungsträger profitieren.

Mit ihrer Presse- und Öffentlichkeitsarbeit informiert die gbk breite Bevölkerungsschichten über die Vorzüge des Reisebusses als ökologisches, flexibles und komfortables Verkehrsmittel. Und um die Interessen der Branche gegenüber Medien und Politik mit starker Stimme vertreten zu können, hat sie die Zusammenarbeit mit dem Internationalen Bustouristik Verband RDA intensiviert und unter dem Dach des Internationalen Bustourismusverbandes (IBV) institutionalisiert.

Die Unterstützung durch langjährige Mitglieder und die Busersteller bildet die Grundlage für die Arbeit der Gütegemeinschaft Buskomfort. Beide sorgen nicht nur als Sponsoren dafür, dass die gbk nicht ins Stocken gerät. Indem sie sich mit ihrer fachlichen Kompetenz in den Verband einbringen und innovative Impulse setzen, garantieren sie, dass der Motor moderner Mobilität auch in den nächsten 40 Jahren rund läuft.

*Hermann Meyering
gbk-Vorsitzender*

5 Vorwort

5 Hermann Meyering: Motor moderner Mobilität

8 Grußworte

8 Heike Brehmer: Die Bus-Sterne zum Leuchten gebracht

9 Matthias Wissmann: Der Bus ist für alle unterwegs

STERNSTUNDEN**12 Die Geschichte der Bustouristik****20 Flexible Mobilität mit dem umweltfreundlichen Reisebus****22 Junge Leute fahren auf den Fernbus ab****24 Die Geschichte der gbk**

25 Auf dem Weg zu den Sternen

28 Die Zusammenarbeit mit dem RAL

29 Die Zusammenarbeit mit dem WBO

31 Die Zusammenarbeit mit dem RDA

32 Der RDA-Workshop

34 Das Frankfurter Abkommen

35 Der Bundesumweltminister empfiehlt: Fahren Sie Bus!

37 Der Internationale Bustourismusverband (IBV)**STERNKUNDE****40 Orientierung im Zeichenschungel: Das System der Klassifizierung****42 Die Weiterentwicklung der Güte- und Prüfbestimmungen****46 Die Struktur der gbk**

46 Der Vorstand

47 Die Vorsitzenden

48 Die Geschäftsstelle

50 Die Mitgliederversammlung

51 Der Touristische Beirat

53 Der Güteausschuss

STERNDEUTER**56 Der Reisebus gewinnt an Fahrt**

Der Zukunftsforscher Christian Rauch setzt auf vernetzte Mobilität

59 Komfortables Reisen mit dem elektronischen Chauffeur**64 Wege aus dem personellen Engpass****67 Auf Augenhöhe mit Bahn und Flieger**

STERNSCHNUPPEN

- 71 Das Gütezeichen RAL Bus-Chauffeur Fahrerschulung**

STERNFAHRT

- 74 Visionäre der gbk**
 74 Rainer Klink: Dem Kind IBV das Leben eingehaucht
 76 Xaver Hörmann: Ein Vordenker der Branche
- 79 Pioniere der Bustouristik**
 79 Hier beginnt der Komfort schon vor der Reise
 80 „Wir haben viel vor auf dem Fernlinienmarkt“
 82 Im rollenden Bistro futtern wie bei Müttern
 85 Mit dem Bus um die Welt

STERNBILDER

- 90 Die gbk in den Medien**
 91 Fach- und Tagespresse
 93 Internet und Social Web
- 95 Die „Gute Reise“ bietet spannende Lektüre**
- 96 Der Bus als Shooting-Star**
 Der Fotograf Thomas Wagner setzt ein tonnenschweres Model geschickt in Szene
- 100 „Ich wünsche Eddy und seinem Boss ... ewige Jugend!“**
 Haimo Kinzler zeichnet Karis für die „Gute Reise“
- 102 Klasse fährt Klasse**

STERNTALER

- 106 Mehrwert für gbk-Mitglieder**

KRIEG DER STERNE

- 110 Denise Riebisch kämpft gegen den Missbrauch des Gütezeichens RAL Buskomfort**

STERNCHEN

- 114 Daten und Statistiken zur gbk und zur Bustouristik**

Die Bus-Sterne zum Leuchten gebracht



„Wer eine Reise tut, der hat etwas zu erzählen“. Diese Aussage von Matthias Claudius galt vor 200 Jahren, vor 40 Jahren und sie gilt noch heute. Die Gütegemeinschaft Buskomfort wurde im Jahr 1975 gegründet und feiert in diesem Jahr ihr 40jähriges Bestehen, zu dem ich sehr herzlich gratuliere.

60 Busreiseveranstalter schlossen sich zur Gütegemeinschaft Buskomfort zusammen, um sich für Qualität bei Bussen und Busreisen stark zu machen. Die Bus-Sterne wurden analog zu den Hotelsternen zum Leuchten gebracht, um die Qualitätsunterschiede für den Reisenden auf den ersten Blick deutlich zu machen.

Die heutigen Qualitätsansprüche unterscheiden sich von denen vor 40 Jahren grundlegend. Die Menschen wollten damals schon sicher und bequem mit dem Bus reisen und Neues erleben, von dem sie nach dem Urlaub erzählen konnten. Zahlreiche innova-

tive Entwicklungen im Verlauf der vergangenen 40 Jahre haben den Komfort, die Sicherheit und den Erlebnischarakter von Busreisen immer weiter erhöht.

Wer hätte damals gedacht, dass Busse mit Klimaanlage, WC, kleiner Bordküche, Kühlschrank, Navigationssystemen und WLAN ausgestattet sein werden. Der Bus ist heute ein modernes und ökologisches Verkehrsmittel, das für sicheres und komfortables Reisen steht. Diese Entwicklung haben die Busreisenden auch dem Engagement der inzwischen rund 500 Mitglieder der Gütegemeinschaft Buskomfort zu verdanken. Das Reisen mit dem Bus ist von der reinen Transportleistung zum unverwechselbaren Freizeiterlebnis geworden.

Ganz herzlich gratuliere ich dem Vorstandsvorsitzenden, Herrn Hermann Meyerling, stellvertretend für jedes einzelne Mitglied, zu der ausgezeichneten Arbeit, zu dem Erfolg und zu dem 40jährigen Bestehen des Verbandes, auf das Sie mit Recht stolz sein können.

Liebe Leserinnen und Leser, in der vorliegenden Festschrift haben Sie die Gelegenheit, 40 Jahre Gütegemeinschaft Buskomfort und Bustouristik Revue passieren zu lassen. Viel Freude dabei wünscht Ihnen

*Heike Brehmer
MdB, Vorsitzende des Ausschusses für Tourismus*

Der Bus ist für alle unterwegs



Jede moderne Volkswirtschaft ist auf Mobilität angewiesen. Der freie Warenverkehr wie auch der sichere und umweltfreundliche Transport von Personen sind Grundlage für Wohlstand und nachhaltiges Wachstum. Dabei liegt es auf der Hand, dass das Mobilitätsbedürfnis weiter zunehmen wird. Kein anderes Transportmittel ist bei höchster Qualität so flexibel wie der Omnibus.

Omnibusse sind umweltfreundliche Innovationsträger der Automobilindustrie – ganz gleich, ob Reisebusse für die bequeme Fahrt in den Urlaub oder Nahverkehrs-Linienbusse zur Sicherung der Mobilität in Städten und im ländlichen Raum. Seit gut zwei Jahren sind Busse auch im Linienverkehr auf der Langstrecke unterwegs und stoßen auf eine sehr große Nachfrage.

Jedes Jahr nutzen die Menschen in Deutschland mehr als fünf Milliarden Mal den Bus. Damit ist der Omnibus nach dem Pkw das zweitwichtigste Beförderungsmittel im Personenverkehr. Im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist er mit rund der Hälfte der Fahrten sogar die Nummer eins. Busse bilden das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs – nicht nur in Deutschland, sondern weltweit.

Für über 80 Millionen Fahrgäste pro Jahr ist der Reisebus zudem die bequeme, umweltfreundliche und sichere „Großraumlimousine“ für den Wochenend-Ausflug, die Club- oder Vereinsfahrt oder den Urlaub. Mit dem Bus entscheidet sich der Reisende für ein High-Tech-Verkehrsmittel, kompletten Service, umfassenden Komfort, qualifizierte, gut ausgebildete Fahrer und entspanntes Reisen. Bereits mehr als 15 Millionen Passagiere haben im vergangenen Jahr den Fernbus genutzt. Mit der Liberalisierung ist ein völlig neues Mobilitätsangebot entstanden. Der Fernbus ist mit seiner hohen Auslastung hoch effizient und umweltfreundlich. Er schafft darüber hinaus mehr Wettbewerb und neue Vielfalt im Personenfernverkehr.

Für den Bus gilt daher, dass er im wahrsten Sinne des Wortes „für alle unterwegs“ ist. Hohe Beförderungsqualität, Umweltverträglichkeit und Verkehrssicherheit sind neben einer einzigartigen Flexibilität und Wirtschaftlichkeit die herausragenden Vorteile dieses zukunftssträchtigen Verkehrsträgers.

*Matthias Wissmann
Präsident des Verbandes der Automobilindustrie (VDA)*





STERN STUNDEN

12 Die Geschichte der Bustouristik

20 Flexible Mobilität mit dem umweltfreundlichen Reisebus

22 Junge Leute fahren auf den Fernbus ab

24 Die Geschichte der gbk

37 Der Internationale Bustourismusverband (IBV)

Die Geschichte der Bustouristik

„The Wheels on The Bus go round and round, round and round, round and round“ ist ein Kinderlied, das heute jeder Dreijährige kennt. Der einfache Vers steht für eine simple Tatsache: Der Bus ist aus unserer Gesellschaft, unserem Alltag nicht mehr wegzudenken. Auf den Bus ist Verlass, Busfahren macht Spaß.

Seit nunmehr 40 Jahren hat die Bustouristik ein verlässliches Aushängeschild für Qualität: Die Sterne der Gütegemeinschaft Buskomfort (gbk). Doch nicht immer rollte der Reisebus in der Komfortzone, ganz im Gegenteil: Die Anfänge dieses Verkehrsmittels waren wortwörtlich holprig und bewegten sich jenseits von Sitzabstands-Diskussionen, Catering on Board und Klimaanlage – man war froh, wenn man heil ankam.

Einer der ersten Visionäre der Branche war Karl Kässbohrer: Er sinnierte vor allem über die Möglichkeiten eines praktikablen Biertransports. Im Jahr 1907 baute Kässbohrer für eine örtliche Brauerei ein motorisiertes Kombifahrzeug auf Saurer-Fahrgestell, das wochentags zum Transport von Bierfässern genutzt wurde. Am Wochenende wurden Sonntagsausflügler damit transportiert – der Urtyp der Gesellschaftsfahrten war geboren.

Damit sich die Fahrgäste nicht wie im Frachtraum verstaute Bierfässer fühlten, tüftelte Kässbohrer weiter an seinem Modell: Er kreierte einen Ladeboden, der längs geteilt war. So ließen sich aus dem Hohlraum zwischen Pritschenboden und Fahrgestellrahmen sogar gepolsterte Sitzbänke samt Lehnen hervorzaubern.

Nun ging es längst nicht mehr nur um den Transport von Gerstensaft, denn Kässbohrer schwante: Hier kommt etwas Großes ins Rollen. 1910 ließ er seinen Vorläufer des multifunktionalen Kombibusses patentieren – der bereits mit beachtlichen 18 Sitzplätzen und 10 Stehplätzen sowie einem zugkräftigen Vierzylindermotor aufwarten konnte. Gründe, neue Wege zu beschreiten, gab es viele. Doch es gehörte auch eine Portion Wagemut dazu, ein solches Vorhaben in Angriff zu nehmen. „Viele wohlmeinende Freunde haben uns damals in bester Absicht gewarnt“, schreibt Otto Kässbohrer später. „Es ... sei für uns Außenseiter schwierig. Das könnte sehr leicht ins Auge gehen! Und was viele zunächst als einmaliges Experiment angesehen hatten, geriet zum Wendepunkt für den gesamten Omnibusbau“, so Otto Kässbohrer in seinen Erinnerungen.

Der erste Doppelverdiener: Das kombinierte Nutzfahrzeug aus dem Hause Kässbohrer (1907) war unter der Woche Brauereifahrzeug und am Sonntag Ausflugsbus.



Trotzdem blieb das Reisen im Bus in den ersten beiden Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts noch ein seltenes Vergnügen. Nach dem 1. Weltkrieg verbesserte sich die Situation zunächst nicht wirklich. Denn die Automobilindustrie musste durch die Einwirkungen des Krieges herbe Verluste verkraften.

Erst Mitte der 20er Jahre wurden Langstrecken-Fahrten bis zu 1000 Kilometern angeboten, diesen Trend haben die Europäer aus den USA übernommen. Eine der ersten deutschen Firmen, die Fernfahrten anboten, war das Münchner Unternehmen Isaria. Damals war die Kombination Lastwagen-Omnibus aus Kostengründen sehr beliebt. „Da saßen Leute auf recht unbequemen Holzbänken. Und wenn es über eine holprige Straße ging, ist der eine oder andere auch mal aus dem Bus rausgefallen“, erinnert sich Omnibuskonstrukteur Bob Lee, ehemaliger Vorstandsvorsitzender von Neoplan.

Bereits 1854 hatte die Familie Auwärter mit dem Bau von Bauernwagen und Rädern begonnen – und stetig an der Verbesserung von Möglichkeiten und Technik getüftelt. Seit 1928 baute Gottlob Auwärter in diversen Betrieben Holzkarosserien auf verschiedene Fahrgestelle auf. Die gesamte Karosserie wurde damals in der traditionellen Handwerkskunst der Wagner und Stellmacher errichtet; alle tragenden Karosserieteile wurden aus Buchen- oder Eichenholz geschnitten.

1935 – in der dritten Generation – gründete der damals 33-jährige Gottlob Auwärter den Karosseriebetrieb in Möhringen, der unter Neoplan bekannt geworden ist und heute zum Neoman-Konzern gehört.

Qualität gewinnt an Fahrt

Die „Erste Ulmer Karosseriefabrik Karl Kässbohrer“ startete mit 20 Mitarbeitern Anfang der 1920er-Jahre in eine arbeitsreiche Zeit durch: Nach Auflösung der Heerbestände waren Lastwagen kaum noch verkäuflich, der Omnibus dagegen war groß im Kommen.

Bereits in den 1920er Jahren setzte die Firma Kässbohrer Luftreifen ein, bald auch vorwiegend Niederrahmen-Fahrgestelle. Besonders en vogue waren Open-air-Aussichtsfahrten: Mit Bussen, deren Verdeck man ganz bis ins Heck zurück schieben konnte. Die ersten wirklichen Fernreisen wurden von Deutschland aus jedoch nicht von deutschen Unter-

nehmern durchgeführt, sondern von Engländern. Erst 1929 kam die Idee auf, auch in Deutschland eine Dependence für Fernreisen zu eröffnen. Zusammen mit der KVG Sachsen startete ein Fernreiseprogramm: Die Fahrt Dresden-Rom war eine Sensation, denn auch die eingesetzten Busse der Firma VOMAG waren für damalige Zeiten äußerst luxuriös: Sie warteten bereits mit Küchen, Waschräumen und Radio auf.

In den 1930er Jahren wandelte sich der Busverkehr kolossal – eine Entwicklung, die nach dem 2. Weltkrieg nur noch mehr an Fahrt gewann. Die Menschen wollten die Zeit der Entbehrungen hinter sich lassen, auf andere Gedanken kommen und neue Energie tanken: Auf komfortablen Reisen. Ströme von deutschen Urlaubern erkundeten den Kontinent: Italien, Österreich und die Schweiz waren zunächst die gefragtsten Destinationen.

Den gehobenen Ansprüchen der Reisegäste trugen die Hersteller Rechnung: Unter dem Namen Aurora-Heizung wurde ein neues System eingeführt, das Kässbohrer zusammen mit dem Leipziger Unternehmen Aurora-Reisen entwickelt hatte: Die bis dahin am Auspuff erwärmte Luft zum Heizen des Innenraums wurde nun durch Kühlwasser als Wärmequelle ersetzt.

Zuvor war die Be- und Entlüftung immer ein Sorgenkind des Omnibusbaus gewesen – im Inneren des Wagens herrschten unterschiedliche Klimaverhältnisse und häufig Zugluft.

Der Bushersteller Gottlob Auwärter hatte seine beiden Söhne Albrecht und Konrad in den 50er Jahren auf die Wagenbauschule nach Hamburg geschickt. Dort trafen sie auf den Schweizer Bob Lee, der schon seit Kindheit an Omnibusfahrer werden wollte. Da sein Vater mit diesem Berufsbild nicht einverstanden war, wurde in der Familie beschlossen, dass Bob die Busse lieber bauen statt fahren sollte. Die jungen Leute freundeten sich an und die Freundschaft zeitigte bald konstruktive Früchte: Die Idee, einen ganz neuen Bustyp zu bauen – den Typ „Hamburg“. 1961 sorgte dieser neue Neoplan-Omnibus für Aufsehen auf der Internationalen Automobilausstellung.

Das Neue und Besondere an diesem Bus war die Düsenbelüftung sowie eine großzügige Verglasung, die dem Reisegast ermöglichte, das Panorama der vorbeiziehenden Landschaft in vollen Zügen zu genießen.



Sommerfrische und gute Aussichten: 1936 sorgte ein 36-Sitzer-Aussichts-Omnibus für Aufsehen und Reisespaß. Der Silbervogel war voll verglast, besaß ein Schiebedach und hatte als Basis ein 5-t-Chassis von Daimler-Benz.



1951: Beginn der Setra-Ära

Der Markenname Setra steht für „selbsttragend“. Dieses Bauprinzip aus den beginnenden 1950er-Jahren bedeutete eine Revolution für den Omnibusbau in Deutschland und Europa.

1950 fiel die Entscheidung, einen Bus in selbsttragender Bauweise zu entwickeln. 1951 wurde der Setra S8 als erster Omnibus mit selbsttragender Karosserie, Heckmotor und direktem Antrieb auf die Hinterachse auf der IAA präsentiert. In den exakt 60 Jahren, die nach der Präsentation des ersten Setra S 8 im Jahr 1951 vergingen, brachte das Ulmer Traditionsunternehmen insgesamt fünf Omnibusbaureihen hervor.

Schon damals legten die Buskonstrukteure großes Augenmerk auf wegweisende Sicherheitsaspekte. So war der erste Setra bereits mit einer Vierrad-Druckluftbremse (Innenbackenbremse mit motorangetriebenem Luftpresser), einer serienmäßigen Motorbremse und der üblichen Handbremse ausgestattet. Der Kühlergrill vorne versorgte ausschließlich das zur damaligen Zeit modernste Omnibus-Heizungs- und Lüftungssystem mit Frischluft, die durch einen Mittelkanal – gegebenenfalls erwärmt durch das Kühlwasser – in die einzelnen Seitenkanäle strömte und unter den Sitzreihen gleichmäßig in den gesamten Fahrgastraum gelangte.

Setra goes USA

1955 erhielt das Unternehmen Kässbohrer einen ungewöhnlichen Auftrag: Das US-Omnibusunternehmen Continental Trailways war bei der Suche nach schnellen, großräumig komfortablen Reisebussen für den Kontinentalverkehr auf die Ulmer Firma gestoßen. Otto Kässbohrer schrieb später: „Dieses Super-Setra-Projekt bot uns die besondere Chance, einen Bus-Typ zu entwickeln, den es damals in Europa noch gar nicht gab.“

Vom dreiachsigen „Silver Eagle“ mit 12,20 Meter Länge wurden 200 Einheiten geliefert, dessen Weiterentwicklung schließlich den „Golden Eagle“ als Gelenkzug und Vierachser hervorbrachte. Dies war der erste Gelenkbus in den USA überhaupt. Der „Golden Eagle“ war 3,80 Meter hoch, 2,50 Meter breit und 18,30 Meter lang.

Die Sechziger und 70er Jahre: Image am Boden

Einen Umbruch brachten die 60er Jahre: Immer mehr Familien waren nun selbst motorisiert und fuhren lieber in der eigenen Familienkutsche statt mit dem Reisebus in den Urlaub. Auch die immer günstiger werdenden Flug-Pauschalreisen liefen dem Reisebus als Ferien-Transportmittel den Rang ab. Zudem hatte der Reisebus noch ein ganz anderes Problem: Ein ziemlich angekratztes Image, was sich in Spottnamen wie „Rentnerjet“ oder den „5A“ ausdrückte: Busreisen sind was für Alte, Arme, Ausländer, Arbeitslose und Asoziale.

Die Branche musste dringend nach einem Ausweg aus der Misere suchen: Eine Image-Kampagne sollte her. Initiator der Aktion war der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen (WBO), der bereits 1972 damit begann, Freunde für die Idee einer Busklassifizierung zu werben. Die Anregung wurde von den anderen Verbänden interessiert aufgenommen. Es wurde die Gütegemeinschaft Buskomfort gegründet, die in Zusammenarbeit mit den Herstellern und Verbänden 1975 das Gütezeichen RAL Buskomfort entwickelte.

Gruselige „Komfort-Geschichten“

An ein vielseitiges Reiseprogramm mit dem Bus war seinerzeit nicht zu denken, erinnert sich Diplom-Ingenieur Bob Lee: „Skiausfahrten etwa waren nicht möglich. Die Passagiere wären erfroren – man hatte ja nur die Motorenheizung, um im Bus zu heizen: Das hat bei winterlichen Temperaturen natürlich nicht ausgereicht.“ Als die Ölluftheizungen für Reisebusse erfunden wurden, ging es mit dem Bus dann auch ab auf die Piste. Lee: „Das war aber alles andere als komfortabel: Im ganzen Bus stank es nach Dieselöl und manchmal hatte man wegen Qualmwolken keinen Durchblick mehr.“

Fahrten in heiße Länder wie Afrika oder Wüstenregionen waren ebenso wenig möglich, als in den Bussen noch keine Klimaanlage eingebaut waren. „Zur Belüftung gab es bloß Schiebefenster; da hätte es ja dann den ganzen Sand in die Fahrzeuge geweht“, stellt Lee fest.

Was die „Komfort-Geschichten“ angeht, hat sich Lee als Fahrzeugkonstrukteur am Flugzeug orientiert. „Ich war begeistert, als ich zum ersten Mal geflogen bin;



Setra reist in die Neue Welt: Als erster Exportauftrag in die USA gingen 200 Setra Super-Hochdecker „Golden Eagle“ und „Silver Eagle“ 1955 an die Continental Trailways.

das war damals ja noch etwas ganz Exklusives“, erinnert er sich. „Überrascht hat mich, wie komfortabel es im Flugzeug war: Da gab es sogar chemische Toiletten.“

In den 70er Jahren wurden die ersten Busse mit Bordtoiletten ausgerüstet: „Das waren äußerst hässliche Kloschüsseln und der Siffon hat öfters gestreikt: Da blieb das Wasser dann in der Toilette stehen, schaukelte hin und her und schwappte halt auch gern mal über die Schüssel“, sagt Bob Lee und rümpft die Nase.

„Moderne Fernreise-Omnibusse mit Schlafsesseln, Kühlschrank, Düsenbelüftung, Waschraum und WC bieten Flugzeugkomfort auf der Straße!“ Mit solchen Slogans warben Reiseveranstalter in den 70er Jahren für den Reisebus. Der Journalist Armin Ganser hat seinerzeit getestet, ob die Busunternehmer ihre Versprechen auch halten und fuhr mit einem Reisebus nach Venedig. Seine Erlebnisse schildert Ganser in der Ausgabe der Süddeutschen Zeitung vom 19. Juni 1984: „Was der Prospekt eines anderen Veranstalters als „Waschraum/WC“ bezeichnet hat, entpuppt sich in unserem Bus als eine Zelle, in der man sich gerade umdrehen kann. Auch die Herren müssen in

jedem Fall auf der Brille Platz nehmen. So befiehlt es jedenfalls ein Schild unter dem Spiegel. Wie man sich allerdings an dem Mini-Becken waschen soll, musste der Konstrukteur dieses Intim-Kabuffs erstmal verraten. Inzwischen ist das Geschäft mit Bier und Limo (bei den Busfahrern) Sepp und Edi voll angelaufen, was verständlicherweise zu immer häufigerem Frequentieren der bewussten Zelle führt. 2.50 Mark kostet die Dose. Der großzügige Urlauber lässt sich natürlich auf drei Mark nicht herausgeben. ... Beim Aussteigen realisiere ich, doch einige Stunden geschlafen und kein schmerzendes Kreuz zu haben.“

Die gbk macht sich für Toiletten stark

Im Februar 1977 kritisierte der damalige gbk-Geschäftsführer Rolf Breitschwerdt einen Busunternehmer, der für seine Fahrzeuge ohne Toilette offensiv Werbung machte: „Sehr geehrte Herren, wir erhielten dieser Tage Ihr Winterprogramm 1977/78, in dem Sie zurecht darauf hinweisen, dass Sie Mitglied der Gütegemeinschaft Buskomfort e. V. sind. Ihr Werbetext will uns allerdings nicht in allen Teilen gefallen. Zum Buskomfort gehört nach unserer Meinung eben auch

die Toilette und die Bordküche; insbesondere bei größeren Reiseetappen sind diese Einrichtungen Teil des notwendigen Service. Aus eigener Erfahrung wissen wir auch, dass zum Beispiel heutzutage die in den Bussen eingebauten Toiletten rein optisch aus dem Blickfeld verschwinden und Geruchsbelästigungen können nur noch auftreten, wenn die technischen Einrichtungen zur Entlüftung nicht ordnungsgemäß funktionieren. Hinzu kommt, dass die Toilette nur im Ausnahmefall von vernünftigen Fahrgästen zu geruchsbelästigenden Aktionen missbraucht wird. Wir dürfen zum Beispiel darauf hinweisen, dass die Firma NEOPLAN derzeit rund 60 Prozent aller Reisebusse mit Toilette ausrustet. Mit Ihrer Negativ-Werbung verletzen Sie im übrigen ein grundlegendes Postulat aller Werbetreibenden: Negativ-Werbung ist immer von Übel! Wir bitten Sie, uns diese Kritik nicht übel zu nehmen. Wenn wir auch nicht hoffen können, dass wir Sie zum Einbau der Toilette bewegen können, so doch, dass Sie in künftigen Werbeschriften Ihre diesbezüglichen Hinweise weglassen.“

Messbare Kriterien für Qualität

Bob Lee erinnert sich daran, dass bei den meisten Unternehmern die Einsicht, „dass man für Komfort und Qualität auch Opfer bringen muss“, lange auf sich warten ließ. „Man wollte möglichst viele Sitze im Fahrzeug; teilweise wurden die Fahrgäste regelrecht zusammen gequetscht: Auf einen elf Meter langen Bus kamen da 57 Sitzplätze. Man musste den Leuten erst mal klar machen, dass es nicht Vorrang hat, ob ein Bus mit einem Kühlschranks ausgestattet ist, sondern, dass alle Sitzplätze gleichwertig sind.“ Recht unbequem saß es sich auf Busreisen; es gab zunächst weder Kopfstützen noch Armlehnen. „Dann gab es die aufklappbaren Mittelsitze, die eigentlich geschummelt waren, weil sie offiziell nicht mitgezählt wurden: Die Fahrgäste waren reichlich beengt, ausreichende Sitzabstände waren da natürlich nicht gegeben. Albrecht Auwärter war einer der ersten großen Befürworter für messbare Größen in Sachen Sitztiefe, Sitzabstände und Verstellbarkeit. Er war der Ansicht, es reiche nicht, dass ein Sitz einfach nur bequem ist.“ Bald war das messbare Qualitätskriterium für Sitze in aller Munde.

„Es etablierte sich ein Kundenkreis, der sich abheben wollte und Feuer und Flamme für diese Statuten war und einen genormten Symbolkasten vorschlug, in dem Serviceleistungen wie Düsenbelüftung, Lese-

lampen, Hostessruf und Bordküche aufgelistet waren“, erklärt Lee. „Die Gütegemeinschaft Buskomfort hat das Thema richtig angefasst. Sie hat mit einem jedermann verständlichen Gütezeichen nach außen transportiert und dokumentiert, welche Ansprüche ein Fahrgast an den Reisebus seiner Wahl haben sollte und dass er nicht in einen Bus einsteigen sollte, der wichtigen Qualitätskriterien nicht standhält.“

Der Reisebuskomfort entwickelte sich in eine positive Richtung, was auch in den Medien für Furore sorgte. In einer Sonderveröffentlichung der „Südwest Presse“ vom 7. März 1989 wird betont, dass immer mehr Reiseveranstalter auf das Gütezeichen RAL Buskomfort setzen: „Die Zahl der Busse höchster Qualitätsstufe wächst weiter überproportional.“ Der Trend zu höherem Komfort und besserer Qualität sei eine Entwicklung des gesamten Touristikmarktes, der sich auch für das Reiseverkehrsmittel Bus in Forderungen an Bequemlichkeit und Service nieder schlage, stellte das Blatt fest: „Beim Bordkomfort ist eine Kühlbar heute schon nahezu obligatorisch (97,5 Prozent), fast 60 Prozent aller klassifizierten Busse verfügen über eine Bordküche und ermöglichen die Bewirtung des Reisegastes. Jeder dritte Bus (35,2 Prozent) macht den Reisekunden mittels Air-Condition von Klimabedingungen und -veränderungen weitgehend unabhängig und trägt zum ermüdungsarmen Reisen bei.“ Der Anteil an Vier-Sterne-Bussen betrug 1988 am Gesamtaufkommen klassifizierter Busse mit 26,2 Prozent erstmals mehr als ein Viertel.“

Am 19. August 2001 schrieb das Sonntag-Morgenmagazin der Stadt Gießen unter dem Titel „Was Busse alles bieten“: „Die durch die Ökosteuer erheblich angestiegenen Benzinpreise werden nach Einschätzung von Experten dazu führen, dass die Anzahl der individuellen Urlaubsreisen per PKW in diesem Jahr deutlich zurück geht. Von dieser Tendenz wird voraussichtlich insbesondere die Busbranche profitieren. ... Wer auf den Bus umsteigt, muss keineswegs auf Komfort verzichten – ganz im Gegenteil: Ausreichender Sitzabstand ist mittlerweile genauso selbstverständlich wie Fußstützen, Klappische in der Rückenlehne, Toiletten und Klimaanlage. Auch die Versorgung mit heißen oder kalten Getränken aus der Bordküche, in knapp 71 Prozent aller Busse sowie das Servieren von Essen, gehören zum Dienstleistungsangebot.“

TÖRÖÖÖÖÖ...

NUR WER EIN NARR
UND RICHT'GER TOR
FÄHRT NICHT MIT DER
GÜTEGEMEINSCHAFT
KUTSCHKOMFORT



Flexible Mobilität mit dem umweltfreundlichen Reisebus



Beim MAN Lion's Coach in Euro 6 als EfficientLine werden moderne Technologie, Fahrerinformation, Einweisung und Training sowie ausgewählte Dienstleistungen miteinander kombiniert, um die Gesamtbetriebskosten zu senken.

Wer Bus fährt, schont die Umwelt – denn der Reisebus ist noch vor der Bahn das umweltfreundlichste Verkehrsmittel für den Personenverkehr, selbst wenn der Bau von Straßen, Schienen, Flughäfen und anderer Infrastruktur in die Rechnung mit einbezogen wird. Zu diesem Schluss kommt eine Studie des Freiburger Instituts für angewandte Ökologie im Auftrag des Umweltbundesamtes.

„Bislang haben Vergleiche der Treibhausgasbilanzen von Flug-, Bahn-, Pkw- und Busreisen die Bereiche Infrastruktur- und Fahrzeugbau vernachlässigt“, erläutert Moritz Mottschall, Verkehrsexperte am Öko-Institut das Ziel der Studie aus dem Jahr 2013. „Wir haben nun erstmals auch Züge, Ampeln, Schienen, Flugzeuge, Weichen, Straßenbeleuchtung, Rollfelder und vieles mehr analysiert und sehen, dass diese Bereiche einen deutlichen Anteil an den Gesamtemissionen haben.“

Spitzenplatz beim Klimaschutz

Wer mit dem Pkw fährt, verursacht nach dieser Studie mit 166 Gramm CO₂-Äquivalente (CO₂e) pro Kilometer die höchsten Treibhausgasemissionen; knapp 20 Gramm entfallen allein auf Infrastruktur und Fahrzeuge. Der Schienenverkehr hat mit 29 Gramm CO₂e zwar den Löwenanteil an infrastruktur- und fahrzeugbedingten Emissionen, liegt bei den Gesamtemissionen von rund 111 Gramm jedoch noch immer rund 33 Prozent unter dem Pkw.

Im Reisebus entstehen insgesamt 89 Gramm CO₂e pro Kilometer. Eine Fahrt von Berlin nach Potsdam verursacht auf 34 Kilometern mit dem Auto rund fünf-einhalb Kilogramm Treibhausgase, mit der Bahn 3,8 Kilogramm und mit dem Bus drei Kilogramm Treibhausgase.

Im Fernverkehr verschärft sich mit nationalen Flügen der Abstand zu den drei anderen Reiseformen. So entstehen im innerdeutschen Luftverkehr 27 Gramm CO₂e allein durch Bau und Betrieb von Fahrzeugen und Infrastruktur; insgesamt 260 Gramm pro geflogenem Kilometer. Bei den innerdeutschen Flügen macht allein der Flughafenbetrieb acht Prozent der Emissionen aus. Bei einer Reise von Berlin nach Köln mit 570 Kilometern entstehen so 149 Kilogramm Treibhausgase im Flugzeug, 95 Kilogramm im Pkw, 40 Kilogramm in der Bahn und 22 Kilogramm im Reisebus.

Das sind Zahlen, die für sich und für den Reisebus sprechen. Bekräftigt wird diese Statistik durch eine Untersuchung des Bundesumweltamtes: Demnach schneidet der Reisebus bei der Treibhausgasbilanz am besten ab und liegt beim Klimaschutz damit eindeutig vorn.

Sparsam im Verbrauch

Die Hersteller achten auch auf die Wirtschaftlichkeit der Busse. Beispielsweise werden beim MAN Lion's Coach in Euro 6 als EfficientLine moderne Technologie, Fahrerinformation, Einweisung und Training sowie ausgewählte Dienstleistungen miteinander kombiniert, um die Gesamtbetriebskosten zu senken.

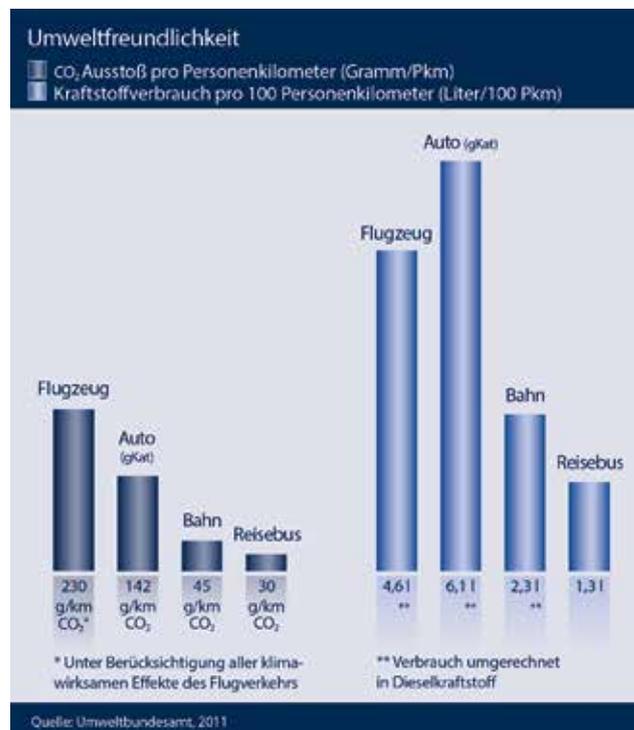
Beim NEOPLAN Cityliner in Euro 6 sorgen Aerodynamik und Leichtbau für einen niedrigeren Kraftstoffverbrauch. Der Cityliner kommt mit 19,8 Litern pro 100 Kilometer aus – das ist absoluter Bestwert, be-

stätigt der TÜV Süd. Die geringen Kraftstoffkosten haben einen schönen Nebeneffekt: die positive Umweltbilanz – und damit ein gutes Gewissen für jeden Fahrgast.

Flexibel ans Ziel

Ob Städte-, Wellness- oder Themenreise, Urlaub in fernen Destinationen, Kurztrips zu Ausstellungen oder Klassenfahrten – Spannung, Entspannung, Genuss oder Bildung: Mit dem Reisebus sind viele Ziele und Inhalte möglich. Und zwar unabhängig von Schienen, Bahnhöfen, Flugplätzen oder Fahrplänen. Auch Kombireisen mit einem Mix aus Bus und Bahn oder Bus und Fahrrad erfreuen sich zunehmender Beliebtheit.

„Auch wenn Fahrten mit dem eigenen Auto mit Navi heute einfacher sind – beim Urlaub mit dem Reisebus fängt die Erholung schon zuhause an“, betonte Hermann Meyering, Vorsitzender der Gütegemeinschaft Buskomfort in einem Interview mit der „Westdeutsche Zeitung“ (14. Juni 2014). „Viele Busunternehmen bieten bereits einen Abholservice. Zur Begrüßung an Bord gibt es Brötchen mit frisch gebrühtem Kaffee oder Erfrischungsgetränken. Und auf der Rückfahrt verpufft die Erholung nicht gleich im erstbesten Stau.“



Junge Leute fahren auf den Fernbus ab

Mit der Liberalisierung des Fernlinienverkehrs startete am 1. Januar 2013 ein neuer Bus-Boom. In atemberaubendem Tempo ist das Angebot an Fernbussen auf über 200 Linien angewachsen. 2014 waren mehr als 15 Millionen Fahrgäste mit dem Fernbus unterwegs.

Vor allem ehemalige Bahnkunden steigen auf die bundesweit stetig wachsenden Fernbuslinien um. Mit 44 Prozent machen sie den Löwenanteil der neuen Fernbuskunden aus, 38 Prozent lassen das Auto in der Garage und steigen in den Fernbus. Auch Mitfahrzentralen verlieren Kunden. Zu diesem Ergebnis kommt eine Befragung des IGES Institut von knapp 800 Personen.

„Vor allem die günstigen Ticketpreise, die Anbindung auch kleinerer und mittelgroßer Städte sowie die Vielzahl umsteigefreier Verbindungen sind die Gründe, warum Bahnkunden in Fernbusse wechseln“, sagt Christoph Gipp, Bereichsleiter Mobilität am IGES Institut.



„Vor allem die günstigen Ticketpreise, die Anbindung auch kleinerer und mittelgroßer Städte sowie die Vielzahl umsteigefreier Verbindungen sind die Gründe, warum Bahnkunden in Fernbusse wechseln“, sagt Christoph Gipp, Bereichsleiter Mobilität am IGES Institut.

Die IGES-Umfrage zeigt, dass die neuen Fernbuslinien vor allem für junge Leute attraktiv sind: Etwa zwei Drittel der Befragten sind zwischen 18 und 29 Jahre alt. Das übrige Drittel fällt auf die Altersgruppe der 30 bis 65-jährigen.

Trotz des Booms machen Linienbusse nur rund ein Prozent des bundesweiten Reiseverkehrs aus. Ein Anteil von bis zu zehn Prozent am gesamten Verkehrsaufkommen sei aber langfristig möglich, prognostiziert Christoph Gipp, Autor der Studie.

Defizite bei der Infrastruktur

63 Prozent der Befragten gaben als Grund für ihre Reise mit dem Fernbus private Termine wie Besuche bei Angehörigen und Freunden an. Weitere 20 Prozent fahren mit dem Fernbus ins verlängerte Wochenende oder in den Urlaub. Den meisten gefällt die neue Reisealternative recht gut: 85 Prozent der Kunden sind zufrieden oder sehr zufrieden mit dem Fernbus. Als Manko nannten sie jedoch schlecht ausgestattete Haltestellen und kaum funktionierende WLAN-Angebote im Bus. Allerdings arbeitet die Busbranche kontinuierlich an der Verbesserung ihrer Kommunikationstechnik. Um jedem Kunden auch bei voll besetzten Bussen einen Internetanschluss garantieren zu können, rüsten Unternehmer ihre Netzqualität mit dem leistungsfähigen LTE-System auf.

Vor dem Hintergrund dieser Umfrage überrascht es nicht, dass Gipp die noch mangelhafte Infrastruktur als größten Hemmschuh für den jungen Fernlinienbus betrachtet. Denn es fehlt weitgehend an bequemen und leicht erreichbaren Haltestationen oder Busbahnhöfen sowie gute Anbindungen an andere Transportmittel. „Ohne ein attraktives Umfeld, das ein Mindestmaß an Komfort garantiert, wird der Fernbusverkehr nicht funktionieren“, so Gipp. Investieren müssten aber nicht nur die Kommunen, sondern auch die anbietenden Unternehmen – beispielsweise im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften. Mit einem durchschnittlichen Kilometerpreis im Normaltarif von etwa 10 Cent seien Fernbusse im Vergleich zum Auto oder zur Bahn wesentlich günstiger. „Auf wichtigen Hauptstrecken werden erfolgreiche Anbieter Marktanteile von bis zu 25 Prozent als günstige Alternative zu Auto, Bahn und Billigflieger erreichen können“, schätzt Gipp.



Um jedem Kunden auch bei voll besetzten Bussen einen Internetanschluss garantieren zu können, rüsten Unternehmer ihre Netzqualität mit dem leistungsfähigen LTE-System auf.

Marktbereinigung durch harten Preiskampf

Angekündigte Ausweitungen von Liniennetzen und der Neueinstieg weiterer Unternehmen werden das Fernbusangebot deutlich erhöhen. Doch dadurch wird auch der Konkurrenzdruck zunehmen. Gipp: „Busunternehmen werden über einen harten Preis- und Qualitätskampf konkurrieren, so dass es schnell zu einer Marktbereinigung kommen wird.“ Und tatsächlich: Nur kurze Zeit nach Veröffentlichung der IGES-Studie kapitulierte mit City2City die erste deutsche Fernbuslinie. Als Grund wurden die „andauernd herausfordernden Marktbedingungen“ in der Branche angegeben. Laut Medienberichten galt bis dato City2City, die deutsche Tochter des Britisches Buskonzerns National Express, als die Nummer 5 hinter dem Branchenführer Meinfernbus im deutschen Markt. Und zu Beginn des Jahres 2015 fusionierten

die beiden Marktführer MeinFernbus und Flixbus mit dem Ziel, ein europaweites Netz von Fernbuslinien aufzubauen. Christoph Gipp nennt als entscheidende Faktoren für einen langfristigen Erfolg der Fernbusse attraktive Tarife, praktische Buchungsmöglichkeiten, jedoch auch Reisekomfort und Aspekte der Sicherheit. „Busanbieter müssen sich heutzutage an den Standards des Bahn- und Luftverkehrs orientieren und zugleich ein positives Image aufbauen, um mit modernen Fahrzeugen und gut ausgebildeten Busfahrern ein sicheres und zugleich preisgünstiges Transportmittel zu sein.“ Und da im Fernlinienverkehr durchweg neue Busse im Einsatz sind, die bereits nach drei Jahren wieder ausgetauscht werden, muss die Busbranche den Vergleich mit den Wettbewerbern nicht scheuen.

Die Geschichte der gbk



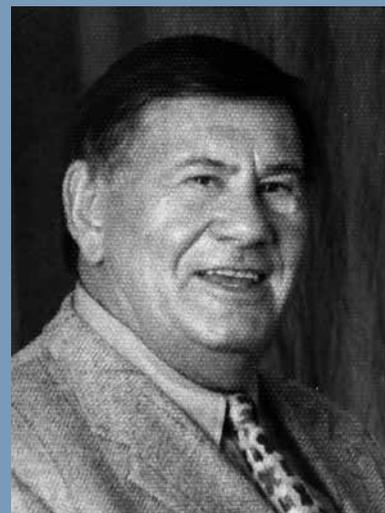
Friedel Rau (rechts) und Rolf Schmid brachten in den frühen 70er Jahren die Gütegemeinschaft Buskomfort ins Rollen.

Am 2. Oktober 1974 wird der Verein Gütegemeinschaft Buskomfort um 11 Uhr vormittags in der Geschäftsstelle des Verbandes Württembergisch-Badischer Omnibusunternehmer e.V. in der Gustav-Siegle-Straße 16 in Stuttgart von acht Mitgliedern gegründet: Friedel Rau, der einstimmig zum Vorsitzenden gewählt wird, der Stuttgarter Ingenieur und Geschäftsführer der Firma Gottlob Auwärter KG, Albrecht Auwärter, Rolf Breitschwerdt, Geschäftsführer des Verbandes Württembergisch-Badischer Omnibusunternehmer e.V., der Busunternehmer Norbert Grein aus Leverkusen, Vorstandsmitglied des Reise-Rings Deutscher Autobusunternehmer (er wurde zum stellvertretenden Vorsitzenden und Schriftführer gewählt), Eberhard Hafner aus Schwäbisch Hall (Geschäftsführer der Firma Christian Hafner KG), Willi Knisel (Geschäftsführer der Wilhelm Knisel KG) und Wolfgang Kühner (Omnibusunternehmer und Gesellschafter der Firma Friedrich Gross).

Rolf Breitschwerdt wurde zum gbk-Geschäftsführer ernannt. Am 1. Januar 1979 übernahm Rolf Schmid die Geschäftsführung neben seiner hauptberuflichen Tätigkeit, der Leitung des WBO. Er war 14 Jahre lang im Amt. Seine Nachfolgerin war Gabriele Werle-Schmid. 1999 übernahm Martin Becker die Geschäftsführung.

Am 28. November 1974 wurde die Busklassifizierung auf dem Stuttgarter Killesberg der Öffentlichkeit präsentiert. Ihre erste Mitgliederversammlung hatte die Gütegemeinschaft Buskomfort am 20. Februar 1975 im Stuttgart Hotel International. Mit 60 Unternehmen startete die gbk im ersten Jahr durch.

Das Gütezeichen gab es zunächst für vier Klassen: Einen Stern für den Omnibus, zwei Sterne für den Ausflugsbus, drei Sterne für den Reise- und vier Sterne für den Fernreisebus. Die Zuteilung zu den einzelnen Klassen erfolgte auf der Basis eines Katalogs mit 20 Bedingungen, wobei vom Ein-Sterne-Bus sieben und vom Vier-Sterne-Bus alle 20 erfüllt sein mussten.



Norbert Grein gehörte zu den Gründungsmitgliedern der gbk.

Auf dem Weg zu den Sternen

Die Idee der Gründerväter: Der Komfort eines Reisebusses wird anhand einer Checkliste bewertet. Der Bus bekommt – je nach Komfort – Sterne zugeteilt. So kann der Fahrgast sofort erkennen, welchen Komfort er erwarten kann. Von Beginn an legten die Gründer der gbk großes Augenmerk auf den Sitzabstand – denn genügend Beinfreiheit ist vor allem auf längeren Reisen ein Muss.

Doch das Gütezeichen sollte nicht nur das Image der Branche aufpolieren: Dem potenziellen Kunden sollte deutlich gemacht werden, dass es im Bus nicht nur zwei Komfortklassen – wie im Flugzeug oder der Bahn üblich, gibt. Buskomfort ist differenzierter, unterschiedliche Komfortausstattungen bedingen unterschiedliche Fahrpreise. Und in jedem Fall kann der Fahrgast auf den durch das Gütesiegel dokumentierten Komfort vertrauen.

Ein Gütezeichen mit vier Stufen

Für ihr Vorhaben brauchten die Gründer vor allem auch eine solide rechtliche Grundlage: Sie wandten sich mit ihrer Idee an den Stuttgarter Rechtsanwalt Dr. Horst Helm, der sich seit Mitte der 60er Jahre auf Markenrecht spezialisiert hatte.

„Erste Gespräche und Andeutungen gab es bereits 1971“, erinnert sich Dr. Helm. „Mein Kollege Rüdiger Zuck, Berater des WBO, erzählte mir, dass es im Verband Bestrebungen gebe, für Busse eine Klassifizierung einzuführen. Er meinte, das wäre doch was für mich.“

Der WBO hatte damals seinen Sitz noch in Stuttgart und wurde von Friedel Rau geführt. Helm: „Das Vorhaben nahm zügig Gestalt an: Es wurden Kontakte mit der DEKRA, dem TÜV und den Herstellern aufgenommen, Daimler machte konkrete Vorschläge für die grafische Gestaltung eines Gütezeichens.“

Von Anfang an war etwa der Hersteller Auwärter dabei. „Die Grundlage sollte die Verleihung von vier Gütestufen bilden, aber man hatte auch Angst vor Trittbrettfahrern, die dieses Modell aus reiner Imageaufwertung nachahmen könnten“, so Dr. Helm. „Deshalb habe ich von Beginn an ein Gütezeichen empfohlen: eine geschützte Plakette mit grafischen Symbolen. Damit verbunden eine staatliche Anerkennung und die Anerkennung des RAL.“ Denn das Gütezeichen sollte sich als eigene Marke etablieren. Das Problem war zunächst laut Helm, „dass der RAL bis dato nur Gütezeichen ohne verschiedene Gütestufen kannte – trotzdem hat er das Vorhaben von Beginn an unterstützt.“

Das Bundeskartellamt wurde eingeschaltet und das neue Gütezeichen im Bundesanzeiger veröffentlicht. „Das klingt jetzt so einfach – aber ich erinnere mich gut daran, dass es unter den Busunternehmen eine Menge Animositäten gab. Die waren häufig nicht einer Meinung und es musste erst mal Streit geschlichtet werden.“



Der Stuttgarter Rechtsanwalt Dr. Horst Helm stellte die gbk auf eine solide rechtliche Grundlage und war bis 2013 ihr juristischer Berater.

Probleme mit hochgewachsenen Beamten

Dr. Horst Helm wurde damit beauftragt, ein Vertragswerk auszuarbeiten. „Vom RAL bekamen wir zunächst ein sogenanntes vorläufiges Attest, dann ging es um die Anmeldung beim Patentamt.“

Das Vertragswerk ging zudem an den Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo), den Internationalen Bustouristik Verband (RDA), die Verbraucherverbände und alle sonstigen einschlägigen Verbände, die mit der Busbranche zu tun haben sowie an das Verkehrs- und das Wirtschaftsministerium.“ Helm erinnert sich schmunzelnd an einen Beamten beim Wirtschaftsministerium: „Das war die einzige Station, wo es hakte: Da hatte ein hochgewachsener Sachbearbeiter Bedenken, ob er denn in einem nach unseren Kriterien klassifizierten Bus beim Stehen im Doppeldecker auch genug Platz haben würde.“ Daraufhin sei der Busunternehmer Norbert Grein aus Köln mit drei verschiedenen Bussen vorgefahren – ein Doppeldecker war auch dabei – und hat den Sachbearbeiter Probe sitzen lassen. „Der zog im Doppeldecker den Kopf ein und meinte nüchtern: Na ja, so doll ist das mit dem Luxus hier ja nicht.“

„Letztlich“, erinnert sich Helm, „konnten wir ihn dann aber doch davon überzeugen, dass eine bestimmte Maximalhöhe eingehalten werden muss, weil die Busse sonst unter mancher Brücke nicht mehr durchpassen. Und davon, dass auch Doppeldecker ihre Daseinsberechtigung haben.“

Schwarze Schafe - „frech wie Oskar“

Kaum war das Gütezeichen geboren, stand für den Verband auch schon der erste Ärger an: Reisebüros haben den Werbewert des Gütezeichens schnell erkannt, beispielsweise warb die Firma Neckermann schon 1976 mit einem angeblichen Vier-Sterne-Bus, ohne dass ihr das Gütezeichen verliehen worden war. Diese Werbung wurde Neckermann dann durch eine einstweilige Verfügung verboten. Helm: „Das waren oft Busse, die zwar einmal ein Gütezeichen verliehen bekommen hatten, aber dann nie wieder vorgeführt wurden. Einer, der den Bus gekauft hat, hat das Gütezeichen einfach dreist weiter verwendet.“

Ein anderer Busunternehmer aus dem Weserbergland habe vor Gericht argumentiert, er habe mit dem Bus das darauf angebrachte Gütezeichen gekauft und sei jetzt dessen Eigentümer. Kein Mensch könnte ihn dazu zwingen, das Gütezeichen abzukratzen. „Dieses abwegige Argument wurde vom Oberlandesgericht allerdings abgeschmettert“, fügt Helm schmunzelnd hinzu. „Es ging und geht bei der gbk immer um den Schutz der Marke: Ein Gütezeichen kann nicht einfach

weiter verkauft werden, sondern unterliegt einer regelmäßigen Prüfung – das entspricht der Erwartung des Verbrauchers.“

In den nächsten Jahren gab es die verschiedensten Konstellationen von Missbrauch des Gütezeichens und der Sterne: Manch ein Unternehmer hat sich ein Gütezeichen nach eigenem Gusto zusammen geschustert und auf seine Busse geklebt, andere haben ihre Fahrzeuge willkürlich mit einer Reihe von Sternen bepinselt. „Das ist irreführende Werbung“, stellt Helm klar.

Etwa 15 Jahre lang hat sich Dr. Helm mit Missbrauchsfällen beschäftigt: „Die haben wir in der Regel auch gewonnen. Das war dann gleichzeitig ein gutes Werbeinstrument für die Gütegemeinschaft.“ Weil sich die Fälle häuften, hat Helm einen Standardbrief an Unternehmen entwickelt, die Missbrauch betrieben hatten: „Alle, die ich verklagt habe, haben sich mit Zähnen und Klauen gewehrt. Da waren auch renommierte Firmen dabei: die dachten, sie können sich alles erlauben, ohne dafür zu zahlen. Es gab aber auch kleine Krauter, die frech wie Oskar waren. Die konnten anschließend nicht einmal die Gerichtsgebühr zahlen.“

Seit den 90er Jahren war Helm als Rechtsbeistand auch bei den Mitgliederversammlungen der gbk anwesend. „So bin ich zu vielen Musicalbesuchen gekommen, die ich sonst nie gemacht hätte.“

Interne Querelen

Doch nicht nur Probleme von außen wirkten auf die gbk ein, ab und an gab es auch interne Unstimmigkeiten: „Ich erinnere mich an einen Problemfall“, so Helm. „Friedel Rau, er war damals Präsident des BDO und saß auch in der IRU, wollte das gbk-Gütezeichen internationalisieren. Die damalige gbk-Geschäftsführerin Gabriele Werle-Schmid hatte große Bedenken – denn sie hatte die Befürchtung, dass die gbk letztlich nur von der IRU geschluckt werden würde.“ Später wurde dieses Vorhaben aufgegeben.

Ein anderer Diskussionspunkt war die Fünfer-Rückbank. „Hier gab es großen Widerstand in den Mitgliederzeilen.“ Deshalb hat die gbk zum ersten Mal eine Befragung ihrer Mitglieder durchgeführt. Im Juli 2012 gab es dann eine klare Entscheidung: Mehr als die Hälfte der Mitglieder der gbk votierte für die Vierer-Rückbank im Vier-Sterne-Bus. Damit blieb es bei der bisherigen Regelung – eine Entscheidung, die auf einer breiten Basis gefällt wurde.



Gabriele Werle Schmid war von 1993 bis 1999 gbk-Geschäftsführerin.

Wohin geht die Reise für die gbk?

Sehr zu begrüßen sei nach Meinung von Dr. Horst Helm die Gründung des Internationalen Bustourismusverbandes (IBV) im Mai 2011 gewesen. „Die Rechtsform des IBV als nicht rechtsfähiger Verein ist ideal. Der Vorteil: Es braucht kein Eintragungsverfahren, man steht nicht unter staatlicher Kontrolle. Es herrscht Vertragsfreiheit, vieles ist möglich, was bei einem eingetragenen Verein nicht möglich wäre: Das ist für die öffentliche Wirkung des Verbände, das Lobbying und die Public Relations sehr vorteilhaft.“

Doch Helm ist sich sicher, dass die gbk auch weiterhin ihren berechtigten und notwendigen Platz in der Branche haben wird: „Beim Gütezeichen ist noch vieles möglich, die gbk kann sich immer weiter ent-

wickeln.“ Allein in puncto Informationstechnologie sei noch vieles denkbar: „Bei der Umsetzung muss man aber die Hersteller und Unternehmer auf seiner Seite haben.“

Vielleicht ist es eines Tages ja sogar möglich, eine komplette Busreise samt Hotel, Führungen und Gastronomie mit einem einzigen Gütezeichen abzusichern? „Wer weiß, das ist natürlich eine schöne Idee“, findet Helm. „Allerdings müsste man da sehr viel unter einen Hut bringen, und man läuft Gefahr, in die Kompetenzen anderer Verbände einzugreifen. Jedenfalls wäre es eine riesige Aufgabe.“

Was die Zukunft auch bringt, eines steht für Dr. Horst Helm fest: „Die gbk stand und steht für verlässliche Informationen für den Verbraucher. Mir hat die Arbeit für die Gütegemeinschaft immer Spaß gemacht. Die gbk ist für mich wie ein Kind, das man gemeinsam großgezogen hat.“

Stage Entertainment gratuliert zu 40 Jahren gbk!



Infos zu den schönsten Musicals & Shows unter: stage-business.de



Die Zusammenarbeit mit dem RAL

2014 produzierte der RAL einen animierten Werbefilm: In nur 90 Sekunden liefert der unterhaltsame Zeichentrickfilm viele gute Argumente für das Gütezeichen RAL Buskomfort. Mit einer witzigen Geschichte aus dem Vereinsleben. Ralies Tagebuch kann unter www.buskomfort.de sowie auf YouTube angeschaut werden.



Die gbk-Sterne gehören zu den rund 170 Gütezeichen aus fast allen Bereichen der Wirtschaft, die vom Deutschen Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung (RAL) verwaltet werden. Die stetige und neutrale Überwachung macht das RAL Gütezeichen zu einem glaubwürdigen Marketinginstrument. Denn die gbk-Sterne müssen jährlich erneuert werden. Busunternehmer arbeiten dabei mit TÜV und DEKRA oder einer anderen unabhängigen Prüforganisation zusammen. Neu zugelassene Busse können von den gbk-Mitgliedern die ersten fünf Jahre selbst überprüft werden. Mit Stichproben bei 20 Prozent dieser Fahrzeuge garantiert die gbk, dass die Sterne dem Verbraucher eine zuverlässige Orientierung bei der Buchung einer Busreise bieten.

Die RAL-Gütesicherung umfasst das Festlegen von individuellen Gütegrundlagen – die mit der Anerkennung eines Gütezeichens verbundenen Anforderungen. Sie werden für das jeweilige Gütezeichen unter Federführung von RAL und unter Einbeziehung zum Beispiel von Bundes- und Landesministerien, Verbraucherverbänden, Verbänden der anbietenden Wirtschaft, Prüfanstalten, dem Handel und dem

Handwerk festgelegt. Da das Anerkennungsverfahren die Beeinflussung durch einzelne Firmeninteressen ausschließt, macht es die RAL Gütezeichen für alle Produkte und Dienstleistungen besonders vertrauenswürdig. Die objektiven und strengen Kriterien für die Anerkennung der RAL Gütezeichen werden in den Güte- und Prüfbestimmungen festgeschrieben. Die Bestimmungen sind öffentlich, also für jedermann einseh- und nachvollziehbar.

1925 beschlossen die deutsche Industrie und die Regierung, technische Lieferbedingungen zu vereinheitlichen und zu präzisieren. Sie legten die individuellen Güteanforderungen für Produkte und Dienstleistungen fest und regelten, dass ihre Einhaltung überwacht wird. Es wurde der „Reichsausschuss für Lieferbedingungen“ – seither RAL genannt – gegründet. RAL (heute: RAL Deutsches Institut für Gütesicherung und Kennzeichnung) ist bis heute für die Anerkennung der RAL-Gütezeichen zuständig. Aktuell sind in den rund 130 RAL-Gütegemeinschaften fast 10 000 Unternehmen zusammengeschlossen.

Infos unter www.ral.de

Die Zusammenarbeit mit dem WBO

Ein früher Meilenstein in der Zusammenarbeit zwischen dem Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO) und der gbk war der „Tag des Bustourismus“, der bis heute als ein alljährliches Branchen-Highlight gilt.

„1975/76 hat der WBO regelrecht mit dem Land Baden-Württemberg gekämpft“, erinnert sich Rolf Schmid, langjähriger Geschäftsführer des WBO. „Seinerzeit wurde der Stuttgarter Verkehrsverbund gegründet, aber private Busunternehmen wurden da nicht mit eingebunden – mit der Begründung: Die Bahn könne ihre Zahlen nicht offen legen, wenn Private mit dabei wären.“ Die Busunternehmer im Ländle fühlten sich diskriminiert, zeigten sich aber keineswegs entmutigt: Statt tatenlos die Köpfe in den Sand zu stecken, machten sie mit innovativen Ideen auf sich aufmerksam: „Wir haben vom damaligen Wirtschaftsminister Eberle verlangt, bei der CMT mit dem Stand des Landes Baden-Württemberg vertreten zu sein. Dem wurde statt gegeben und die gbk ging in diesem Jahr mit einem Stand für die privaten Busunternehmer an den Start.“

1977 wurde damit laut Schmid „auf Initiative der gbk“ der „Tag des Bustourismus“ ins Leben gerufen: „Es gab bislang bereits einen „Tag des Tourismus“ in Stuttgart, bei dem neben dem Wirtschaftsminister die

hiesigen Gastronomen, Hoteliers und so weiter vertreten waren. Nur die Busunternehmer eben wieder nicht.“

Der ab 1977 alljährlich veranstaltete „Tag des Bustourismus“ sollte die Anliegen von gbk und WBO vor allem medienwirksam in die Öffentlichkeit tragen: „Wir haben Politiker eingeladen und jede Menge Werbung gemacht, um die Interessen der Reisebusbranche zu fördern.“ Parallel habe man in den 70er und 80er Jahren auch in Funk und Fernsehen auf die noch recht junge gbk und ihren Sinn und Zweck aufmerksam gemacht. Schmid: „Ich erinnere mich da zum Beispiel an Werbefilme zu Imagereisen mit dem damaligen österreichischen Wetterfrosch Elmar Gunsch. Werbespots für die gbk wurden bundesweit in der ARD ausgestrahlt. Dazu kamen zahlreiche Pressereisen mit Journalisten – das hat parallel zu den Messen wie dem „Tag des Bustourismus“ viel dazu bei getragen, dass die gbk überall bekannt wurde.“

Der „Tag des Bustourismus“ habe sich deutlich gewandelt, sagt Schmid. „Heute ist er eher eine Bildungsveranstaltung mit Seminarcharakter.“ Was jedoch auch zu begrüßen sei: „In der heutigen Zeit ist es wichtiger denn je, Zielgruppen zu filtern und ihre jeweiligen Bedürfnisse exakt heraus zu kristallisieren.“



Die praxisorientierten Themen, die auf dem „Tag des Bustourismus“ im Rahmen der Urlaubsmesse CMT in Stuttgart auf dem Programm stehen, stoßen in der Branche jedes Jahr auf große Resonanz.



Die neuen Medien bieten Busreiseveranstaltern neue Vertriebs- und Kommunikationswege. Wie das soziale Netzwerk gestrickt werden muss, damit es nicht nur eine kurzlebige Modemasche ist, wurde am 17. Januar 2012 auf dem „Tag des Bustourismus“ in Stuttgart thematisiert. Hermann Meyering (v.l.), gbk-Vorsitzender, Martin Becker (gbk-Geschäftsführer), Daniel Amersdorffer (Geschäftsführer Tourismuszukunft – Institut für eTourismus), Karl Heyne (Geschäftsführer Service Reisen Giessen) sowie der WBO-Vorsitzende Klaus Sedelmaier und WBO-Geschäftsführer Dr. Witgar Weber freuten sich über das große Interesse an der Tagung.

Geschaffen, um zu begeistern.

Die neue TopClass 500.

Über Souveränität kann man reden – genauso wie über Fahrzeugdesign, Sicherheitstechnologie oder Effizienz. Noch besser, man macht all das erlebbar. Mit einem Reisebus, wie es ihn noch nie gab. Dessen Souveränität für sich selbst spricht, weil sie an jedem Detail erkennbar ist. Und wollte man die TopClass 500 doch mit Worten beschreiben, würde ein einziges genügen: Begeisterung. Mehr unter www.setra.de

**SETRA**

The Sign of Excellence.

Die Zusammenarbeit mit dem RDA

Zur Eröffnung der Bundesgartenschau (BUGA) am 23. April 2009 trafen sich der Internationale Bustouristik Verband RDA und die Gütegemeinschaft Buskomfort (gbk) das erste Mal gemeinsam zu Mitgliederversammlungen in Schwerin. Dabei profitierten die Mitglieder beider Verbände von einem hochkarätig besetzten Kongress. Unter dem Motto „Gute Aussich-

ten durch fundierte Einsichten: Die Chancen der Krise nutzen“ diskutierten Experten die Perspektiven der Bustouristik zwischen Ökonomie und Ökologie. „Die Einsicht, dass wir gemeinsam stärker sind, setzte den Impuls für eine enge strukturelle Zusammenarbeit“, kommentierte RDA-Präsident Richard Eberhardt damals die historische Tagung.

Am Rande der ersten gemeinsamen Mitgliederversammlungen von RDA und gbk in Schwerin griff im Frühjahr 2009 Hermann Meyering, damals stellvertretender gbk-Vorsitzender (v. l.), im Klimawald der Bundesgartenschau zusammen mit dem RDA-Vizepräsidenten Konrad Behringer sowie Bernd Fischer, Geschäftsführer des Tourismusverbands Mecklenburg-Vorpommern, BUGA-Geschäftsführer Jochen Sandner und dem RDA-Präsidenten Richard Eberhardt zum Spaten. Am Ende der schweißtreibenden Aktion ragten 46 zarte Pflänzchen aus der Erde: Schlehdorn, Feldahorn und Wildapfel.



Der RDA-Workshop

Seit vielen Jahren ist der RDA-Workshop in Köln als Trendsetter und Spiegelbild der Branche eine feste Größe. Auch die gbk hat ihre Präsenz auf der Leitmesse für Bustouristik mit der Zeit stetig ausgebaut.

„Unsere erste Messe, das waren drei Stühle mit einem Tisch dazwischen“, erinnert sich Karin M. Kohls an die Premiere des RDA-Workshop im Hotel Sonnenhof Grafenau im Bayerischen Wald. „Trotzdem hat die Branche von Anfang an ein starkes Interesse signalisiert.“

Karin M. Kohls war von 1985 bis 2014 Geschäftsführerin des RDA-Workshop, obwohl sie laut eigenem Bekunden „erstmal von Touristik null Ahnung“ gehabt hatte. Die gelernte Industriekauffrau hatte für Bayer Leverkusen gearbeitet, dann wurde sie Mutter und war Zuhause. „Ich bin über eine Freundin zum RDA gekommen, die mich fragte, ob ich ihr beim Rechnungen Schreiben helfen könnte.“ Aus dem Aushilfsjob wurde allerdings schnell mehr; zunächst nahm Kohls eine Halbtagsstelle als RDA-Verbandssekretärin an, später verantwortete sie die Leitung des Workshop.

„Workshop“, erklärt Kohls, „das war so ein Wort, das der RDA-Präsident Josef Grein und sein Sohn Norbert bei einer Veranstaltung in London aufgeschnappt hat-

ten. Hier verwendete das damals noch kein Mensch. Doch im RDA dachte man: das klingt gut, das klingt aktiv – so nennen wir unsere Messe.“

Familiäres Ambiente mit Miss-Wahlen

Im Bayerischen Wald wurde die Idee erstmals in die Praxis umgesetzt. Die Grundidee war, eine Kontaktbörse für Anbieter und Verkäufer der Busbranche zu schaffen. „Daran hat sich bis heute nichts geändert“, sagt Kohls. „Natürlich ging es am Anfang beschaulicher und familiärer auf dem RDA-Workshop zu – jeder kannte jeden. 1980 meldeten sich schon 255 Aussteller an, der Bedarf war also definitiv da.“ Angemietete Hotelhallen etwa in Basel, Lübeck-Travemünde oder Frankfurt konnten die Aussteller schon bald nicht mehr fassen. Zum neunten RDA Workshop 1983 waren erstmals auch Unternehmer eingeladen worden, die dem Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) angeschlossen waren. Und als besonderes Schmankerl fand in diesem Jahr die erste Wahl der Miss-Workshop statt.

Mit dem elften RDA-Workshop 1985 wurde der Beginn der Ära Köln eingeläutet; damit trug der RDA dem vielfach geäußerten Wunsch nach einem zentral gelegenen Standort Rechnung. Trotz der Ver-



1981 traf sich die Branche auf dem RDA-Workshop in München.



Karin M. Kohls war von 1985 bis 2014 Geschäftsführerin des RDA-Workshop.



Die gbk und ihre Partner präsentieren sich seit vielen Jahren auf dem RDA-Workshop mit einem attraktiven Gemeinschaftsstand.

doppelung der Ausstellerfläche auf mehr als 8000 Quadratmeter waren die Standflächen bereits lange vor dem Workshop ausverkauft: Die Zahl der Aussteller stieg um mehr als zehn Prozent auf 622. Der Standort Köln avancierte zur Dauereinrichtung. „Ab diesem Zeitpunkt wurde aus der Messe ein bunter Gemischtwarenladen, mit jährlich wechselnden Themenschwerpunkten und für jeden war etwas dabei“, sagt Kohls. „Als zusätzliche Attraktion waren dann auch immer wieder mal honorige Leute aus der Politik oder dem Fernsehen geladen: Ich erinnere mich da an Auftritte von Franz Müntefering oder Roberto Blanco.“

Ein starker Zusammenhalt

„Der Verband RDA steht und fällt mit dem Workshop“, betont Kohls. „Zudem wurde über die Jahre ein starker Zusammenhalt zwischen Anbietern und Reiseveranstaltern geschaffen, auch wenn die wirtschaftlichen Engpässe vielen zu schaffen machen.“ Kamen in den ersten Jahren nur heimische Aussteller, ist es inzwischen längst selbstverständlich, das auf dem RDA-Workshop ein internationales Publikum vertreten ist: Das Ausstellerverzeichnis reicht von Unternehmen aus dem Baltikum bis hin zur Fremdenverkehrszone Zypern.

Die gbk habe sich auf dem RDA-Workshop merklich gemauert: „Zu Beginn hat die Gütegemeinschaft nur für sich selbst geworben, inzwischen mietet die Gütegemeinschaft längst größere Flächen an, die sie an interessante Kooperationspartner untervermietet: Da waren beispielsweise schon die Firma Steiff, renommierte Hotels oder ein schwäbischer Hersteller von Spätzlespressen dabei“, freut sich Kohls. „Solche Attraktionen im Umfeld machen natürlich auf angenehme Art und Weise auf das eigene Angebot aufmerksam und sind eine Bereicherung für die ganze Messe.“

Auf dem RDA-Workshop findet jeder Leistungsträger seine passenden Zielgruppen. Ob Hotelier, Paketreiseveranstalter, Tourismusorganisation oder Busausstatter: Ein spannender Mix aus großzügigen Freiflächen und kleineren Normständen macht den Reiz des Gesamtbildes aus.

Trotz seines facettenreichen Angebots bringt der RDA-Workshop seine Zielorientierung auf den Punkt. Kernthema ist das Gruppengeschäft, dessen Diversifizierung in den vergangenen Jahren immer neue, vielseitigere Angebote nötig gemacht hat. Der RDA-Workshop ist die optimale Plattform, um passende Partner in allen touristischen Bereichen zu finden.

Das Frankfurter Abkommen

Einen historischen Meilenstein markierte der 27. Februar 2008: Die Mitglieder der Gütegemeinschaft Buskomfort (gbk) plädierten auf ihrer Versammlung in Frankfurt einstimmig für die Kooperation mit dem Internationalen Bustouristik Verband (RDA) und die Ratifizierung des Frankfurter Abkommens.

„Damit die Bustouristik bei Politik und Medien an Gewicht gewinnt, braucht sie eine starke Stimme“, warb der damalige gbk-Vorsitzende Rainer Klink vor der Abstimmung zu dem Frankfurter Abkommen, das die Spitzen beider Verbände bereits am 19. Dezember 2007 unterzeichnet hatten.

Das neue Abkommen, das eine institutionelle Zusammenarbeit auf höchster Ebene definierte, wurde von den gbk-Mitgliedern ratifiziert – was laut Klink eine „gestärkte Position mit neuem Selbstbewusstsein“ ermöglichte.

Neben der Befreiung des Reisebusses von der Ökosteuern und den feinstaubbedingten Fahrverboten für ältere Fahrzeuge in den neuen Umweltzonen zählte der gbk-Vorsitzende auch die Öffnung der Standspuren für das umweltfreundlichste Verkehrsmittel bei einem Stau auf den Autobahnen zu den ersten politischen Forderungen des Gewerbes.

Die Zusammenarbeit mit dem RDA habe für die Mitglieder beider Verbände nicht nur finanzielle Vorteile. Klink sagte seinerzeit: „RDA und gbk werden ihre Kompetenzen bündeln, sich in ihren jeweiligen Stärken ergänzen und auf Augenhöhe kooperieren.“ Als Verband mit steigenden Mitgliederzahlen und soliden Finanzen wolle die gbk gemeinsam mit dem RDA neue Impulse setzen.

„Zusammenarbeit statt Konkurrenz“ charakterisiere künftig das Verhältnis beider Verbände, betonte Dieter Gauf, Hauptgeschäftsführer des RDA.



Am 19. Dezember 2007 unterzeichneten RDA-Präsident Richard Eberhardt (links) und der gbk-Vorsitzende Rainer Klink im Frankfurter Römer das Frankfurter Abkommen.

Der Bundesumweltminister empfiehlt: Fahren Sie Bus!

Mit dem Slogan „Der Bundesumweltminister empfiehlt: Fahren Sie Bus!“ unterstützte Sigmar Gabriel im Sommer 2008 eine gemeinsame Kampagne von RDA und gbk. Beide Verbände stellten ihren Mitgliedern die Botschaft des damaligen Umweltministers

als Aufkleber in verschiedenen Formaten zur Verfügung. Die Aktion sollte den Verbraucher motivieren, auf ein umweltfreundliches Verkehrsmittel umzusteigen. „Wer auf den Bus umsteigt, leistet einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz“, betonte Gabriel.



Sigmar Gabriel (Mitte) machte sich im Sommer 2008 gemeinsam mit RDA-Präsident Richard Eberhardt (links) und dem gbk-Vorsitzenden Rainer Klink für umweltfreundliche Mobilität mit dem Reisbus stark.

Bremst automatisch. Sogar die Betriebskosten.

Der Mercedes-Benz Travego mit ABA3¹ und PPC. Ihr Vorsprung.

Mit dem weiterentwickelten Bremsassistenten ABA3¹ sind Sie jetzt noch sicherer unterwegs, wie der neue Safety Coach beweist. Mit dem vorausschauenden Tempomat PPC sparen Sie auch noch Kraftstoff. So sehen Wirtschaftswunder heute aus. www.mercedes-benz.de/omnibus



Eine Marke der Daimler AG



Mercedes-Benz
The standard for buses.

¹Verfügbar mit Modelljahr 2015, ab 01/2015.

Anbieter: EvoBus GmbH, Neue Straße 95, 73230 Kirchheim unter Teck

Der Internationale Bustourismusverband (IBV)

Am 11. Mai 2011 haben RDA-Präsident Richard Eberhardt (links) und der gbk-Vorsitzende Hermann Meyering in Köln die IBV-Satzung unterschrieben.



Mit der Gründung des Internationalen Bustourismusverbandes (IBV) hat sich die Bustouristik eine zeitgemäße Plattform geschaffen. Am 11. Mai 2011 haben die Spitzen des Internationalen Bustouristik Verbandes RDA und der Gütegemeinschaft Buskomfort (gbk) die Satzung für den gemeinsamen Verband in Köln unterzeichnet.

RDA-Präsident Richard Eberhardt wurde Präsident des neuen Verbandes. „Jetzt können wir die Interessen der Branche mit einer starken Stimme vertreten“, betonte Richard Eberhardt nach der Unterzeichnung der Satzung. „Denn die Bustouristik steht vor großen Aufgaben und Herausforderungen“, stellt der Vorsitzende des neuen Verbandes fest. „Deshalb müssen die Verbände ihre Kräfte bündeln.“

Nachdem die Mitglieder von RDA und gbk Ende März 2011 in Hamburg der Satzung zugestimmt haben, konnte der „Internationale Bustourismusverband – Der gemeinsame Verband von RDA und gbk“ gegründet werden. Hermann Meyering freute sich, dass damit das Frankfurter Abkommen vom Dezember

2007, in dem RDA und gbk eine Intensivierung ihrer Zusammenarbeit beschlossen haben, zu einem positiven Ergebnis gebracht wurde. „Der gemeinsame Verband ist eine zeitgemäße Plattform, die auch anderen Verbänden offen steht“, erklärte der gbk-Vorsitzende, der auch die Aufgabe des IBV-Vizepräsidenten übernommen hatte.

Neben Eberhardt und Meyering setzte sich der vierköpfige Vorstand des neuen Verbandes aus Konrad Behringer, einer der RDA-Vizepräsidenten, und dem stellvertretenden gbk-Vorsitzenden Wilhelm Schmidt zusammen. Zu den Aufgaben des Verbandes mit Sitz in Köln gehört außer der politischen Interessenvertretung für die Bustouristik auch PR, Öffentlichkeitsarbeit und Image.

Weitere Infos unter www.bustourismusverband.de





STERN KUNDE

- 40** Orientierung im Zeichenschungel:
Das System der Klassifizierung
- 42** Die Weiterentwicklung der Güte-
und Prüfbestimmungen
- 46** Die Struktur der gbk

Orientierung im Zeichenschungel: Das System der Klassifizierung

Die Kriterien für die Vergabe der Bus-Sterne werden von der gbk zwar laufend modernisiert und an die Bedürfnisse der Kunden angepasst. Doch hinter den fünf Qualitätsstufen des Gütezeichens RAL Buskomfort steht seit der Gründung des Verbandes im Jahre 1975 immer das gleiche Prinzip: Sterne dokumentieren Unterschiede im Komfort und begründen damit auch Differenzen im Preis. Mit der Definition von Mindestmaßen für die Beinfreiheit und Standards für den technischen Bordservice wie Toilette, Klimaanlage oder Verpflegung ist die Klassifizierung für den Verbraucher transparent.

Drei, vier oder fünf Sterne auf den Bussen garantieren dem Gast eine großzügige Beinfreiheit von mindestens 68, 74 oder 81 Zentimetern. Daneben sorgen

zahlreiche Serviceeinrichtungen an Bord des klassifizierten Fahrzeuges dafür, das sich der Gast auch auf langen Strecken wohl fühlt: Verstellbare Rückenlehnen, Fußstützen, Fahrgasttische, Leselampen sowie eine Toilette mit Waschbecken und eine Klimaanlage. Unterwegs erfrischen sich die Gäste mit gekühlten Getränken oder heißem Kaffee. Zur Bordverpflegung gehört auch ein leckerer Imbiss.

In der Statistik der gbk spiegelt sich ein deutlicher Trend zu höherem Komfort in der Bustouristik. Fast 70 Prozent der rund 1200 klassifizierten Reisebusse tragen vier Sterne. Und mit einem Anteil von knapp 25 Prozent liegt der Fünf-Sterne-Bus heute deutlich vor Fahrzeugen mit der Komfortstufe drei.



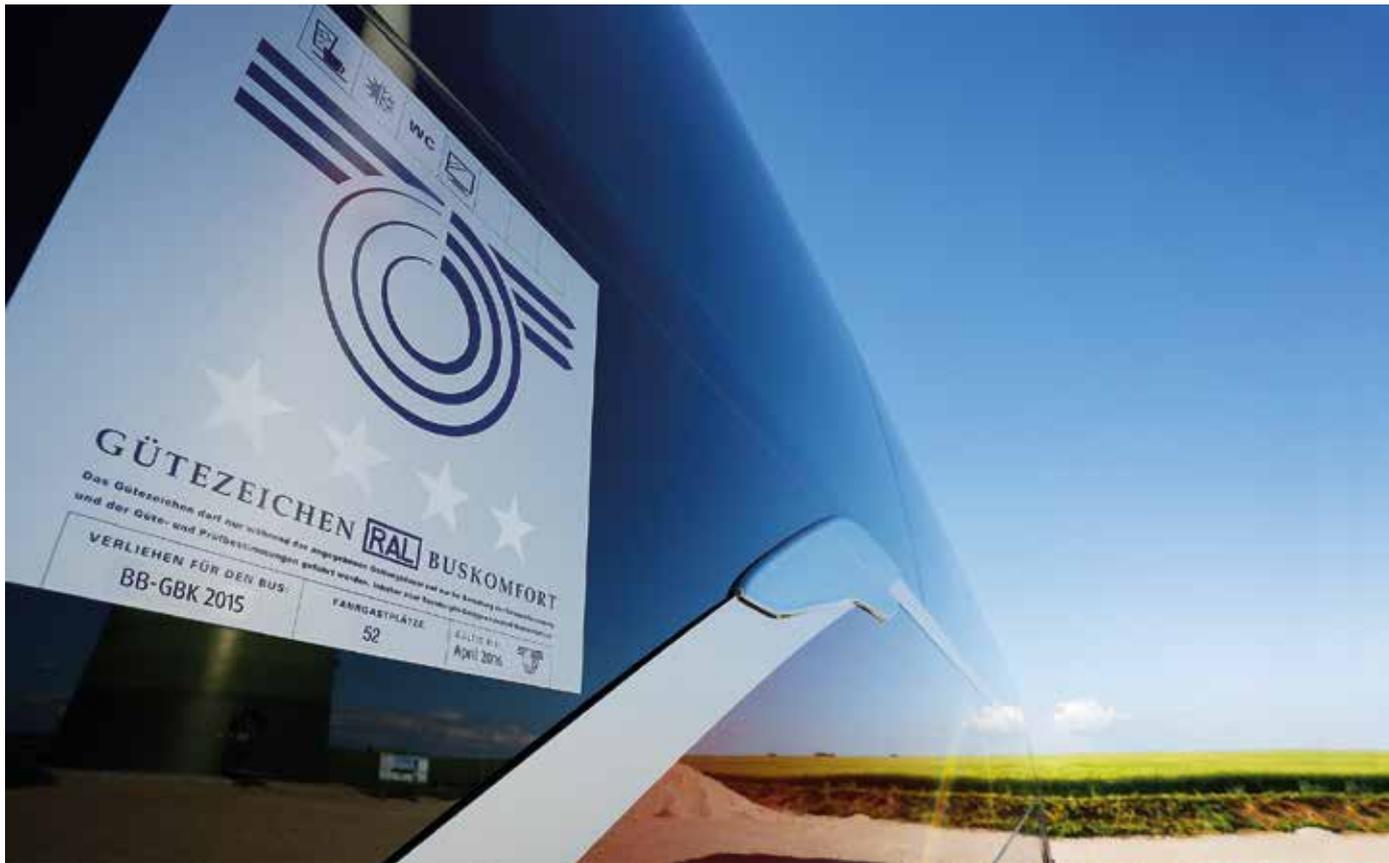
Komfortmaß: mind. 68 cm,
Rückenlehne: mind. 3 cm



Komfortmaß: mind. 74 cm,
Rückenlehne: mind. 4 cm



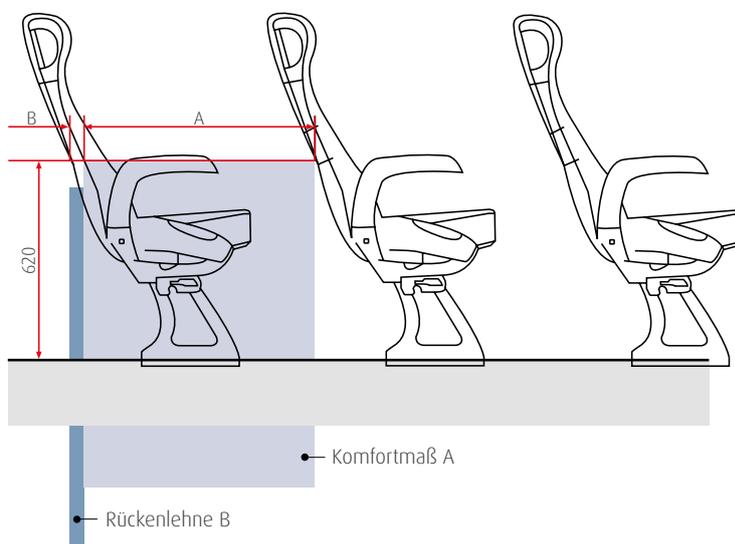
Komfortmaß: mind. 81 cm,
Rückenlehne: mind. 5 cm



In der Statistik der gbk spiegelt sich ein deutlicher Trend zu höherem Komfort in der Bus-touristik. Fast 70 Prozent der rund 1200 klassifizierten Reisebusse tragen vier Sterne.

Hauptkriterium für die Vergabe der Sterne sind das Komfortmaß und die Stärke der Rückenlehne

Das Komfortmaß (A) wird in der Horizontalen auf einer Höhe von 62 cm in der Mitte des Sitzes zwischen den beiden Rückenlehnen ermittelt. Grundlage dieser Messmethode ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG. Die Stärke der Rückenlehne (B) erhält man, indem man vom Sitzabstand (Messung von Fixpunkt zu Fixpunkt) das Komfortmaß A abzieht.



Die Güte- und Prüfbestimmungen für Buskomfort erfüllen auch nur jene Reisebusse, bei denen die Kombination zwischen dem äußeren Erscheinungsbild und der inneren Ausstattung überzeugt. Dass die Pflege des Fahrzeugs Pflicht ist, betont die Satzung der Gütegemeinschaft: Wenn ein Bus rostet, dann soll er auch rasten. „Ein Bus erfüllt nicht die Anforderungen, wenn an der Karosserie Roststellen oder Blechschäden zu erkennen sind“, heißt es in der Satzung unter Punkt 2.1 der Gütebestimmungen. „Roststellen und Blechschäden sind fachgerecht zu beheben und entsprechend zu lackieren.“ Für ein Gefährt, das auf diesem Gebiet Mängel erkennen lässt, stehen die Sterne demnach schlecht.

Die Gewähr tadelloser Technik in einem Reisebus ist Voraussetzung, um ein Gütezeichen zu erhalten – erhalten – Punkt 2.2 der Satzung betont: Die Verleihung des Gütezeichens Buskomfort setzt weiter voraus, „dass der Bus technische Einrichtungen aufweist, die einwandfrei, zweckgerichtet und gefahrlos funktionieren müssen.“

Auch im Innern muss der Bus einen Top-Eindruck vermitteln: „Ein Bus erfüllt nicht die Anforderungen, wenn Polsterungen, Armlehnen oder Innenverkleidungen schadhafte oder verschmutzt sind.“

Die Weiterentwicklung der Güte- und Prüfbestimmungen



Mit dem fünften Stern wird das Image des Reisebusses gestärkt.

Der fünfte Stern: Die Spitzenklasse

Seit ihrer Gründung klassifiziert die Gütegemeinschaft Reisebusse – je nach Komfort – mit einem bis zu vier Sternen. 1996 wurden die Klassifizierungskriterien erweitert: Der fünfte Stern kam dazu. Das war ein weiterer Meilenstein in der Geschichte der Gütegemeinschaft, obwohl die Idee eines fünften Sterns durchaus nicht neu war: Bereits die Gründungsmitglieder diskutierten – noch bevor es die gbk als Verein überhaupt gab – darüber, ob man mit einem Vier- oder Fünf-Sternesystem arbeiten sollte. Auszugsweise heißt es in einem Schreiben vom 20. Juli 1973, in dem es um „Grundsätze für die Lösung von Einzelfragen“ ging, dass „die Tendenz erkennbar“ sei, mit einem Fünf-Sterne-System zu arbeiten, wobei möglicherweise vier Klassen durch Symbole ergänzt werden, die fünfte, die Spitzenklasse, aber in ihren fünf Sternen alles enthalten muss.

Doch vorerst entschied sich die gbk für eine Vier-Sterne-Klassifizierung. Allerdings kam zu Beginn der 90er Jahre die Diskussion um den fünften Stern wieder auf. Einen Antrag dazu erhielt der RAL 1993: Ausgangspunkt der Überlegungen, einen fünften Stern einzuführen, war die besondere Bedeutung, die RAL gesicherte Qualität auch im künftigen europäischen Binnenmarkt beizubehalten.

„Man rechnet damit, dass 1994 oder 1995 die ersten Fünf-Sterne-Busse verkehren werden“, schrieb die Rheinische Post am 3. März 1993. Es sollte länger dauern – denn in der gbk war man sich lange über Sinn und Zweck des fünften Sterns uneins: Man kann sogar sagen, dass die Diskussionen um eine Einführung des fünften Sterns eine Nagelprobe waren, die den inneren Zusammenhalt des Verbands auf den

Prüfstand stellten. Letztlich siegten die Befürworter der Fünf-Sterne-Klassifizierung; allerdings mit dem bitteren Beigeschmack, dass einige Busunternehmer die gbk daraufhin verließen.

Aufgrund des Antrags der Gütegemeinschaft vom 2. September 1993 auf Erweiterung um die Gütestufe 5 wurde am 2. Februar 1995 das RAL-Anerkennungsverfahren eingeleitet und mit Datum vom 14. Februar 1996 wurde die Erweiterung vom RAL anerkannt.

Martin Fellner, Leiter des Vertriebs von Mercedes-Benz Omnibusse in Mannheim, sprach anlässlich der gbk-Jahrestagung am 20. und 21. März 1996 über den damals neuen Fünf-Sterne-Bus Mercedes-Benz 0404: „Die Entscheidung, zwischen Mercedes-Benz und der gbk, so einen Bus zu bauen, wurde 1995 getroffen: Einfach, um das Image des Reisebus nochmals zu stärken oder wieder zu stärken und einzusetzen in verschiedenen Gruppenreisen, die eben diesem hochpreisigen Tourismussegment entsprechen.“

Der Mercedes-Benz 0404 wurde bereits Ende der 80er Jahre entwickelt. Highlights, mit denen dieses Modell neue Maßstäbe setzte, waren 34 Sitze plus Fahrer und Reiseleiter mit Lederkopfsitzen und Veloursbestuhlung. Außerdem gehören zur Ausstattung ein solarbetriebener Dachlüfter mit vier Ventilatoren und für damalige Verhältnisse modernster Kommunikationstechnik, D-Netz Telefon, ein drahtloses Mikrofon für den Reiseleiter, eine neue Mehrkanalplatzmodulanlage, ein Videogerät, Kassetten-deck, CD-Player und ein eingebauter Tresor. Ganz neu war das Travel-Pilotsystem im Bus. Eine recht geräumige Küche mit Kühltruhe, Backofen, Mikro-

welle und Kaffeemaschine waren ebenfalls Teil des Fünf-Sterne-Standards.

1996 präsentierte Mercedes-Benz seinen Luxus-Reisebus 0 404 15 RHD-L, der sich an den gbk-Kriterien für ein Fünf-Sterne-Fahrzeug orientierte. Die Luxusline-Bestuhlung bot bereits in Höhe und Neigung verstellbare Lederkopfstützen, Fußrasten sowie Zwei-Punkt-Sicherheitsgurte an allen Fahrgastplätzen. Zudem waren sämtliche Fahrgastplätze mit Mehrkanal-Platz-Modulanlagen ausgerüstet, die Rückenlehnen konnten über eine Neigung von 40 Grad verstellt werden.

Güte- und Prüfbestimmungen werden entschlackt

Bei der 26. Mitgliederversammlung der gbk am 27. und 28. März 2001 in Rust wurden Änderungen bei den Güte- und Prüfbestimmungen und den Durchführungsbestimmungen beschlossen, die am 1. Oktober 2001 in Kraft traten, nachdem sie durch den Vorstand und den Güteausschuss der gbk sowie den RAL bestätigt wurden.

Entschieden wurde nach längerer Diskussion, dass wandseitige Armlehnen entbehrlich sind, wenn wandseitige Armauflagen vorhanden sind. Martin Becker entdeckte an diesem Punkt ein Sparpotenzial: „Wir hatten auch festgestellt, als Herr Klink und ich auf der IAA im letzten Jahr unterwegs waren, in verschiedenen Bussen Probe gesessen sind, dass das je nach – ich sage jetzt mal Körpergröße und Körperfülle zum Teil eher ein Hindernis sein kann, wenn eine Armlehne wandseitig vorhanden ist.“

1996 präsentierte Mercedes-Benz seinen Luxus-Reisebus 0 404 15 RHD-L, der sich an den gbk-Kriterien für ein Fünf-Sterne-Fahrzeug orientierte.



Ebenfalls neu festgelegt wurde, dass ...

- der von der Neigung der Rückenlehne unabhängige Tisch künftig nur noch für die Gütestufe 5 Pflicht ist; die Beschreibung des Tisches und die Neigung bei Belastung beibehalten.
- der Bereich „zentrale Abfallbeseitigung mit mindestens dreifacher Sortiermöglichkeit“ entfällt
- das Mikrofon mit Vorrangschaltung für die Reiseleitung in der Gütestufe 5 nicht mehr „drahtlos“ vorhanden sein muss
- die Garderobe, die bis dahin Pflicht in der Gütestufe 5 war, jetzt ebenfalls zur Zusatzausstattung gehört.

Beinauflagen und/oder verstellbare Fußstützen müssen an jedem Fahrgastsitz der Gütestufen 4 und 5 vorhanden sein.

Darüber hinaus soll die Klassifizierung künftig auch einfacher durchzuführen sein: Der bisherige Prüfbericht wurde von zehn auf zwei Seiten Umfang reduziert, was durch die Einführung von Genehmigungsnummern für die einzelnen Ausstattungsmodule ermöglicht wurde. Der entsprechende Fahrzeug- oder Bauteilhersteller bestätigt, dass die Anforderungen der Gütegemeinschaft eingehalten werden.

Damit schuf man ein zeitgemäßeres Reglement für die Gütegemeinschaft, das den geänderten Marktbedingungen Rechnung trug und die Busklassifizierung sowohl für den Busunternehmer als auch für die Bushersteller kostengünstiger gestaltet.

Zum 1. Januar 2002 trat eine weitere Änderung in Kraft: Eine Klimaanlage ab Gütestufe 3 wird für Neufahrzeuge Pflicht, die nach dem 1. Januar 2002 zugelassen wurden.

Entlastungen für die Mitglieder

Bei der Mitgliederversammlung vom 27. bis 29. März 2003 in Dortmund wurden einstimmig weitere Änderungen der Güte- und Prüfbestimmungen beschlossen. Seit 1. Januar 2004 können Neufahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 31. Dezember 2000 innerhalb der ersten fünf Jahre vom Busunternehmer auf der Grundlage der gbk-Richtlinien selbst geprüft werden. Die Erstprüfung muss weiterhin von einer externen Organisation gemacht werden, aber der Unternehmer spart sich jetzt die Kosten für vier Checks – das sind etwa 50 Euro für jedes Fahrzeug pro Jahr: Das reduziert zudem den organisatorischen Aufwand, der

den Firmen ansonsten entstand. Trotzdem müssen die Kriterien der gbk weiterhin streng eingehalten werden: Deshalb lässt die Gütegemeinschaft jedes Jahr 20 Prozent der Fahrzeuge, die die Voraussetzungen für eine Eigenprüfung erfüllen, von einer unabhängigen Organisation wie DEKRA, GTÜ, KÜS oder TÜV kontrollieren.

Damit reagiert die Gütegemeinschaft sowohl auf Rückmeldungen ihrer Mitglieder als auch auf die Ergebnisse einer Meinungsumfrage: Demnach hatten 25 Unternehmer bislang nicht alle ihre Busse klassifizieren lassen, weil ihnen der organisatorische Aufwand sowie die Kosten dafür zu hoch waren.

Mitgliederbefragung zur Fünfer-Rückbank

Zum ersten Mal hat die gbk im Juli 2012 zu einer möglichen Änderung der Güte- und Prüfbestimmungen ihre Mitglieder befragt: Der Antrag, künftig auch im Vier-Sterne-Bus eine Fünfer-Rückbank zuzulassen, hatte zuvor innerhalb des Verbandes zu regen Kontroversen geführt.

Mehr als die Hälfte der Mitglieder der gbk votierten bei der Mitgliederabstimmung für die Vierer-Rückbank im Vier-Sterne-Bus, womit es bei der bisherigen Regelung blieb.

40 Prozent der gbk-Mitglieder haben sich an der schriftlichen Befragung beteiligt. „Die Entscheidung steht auf einer breiten Basis“, stellte der gbk-Vorsitzende Hermann Meyering fest. Die hohe Resonanz auf die Mitgliederbefragung sei nicht nur ein Beweis dafür, dass die gbk ein lebendiger Verband mit engagierten Mitgliedern ist. Sie belege laut Meyering auch, dass es richtig war, die Basis in dieser Frage entscheiden zu lassen. „Jetzt haben wir ein klares Meinungsbild.“

Trend zur Individualisierung

Auf der gbk-Mitgliederversammlung am 3. April 2014 in Brügge wurden auch Änderungen der Güte- und Prüfbestimmungen verabschiedet, die auf anspruchsvolle Verbraucher und den Trend zur Individualisierung in der Bustouristik reagieren. So müssen in Fünf-Sterne-Bussen ab dem 01. Juli 2016 großzügig dimensionierte Waschräume mit einer Stehhöhe von mindestens 1,80 Meter eingebaut werden. Für

Der Würstchensieder ist nicht mehr das Maß aller Bordverpflegung.



die Nutzung multimedialer Systeme wird in diesen Fahrzeugen für jede Standarddoppelsitzreihe eine Steckdose vorgeschrieben. In Bussen mit vier und fünf Sternen müssen die Sitze im Fond mindestens 450 Millimeter breit sein. Die 2 plus 1 Bestuhlung kann mit entsprechenden Plaketten als Zusatzausstattung gekennzeichnet werden.

Heute will der Reisegast auch im Bus Zugriff auf multimediale Systeme haben. „Wir sind im Vorstand allerdings davon abgekommen, teure Geräte vorzuschreiben, die nach kurzer Zeit schon wieder veraltet sind“, erklärte Hermann Meyering in Brügge. „Die Kunden tendieren zu individuellen Lösungen und wollen ihre eigenen mobilen Endgeräte nutzen“, stellt der gbk-Vorsitzende fest. „Und dafür brauchen sie entsprechende Anschluss- und Lademöglichkeiten im Bus.“ Mit den neuen Güte- und Prüfbestimmungen wird gewährleistet, dass die steigende Nachfrage nach Steckdosen im Reisebus auch gedeckt werden kann.

Ein Trend zu mehr Individualität ist auch im Bereich der Bordverpflegung zu beobachten. Der Würstchensieder hat sich in den vergangenen Jahrzehnten auf vielen Busreisen bewährt. Damit lässt sich auf einfache und günstige Art ein leckerer Imbiss zubereiten. Viele Busunternehmer werden ihren Gästen deshalb weiterhin ein deftiges Weißwurstfrühstück oder ein paar knackige Wienerle mit Semmeln und Senf servieren. Andere verwöhnen ihre Gäste mit hochwertigen Menüs aus dem Heißluftofen. Oder sie orientieren sich daran, wie die Flugbranche ihre Gäste bewirbt und lassen sich die Antipasti vom Caterer liefern.

Die Kunden wollen heute nicht nur ihre Reisen aus der Programmvialt eines bunten Katalogs bestellen. Anspruchsvolle Kunden wollen an Bord eines Reisebusses auch aus einer Speisekarte auswählen können, die unterschiedliche Geschmacksrichtungen berücksichtigt. Und der Busreiseveranstalter muss sich heute überlegen, was er Verbrauchern serviert, die sich vegetarisch oder vegan ernähren wollen, die an einer Laktoseintoleranz leiden, allergisch auf Gluten reagieren oder islamische Speisevorschriften beachten. Die Bockwurst ist da nicht unbedingt immer das passende Angebot.

„Der Würstchensieder kann deshalb nicht mehr das Maß aller Bordverpflegung sein“, betont Hermann Meyering. Er taucht in den neuen Güte- und Prüfbestimmungen auch nicht mehr als Kriterium für die Klassifizierung auf. Und anstelle einer Miniküche fordert die gbk jetzt für die Zubereitung und Lagerung der Bordverpflegung im Bus einen Raum mit einem Mindestvolumen von 240 Litern. Und eine Kaffeemaschine oder ein alternatives Gerät, mit dem Wasser erhitzt oder heiße Getränke zubereitet werden können.

„Indem wir die Ausgestaltung einer Miniküche nicht mehr bis ins Detail vorschreiben, machen wir keine Abstriche bei der Qualität“, betont Hermann Meyering. „Im Gegenteil: Wir schaffen die Voraussetzung für mehr Flexibilität und damit Raum für Innovation und Wettbewerb“, betonte der gbk-Vorsitzende.

Die Struktur der gbk

Der Vorstand

Der Vorstand der Gütegemeinschaft setzte sich im Frühjahr 2015 aus sieben Mitgliedern zusammen: Vorstandsvorsitzender ist Hermann Meyering, Geschäftsführer der Firmengruppe Meyering in Lingen. Sein Stellvertreter ist Wilhelm Schmidt, Geschäftsführer der Reisebüro Schmidt GmbH in Wolfenbüttel.

Weitere Vorstandsmitglieder sind Philipp Hörmann von der Hörmann Reisen GmbH in Augsburg, Heinrich Marti (Geschäftsführer der Ernst Marti AG im Schweizerischen Kallnach) und Bülent Menekse, (Geschäftsführer der Omnibusverkehr Spillmann GmbH in Bietigheim-Bissingen). Heiko Haumer (Leiter Verkaufsmanagement Bus bei MAN Truck & Bus Deutschland GmbH) wurde als Obmann des Güteausschusses in den Vorstand entsandt. Und mit Robert Kappel (Director Product Engineering, Raised Floor Buses/Systems bei der EvoBus GmbH in Neu-Ulm) wurde 2013 von der Mitgliederversammlung ein weiterer Vertreter der Hersteller in den Vorstand gewählt.

Das Amt des Vorsitzenden oder seinem Stellvertreter können nur aktive Busunternehmer innehaben. Die Amtsdauer beträgt drei Jahre, die Wiederwahl ist möglich. Der Vorsitzende und sein Stellvertreter können den Verein jeweils allein vertreten.

Wenn ein Vorstandsmitglied während der Amtsperiode ausscheidet, bestellen die übrigen Vorstandsmitglieder jemanden, der den Platz des Ausgeschiedenen bis zur nächsten Mitgliederversammlung einnimmt. Beschlüsse werden mit einfacher Mehrheit gefasst, bei Stimmgleichheit ist die Stimme des Vorsitzenden ausschlaggebend.



Hermann Meyering (unten rechts) wurde am 3. April 2014 in Brügge als Vorsitzender der Gütegemeinschaft Buskomfort (gbk) wieder gewählt. Auch sein Stellvertreter Wilhelm Schmidt (unten links) und die gbk-Vorstände Bülent Menekse (unten 2.v.r.) und Philipp Hörmann (daneben) wurden in ihren Ämtern bestätigt. Oben von links: Die gbk-Vorstände Robert Kappel, Heinrich Marti, Heiko Haumer und gbk-Geschäftsführer Martin Becker.

Die Vorsitzenden

Diplom-Ingenieur Friedel Rau

1974 - 1986

Langjähriger Vorsitzender des BDO (heute dessen Ehrenpräsident) und des WBO. Friedel Rau ist Seniorchef des Omnibusunternehmens OVA Aalen.



Heinz Goy

1986 - 1995

Ehemaliger Geschäftsführer der Globetrotter-Reisen GmbH in Hamburg.



Günther Bliedehäuser-Nille

1995 - 1999

Geschäftsführer von OVG-Omnibusverkehr Göppingen.



Rainer Klink

1999 - 2011

Inhaber der Firmengruppe Schnaith/KM-Reisen in Tübingen.



Hermann Meyering

seit März 2011

Inhaber der Firmengruppe Meyering.



Die Geschäftsstelle

Das Kürzel „gbk“ steht auch für „Gesellschaft begabter Künstler“. Denn in der Böblinger gbk-Geschäftsstelle (Dornierstraße 3) entfalten die Mitarbeiter(innen) ihre individuellen Talente.

Der Maler

Mit seinen Acrylfarben pinselt **Martin Becker** abstrakte Kompositionen auf die Leinwand. Als gbk-Geschäftsführer ist der Familienmensch allerdings sehr konkret. Mit kleinem Budget realisiert der kühle Rechner große Projekte. Sein kollegialer Führungsstil motiviert das ganze Team und inspiriert zur Suche nach neuen Geschäftsfeldern.



Die Designerin

Diane Graf setzt im wahrsten Wortsinn Zeichen: Die Frühaufsteherin managt den Gütezeichenservice. Bis die anderen in der Geschäftsstelle eintreffen, hat sie längst die Designerplaketten für die Neumitglieder verschickt und die Klassifizierungsstatistik für das wöchentliche Mitarbeitermeeting ausgedruckt.



Das Organisationstalent

Monika Kala organisiert Tagungen und Messen, verschickt Newsletter, kümmert sich um die Online-Auftritte der gbk sowie das Marketing und findet Sponsoren für die Kampagne „Klasse fährt Klasse“. Und ab dem Sommer 2015 weist sie sich auf neuen Visitenkarten als Monika Eckelt aus.



Die Überzeugungskünstlerin

Ihr entkommt keiner, der unerlaubt Sterne auf seine Busse klebt: **Denise Riebisch** entdeckt beinahe täglich neue Fälle, in denen das Gütezeichen RAL Buskomfort missbraucht wird. Und diese löst sie meist zur Zufriedenheit beider Seiten. Denn ihre guten Argumente für eine Mitgliedschaft in der gbk überzeugen jeden ehrlichen Busreiseveranstalter.



Die Sängerin

Mit witzigen und charmant interpretierten Chansons sorgt **Claudia Zimmer** auf Kleinkunsth Bühnen für anspruchsvolle Unterhaltung. Applaus bekommt die Sängerin und Schauspielerin auch für ihre Rolle als Autorin von Presstexten und Artikeln für das gbk-Magazin „Gute Reise“. Wer nicht bis zur nächsten Ausgabe warten will, findet unter www.claudiazimmer.de ihre Veranstaltungstermine.



Der Dichter

Stefan Zibulla dichtet Schlagzeilen für die bustouristische Fachpresse sowie für Tageszeitungen, Anzeigenblätter und Illustrierte. Beim Blick in den Pressespiegel freut sich der Lokaljournalist aus Tübingen, dass eine steigende Zahl von Zeitungslesern den Bus als komfortables, geselliges und umweltfreundliches Verkehrsmittel kennen lernt.



Die Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung wird laut Satzung einberufen, wenn es das Interesse des Vereins erfordert. In der Regel findet sie einmal im Jahr statt.

Jedes Mitglied hat in der Mitgliederversammlung eine Stimme. Die Stimme kann durch einen Vertreter mit schriftlicher Vollmacht ausgeübt werden. Eine Person kann höchstens zehn Mitglieder vertreten.

Die Mitgliederversammlung nimmt Berichte des Vorstands und der Geschäftsführung entgegen. Sie wählt die Mitglieder des Vorstands, berät und genehmigt die Jahresabrechnung und den Haushaltsplan für das nächste Geschäftsjahr, setzt die Höhe von Beiträgen

fest und kann die Erhebung von Umlagen beschließen. Zudem verabschiedet sie Satzungsänderungen und trifft grundsätzliche Entscheidungen über die Güte- und Prüfbestimmungen.

Seit 2009 laden RDA und gbk zu gemeinsamen Mitgliederversammlungen ein. Alle zwei Jahre wählen die beiden Verbände dafür einen ausländischen Tagungsort aus. Im Rahmen der Mitgliederversammlungen wird ein Tagungsprogramm organisiert, das sich mit aktuellen Themen der Branche beschäftigt. Seit 2012 werden diese Tagungen als IBV-Kongress durchgeführt.

Am 11. April 2013 traf sich die gbk zur Mitgliederversammlung in Augsburg. Dem Bericht des Vorsitzenden Hermann Meyering (am Pult) lauschten auf dem Podium die gbk-Justitiarin Erika Ortmanns-Müller (v.l.), gbk-Geschäftsführer Martin Becker, Steuerberaterin Ramona Drechsler sowie die Vorstandsmitglieder Wilhelm Schmidt, Heinrich Marti und Bülent Menekse.



Der Touristische Beirat



Im Herbst 2011 testete der Beirat im westfälischen Landkreis Soest die Mobilität mit dem Segway: Christoph Buck (v.l.), Andreas Helms, Wolfram Goslich, Martin Becker, Philipp Cantauw, Markus Karrie, Karl-Heinz Scholtis und Philipp Hörmann.

Am 2. September 1982 hatte der Touristische Beirat der Gütegemeinschaft seine erste Sitzung. Warum die Gütegemeinschaft ein solches Gremium braucht, formulierte Geschäftsführer Rolf Schmid vor dessen Einberufung in einem Rundschreiben an alle Mitglieder der gbk: „Die Arbeit der Gütegemeinschaft Buskomfort erstreckt sich zunehmend auf den touristischen Bereich. Besonders im Hinblick auf gezielte Pressearbeit ist es kaum mehr möglich, ohne fundierte Kenntnisse und Erkenntnisse, ohne Tendenzen und Tatsachen aus dem Bereich der Touristik auszukommen. Im Zuge dieser Entwicklung haben wir bereits die Mitglieder der Gütegemeinschaft Buskomfort angeschrieben und gebeten, uns regelmäßig ihre Angebotskataloge zu schicken, damit wir über die Marktgegebenheiten informiert sind. Leider reicht das allein nicht aus, die anstehenden Fragestellungen zu bewältigen. Um auch aktuellen Entwicklungen Rechnung zu tragen und bereits im Verlauf einer Reisesaison Entwicklungen ausmachen und dann auswerten zu können, muss ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch auf diesem Gebiet stattfinden. Die Gütegemeinschaft Buskomfort möchte zu diesem Zweck einen Touristischen Beirat gründen, der sich viermal jährlich mit ausgewählten Themenstellungen aus dem touristischen Bereich beschäftigt. Der Beirat wird sich aus Unternehmern aus dem gesamten Bundesgebiet zusammensetzen. Wir würden uns freuen, wenn wir Sie als Mitglied dieses touristischen Beirats

der Gütegemeinschaft Buskomfort gewinnen könnten. ... Wir hoffen, dass es zu einer für alle beteiligten fruchtbaren Zusammenarbeit kommt.“

Die „fruchtbare Zusammenarbeit“ hat funktioniert: Der Touristische Beirat liefert Konzepte zur Gestaltung von Anzeigen und neuen Reisekatalogen, tauscht sich über innovative Marketingstrategien aus, macht aktuelle Trends in der Bustouristik transparent, diskutiert technische Fragen, setzt sich mit rechtlichen Vorgaben auseinander und setzt Impulse für die Weiterentwicklung der Güte- und Prüfbestimmungen.

Die Tagungsorte liefern den Teilnehmern auch Anregungen für die Gestaltung ihrer Reiseprogramme. So hat sich der Beirat beispielsweise von den touristischen Angeboten in Städten wie Leipzig, Hamburg und Rom sowie der Schwäbischen Alb oder dem Schwarzwald inspirieren lassen.



Karl-Heinz Scholtis bekommt auf Burg Katzenstein mittelalterliche Foltermethoden zu spüren.



Gabi Thieringer und Bernd Müller präsentieren dem Touristischen Beirat die App von www.busgruppeninfo.de.



Philipp Hörmann stürmt auf dem E-Bike die Gipfel der Schwäbischen Alb.



Philipp Cantauw macht sich im Schwarzwald für eine höhere Frauenquote im Touristischen Beirat stark.

Der Güteausschuss

Der Güteausschuss besteht laut gbk-Satzung aus fünf entsandten Mitgliedern sowie zwei Mitgliedern des Vorstands des Vereins. Je ein Mitglied des Güteausschusses entsenden:

- **Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo), Berlin**
- **RDA Internationaler Bustouristik Verband e.V., Köln**
- **Verband der Automobilindustrie e.V. (VdA), Frankfurt/Main**
- **Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine e.V. (VdTÜV), Essen**
- **DEKRA e.V., Stuttgart**

Der Güteausschuss bereitet Güte- und Prüfbestimmungen sowie deren Änderungen vor, trifft Regelungen über Kennzeichnungsmittel und die Werbung mit den Gütezeichen, ahndet Verstöße gegen die Gütezeichensatzungen nebst Güte- und Prüfbestimmungen und Durchführungsbestimmungen und unterstützt den Vorstand.







STERN DEUTER

56 Der Reisebus gewinnt an Fahrt

59 Komfortables Reisen mit dem elektronischen Chauffeur

64 Wege aus dem personellen Engpass

67 Auf Augenhöhe mit Bahn und Flieger

Der Reisebus gewinnt an Fahrt

Der Zukunftsforscher Christian Rauch setzt auf vernetzte Mobilität

„Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen“, befand der Dichter Matthias Claudius bereits zu Beginn des 18. Jahrhunderts. Doch was tun, wenn alles schon erzählt worden ist? Ob romantische Wochenenden in Paris, All-Inclusive auf Fuerteventura oder Kracher-Partys auf Malle – alles schon tausendfach dagewesen. Hier kann der Reisebus in eine Lücke schlüpfen und ungeahnte Möglichkeiten eröffnen, findet Christian Rauch, Experte für Mobilitätsfragen am Zukunftsinstitut in Frankfurt am Main.



Der Zukunftsforscher Christian Rauch prognostiziert, dass Touristen künftig mit komfortablen Reisebussen touristisch noch wenig erschlossene Destinationen entdecken werden.

Herr Rauch, welche Aspekte werden das Reiseverhalten der Zukunft maßgeblich bestimmen?

Reisende wollen etwas erzählen, was noch nicht zigfach erzählt worden ist. Deshalb gehe ich davon aus, dass sich der gegenwärtige Trend einer Urlaubsverschiebung hin zu noch relativ unbekanntem Destinationen verstärken wird. Bekannte Hotspots wie

Mailand, London oder Barcelona bleiben zwar im Rennen, besonders en vogue werden in den kommenden Jahren aber Orte, die besonders sind, weil sie noch nicht so gut erforscht sind – sprich Kulturstädte, die bislang eher in der zweiten und dritten Reihe rangierten. Osteuropa und Skandinavien sind die Territorien, die sich auf ein zunehmendes touristisches Interesse freuen dürfen.

Was wird sich in puncto Reiseverkehrsmittel verändern?

Matthias Horx schrieb schon 2011 in seinem Trendreport vom Busmania-Trend, wobei die damals für viele überraschend steigende Popularität des Verkehrsmittels sicherlich mit dem Zusammenbruch der Wegemonopol-Stellung der Bahn vor ein paar Jahren zu verstehen ist. Doch der Trend hin zum Reisebus ist in der Tat ungebrochen, er hat sich seit 2011 definitiv gefestigt und wird künftig noch mehr an Fahrt gewinnen.

Dass die Menschen wieder gerne lange Strecken mit dem Bus fahren und es dabei auch in Ordnung ist,

langsamer voranzukommen, hat damit zu tun, dass sie als Reisegast an Orten, die noch wenig touristisch erschlossen sind, aussteigen und sich ihr eigenes Bild machen können. Das ist eine Option, die eine Bahnfahrt so nicht bietet, geschweige denn eine Airline. Zudem bietet der Reisebus Kostenvorteile im Vergleich zu den tendenziell immer teurer werdenden Bahnreisen. Auch der Hype um die Billig-Airlines, der in den 90er Jahren aufkam, hat sich längst wieder gelegt.

Es greift wieder der alte Spruch: „Der Weg ist das Ziel.“ Der Langsam-Verkehr entschleunigt, bildet einen Gegenpol zum Alltagsstress: Deshalb erfreuen sich auch Radtouren mit Share-Bikes immer größerer Beliebtheit.

Welche Veränderungen erwarten Sie bei den Themen Urlaubsinhalte und Erwartungshaltung der Urlauber?

Da man im Bus nicht in voneinander abgetrennten Abteilen sitzt, ist die Reise weniger anonym als etwa in der Bahn und stärkt das Gemeinschaftsgefühl: Reisegäste vernetzen sich gerne miteinander, man reist gern mit anderen, wenn einen gemeinsame Interessen zu den selben Zielen führen. Unsere Gesellschaft wandelt sich zu einer „Shareconomy“ und die Veranstalter sind gerade erst dabei, das Potenzial kollektiver Events zu erkennen: Neue Eindrücke teilen und gemeinsam mit allen Sinnen erleben ist das, was viele Reisende von ihrem Urlaub erwarten. Das Reisen in Themenwelten wird immer stärker nachgefragt: Mit einer Busreise lässt sich das prima vereinbaren. Man kann sagen, dass die Reisefreudigkeit insgesamt wieder zunimmt. Vor allem geht es weg von dem einen großen Urlaub im Jahr hin zu mehreren kleinen Reisen. Freie Tage werden für Kurztrips genutzt – und hier ist längst nicht nur der Erholungswert von Bedeutung: Man will die Familie stärken, sich sozial austauschen, lernen und Neues entdecken.



Reisen mit gutem Gewissen: Die ökologische Nachhaltigkeit rückt mehr und mehr in den Fokus touristischer Konsumkultur.

Der Weg ist das Ziel: Radtouren mit Share-Bikes erfreuen sich immer größerer Beliebtheit.



Entschleunigen und neue Leute kennen lernen ist erwünscht – nicht jedoch, auf den von Zuhause gewohnten Komfort zu verzichten. In die Kollektiv-Erfahrung spielt natürlich auch mit hinein, dass man selbst auf Reisen mit aller Welt vernetzt bleiben will oder diese Möglichkeit zumindest nutzen kann, so oft man möchte. Die meisten Urlauber wollen sich auch auf Reisen problemlos durch die virtuelle Welt bewegen und Anschluss an die Cloud haben. Das gilt vor allem auch für Reisende, die sich Arbeit mit auf die Fahrt nehmen oder nehmen müssen; sie schätzen Komfort wie W-Lan, was in Bussen ja schon nahezu Standard ist. So wird der Bus nicht nur zu einem Transportmittel, sondern zum ganz persönlichen Mobile Office.

Welche alternativen Technologien werden sich beim Reisebus künftig verstärkt durchsetzen bzw. sind denkbar?

Die ökologische Nachhaltigkeit rückt mehr und mehr in den Fokus der Reisegesellschaft, Reisen mit gutem Gewissen ist angesagt: Die Konsumkultur wird grüner. Da haben Flugzeuge mit ihrem enormen CO₂-Ausstoss natürlich schlechte Karten.

Deutlich besser schneidet da der Reisebus ab. Wann sich alternative Antriebe zum Dieselmotor durchsetzen, bleibt abzuwarten: Hybrid- und Elektrobusse sind eine Klasse Sache, doch die passende Infrastruktur für solche Antriebe ist eben noch nicht gegeben. Das schnelle Aufladen von Akkus ist längst noch nicht jederzeit und überall möglich, doch zumindest werden erste Schritte im Nahverkehr gemacht. Dies wird sich letztlich auch im Reisesegment durchsetzen. In zehn Jahren ist es sicher möglich, auf mittellangen Strecken – wie etwa von Stuttgart bis Frankfurt – mit dem Elektrobus zu reisen; das wird kein großes Thema mehr sein.

Die größte Bremse, um die Busbranche konsequent auf alternative Antriebe umzurüsten, ist sicher in den enorm hohen Kosten für die Hersteller zu suchen: Hier werden effiziente Allianzen gebraucht zwischen Herstellern, Flottenbetreibern und den Telekommunikationsanbietern, die die digitale Infrastruktur schaffen. Da kann man nicht allein den Herstellern einen Vorwurf machen, die Industrie ist längst nicht der einzige Player im Mobilitätsgeschäft.

Eine Reise beginnt ja eigentlich schon mit der Auswahl des Reiseziels. Können wir in Zukunft mit weiteren Erleichterungen bei den Buchungsvorgängen rechnen?

Umständliches Buchen auf Websites, die mitten im Buchungsprozess unverhofft zusammenbrechen oder das mühselige Studieren von Fahrplänen werden bald komplett der Vergangenheit angehören. Über die neuen Medien, Apps und Mobile Ticketing und Buchungen von Mitfahrgelegenheiten über Online-Netzwerke ist in dieser Richtung schon heute vieles möglich. Die Vernetzung wird ein noch stärkerer Faktor im Reisesegment werden.

Ob es um die Planung von Strecken oder mehr Flexibilität bei den Buchungen geht: Zukunftsmusik ist hier definitiv die totale Digitalisierung der Mobilität. Irgendwann wird man sein Verkehrsmittel überhaupt nicht mehr selbst buchen, sondern einen Dienst beauftragen, der das komplett für einen übernimmt. Die Reise wird dann aus der idealen Kombination verschiedener Transportmittel bestehen: Der Bus fährt sozusagen bei mir vor, ohne dass ich ihn direkt gebucht habe. Wann, wo und wie ich umsteigen muss – diese Informationen bekomme ich unkompliziert und vorort an die Hand. Das Reisen wird intuitiver: So kommt man völlig stressfrei von A nach B, sicher und kostengünstig.

Komfortables Reisen mit dem elektronischen Chauffeur

„Man kann nur so weit kommen, wie man visionär denken kann“, ist die Prämisse von Franz Krieglsteiner. „Qualitätskriterien müssen kontinuierlich gepflegt und weiterentwickelt werden“, betont Robert Kappel. „Die Busbranche muss sich stetig neuen Aufgaben stellen“, ist sich Heiko Haumer sicher. Für die drei innovativen Entwickler, deren Arbeitsleben die visionäre Denke rund um die Buserstellung prägt und geprägt hat, steht fest: Die kommenden Jahre werden gewaltige Herausforderungen mit sich bringen, die die Branche revolutionieren.

In den vergangenen Jahrzehnten hat Franz Krieglsteiner seine Ideen und Energie voll und ganz in die Weiterentwicklung von Bussen gesteckt. Jüngst hat sich der gebürtige Ulmer aus dem operativen Geschäft bei der Daimler-Benz AG zurückgezogen. Für seine Verdienste um die konsequente Weiterentwicklung des Omnibusses und seine Leistungen als Entwickler wurde er auf dem 40. RDA-Workshop mit dem Award „Roter Bus“ in der Kategorie „Lebenswerk“ ausgezeichnet.

Doch statt sich auf Ruhm und Ehre auszuruhen, tüftelt Krieglsteiner gedanklich längst weiter. Seiner Meinung nach wird in den kommenden Jahren vor allem der mediale Fortschritt die Busersteller vor enorme Anforderungen stellen: „Ich bin der festen Ansicht, dass die Kommunikationstechnologie und das autonome Fahren das Innere des Omnibusses revolutionieren werden“. Auf den schnellen Fortschritt müsse sich die Busbranche entsprechend einstellen: „Wir dürfen wir uns keine Sekunde Stillstand erlauben.“

Kommunikationsinseln in der Sitzlandschaft

Da wäre zunächst einmal das Thema Sitzplätze: „Wir wissen heute nicht, wie sich die Mimik und Gestik in Verbindung mit den neuen Kommunikationstechnologien entwickeln wird, aber wir müssen uns entsprechend darauf einstellen.“ Wer kann schon ahnen, welche gestischen und mimischen Anforderungen die Handys der nächsten Generationen an ihre Benutzer stellen?

Die Doppelsitzreihen, wie sie bislang zum Standard-Interieur der Reisebusse gehören, bieten Fahrgästen jedenfalls wenig Raum, um sich von kommunizierenden Sitznachbarn abzuschirmen. „Denkbar sind hier beispielsweise Sitze, die ein Abschotten vom Sitznachbarn möglich machen – man nennt das dann



Franz Krieglsteiner wünscht sich für die Zukunft „beim Thema Buskomfort mehr in Funktionen zu denken, weniger in Inhalten“.



„Auch auf einer touristischen Rundreise möchten die Gäste permanent kommunizieren können“, stellt Heiko Haumer fest.

Robert Kappel setzt auf sparsame Dieselmotoren für den Reisebus.

Cocooning. So können die einen dann in Ruhe ihr Networking betreiben und die anderen Reisegäste wiederum fühlen sich nicht gestört.“

Auch die Sitze selbst sollen in Zukunft flexibler gestaltet werden: „Mehr Reisekomfort, Längsverstellung, drehbare Sitze, verschiebbare Kopfstützen wären eine gute und umsetzbare Möglichkeit, um Kommunikationsinseln im Reisebus zu schaffen“, so Krieglsteiner. „So könnte man sich etwa zu den Mitreisenden, die hinter einem sitzen, umdrehen und bequem kommunizieren.“

Fensterlos im Mobile Office?

Weil ein Großteil der Reisenden - siehe Fernbusse - den Bus ohnehin die meiste Zeit als „Mobile Office“ nutze, kann sich Krieglsteiner auch vorstellen, dass sich Fenster irgendwann komplett erübrigen oder sich verkleinern. „In einem komplett abgedunkelten Bus lässt es sich am besten am Computer arbeiten. Und wenn man wissen will, wo man sich eigentlich gerade befindet“, so der Entwickler mit einem Schmunzeln, „kann man sich das ja auf einem Bildschirm anschauen. Da wird dann die passende Landschaft vorbeigerollt.“ Ein fensterloser Bus mache zudem „einen sehr viel besseren Klimakomfort möglich.“

Auch Robert Kappel, Entwicklungschef Reisebus bei EvoBus und gbk-Vorstand, ist überzeugt: „Das Thema Connectivity wird rund um die Busreise immer wichtiger.“ Die Reisegäste erwarten zunehmend, immer und überall ungestört online sein zu können. Hier müssen die Hersteller und Betreiber auf die Ansprüche der Gäste reagieren, auch mit entsprechendem Komfort. „Es darf einfach keinen Stillstand geben.“ Dass die Hersteller und Betreiber mit den Ansprüchen der Reisegäste gehen müssen, betont auch Heiko

Haumer, Leitung Verkaufsmanagement Bus bei der MAN Truck & Bus Deutschland GmbH und ebenfalls gbk-Vorstand: „Der Fahrgast möchte künftig auf einen Internetzugang und eine Lademöglichkeit für Smartphones und Tablets nicht verzichten. Auch auf einer touristischen Rundreise möchten die Gäste permanent kommunizieren können: Erlebtes wird unmittelbar ins Netz gestellt oder es wird auch in Portalen recherchiert.“ Haumer weiß: „Die Gesellschaft wird anspruchsvoller und somit müssen sich sowohl die Touristiker im Omnibusreisegeschäft als auch die Hersteller mit der Umsetzung beschäftigen.“

Die Ansprüche steigen und der Reisebus gewinnt stetig an Beliebtheit, sagt Robert Kappel: „Die Fernbusse bringen einen enormen Schub, das hat in Deutschland auch Auswirkungen auf den klassischen Reisebus.“ Deutlich zu beobachten sei eine Verjüngung des Reisepublikums: „Der Bus hat national sehr an Akzeptanz gewonnen, vor allem auch bei den Jüngeren. Das Konzept, Mobilität mit einem Event zu kombinieren, kommt an.“ Heiko Haumer ergänzt: „Der touristische Bereich hat nach meiner Einschätzung durchaus Wachstumspotenzial. Neue Kundenkreise werden den Bus für sich als Beförderungsmittel in den Urlaub entdecken. Die Anbieter müssen sich den Erwartungen dieser Klientel stellen.“

Per Autopilot sicher über den Asphalt?

Konstant hält sich das Busreisen als bewährtes Transportmittel bei den sogenannten Best-Agern: „Die Kunden werden aber anspruchsvoller. Sie buchen hochwertige Reisen und erwarten entsprechenden Komfort und hohe Sicherheitsstandards“, so Kappel. Als „etwas, was garantiert kommen wird“, definiert der Entwickler den „elektronischen Chauffeur“: Ähnlich wie beim Flugzeug sei es gut denkbar, dass Rei-

sebusse in einigen Jahren bereits per Autopilot über die Straßen rollen. „Die Weiterentwicklung der Assistenzsysteme ist gerade in vollem Gang: So sind Spurassistenten und automatische Bremssysteme bereits im Serieneinsatz.“

Heiko Haumer: „Automatische Bremssysteme wie Notbremsassistenten sind ab November 2015 in allen neu zugelassenen Reisebussen nicht mehr wegzudenken. Die Weiterentwicklung des Brandschutzes findet durch laufende Verbesserungsprozesse statt. Brandmelder im Motorraum und der Toilette gehen einher mit immer weiter entwickelten, schwer entflammbareren Materialien. Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Komfort stehen bei der Entwicklung neuer Busgenerationen im Fokus.“

Der Übergang zum „autonomen Fahren“ ist laut Kappel dann fließend. „Trotzdem wird dann noch ein Fahrer an Bord sein. Doch er kann sich zum großen Teil anderen Aufgaben während der Fahrt widmen und sich um die Wünsche und das Wohl der Gäste kümmern.“

Trotz wachsender Beliebtheit bei den jüngeren Reisegästen bleibt der demografische Wandel ein Thema, das auch die Hersteller nachhaltig beschäftigt. Krieglsteiner: „Immer mehr Personen haben Einschränkungen, was ihre Mobilität angeht.“ Bis zum 31. Dezember 2019 sollen Fernbusse barrierefrei sein. Und neue Fernbusse müssen bereits ab dem 1. Januar 2016 mit mindestens zwei Plätzen für Rollstuhlnutzer und den entsprechenden Einstiegshilfen ausgestattet sein. „Die Hersteller müssen unbedingt daran arbeiten, den Komfort in die bestmögliche Richtung zu lenken“, sagt Krieglsteiner.

Was sich jedoch alles andere als unproblematisch gestaltet: „Ein Platz für Rollstuhlfahrer kostet uns vier bis fünf normale Sitze, das ist nun mal so. Da wird sich dann auch der individuelle Fahrpreis entsprechend anders gestalten.“

Die Politik schreibe bestimmte Punkte wie die „Barrierefreiheit“ vor, denen die Hersteller auch entsprechen können - wichtige Details werden in der Theorie laut Krieglsteiner jedoch leicht übersehen. So gebe es zum Thema Sicherheit bei der Barrierefreiheit für Rollstühle wenig bzw. keine gesetzlichen Vorgaben: „Hier sehen wir uns aber mit dem Grundproblem konfrontiert, dass Rollstühle nicht standardisiert sind. Wie kann für einen Menschen mit Mobilitätsein-

schränkungen hier dann beim Anschnallen eine hohe Sicherheit gewährleistet werden? Der Fahrer müsste wissen, wo bei welchem Rollstuhlmodell jeweils die besten Anschnallpunkte sind, wie soll er das leisten können? Die Gefahr ist groß, dass ein nicht richtig gesicherter Rollstuhl bei einer Notbremsung mit einer enormen kinetischen Energie durch den Fahrgastraum geschleudert wird – das bedeutet ein gewaltiges Risiko für die ganze Reisegesellschaft.“

Deshalb plädiert Krieglsteiner statt für ein generelles barrierefreies Reisen im Standardbus dafür, dass für bestimmte Reisen Ausschreibungen so gestaltet werden, dass Menschen sowohl mit als auch ohne Behinderungen mitfahren können - in entsprechenden Drei- bis Fünf-Sterne-Bussen.

Daumen hoch für den Dieselmotor

Hybridomnibusse im Test gehören in mehreren deutschen Städten wie etwa Hamburg aktuell zum Straßenbild, auch die Anzahl an Aufladestationen für batteriebetriebene Fahrzeuge wächst langsam aber stetig im Land. Sind Hybrid- und Elektrobusse auch bald für den Reiseverkehr im Dauereinsatz?

„Neben den ökologischen Aspekten spielen auch die ökonomischen Voraussetzungen eine wichtige Rolle“, betont Heiko Haumer. „Derzeit stellt ein wirtschaftlicher Einsatz von Hybrid- und Batteriefahrzeugen selbst im Linienbetrieb für den Betreiber eine Herausforderung dar. Dies zeigt auch das aktuelle Nachfrageverhalten bei ausbleibender Bezuschussung in Deutschland.“ Auch die fehlende Infrastruktur sowie einen immensen Kostenaufwand nennt Haumer als Gründe, die einem raschen Fortschritt auf dem Gebiet der alternativen Antriebe entgegenstehen. „Speziell im Tourismus sehen wir daher kurzfristig den Dieselmotor als die dominierende Antriebsquelle. Doch langfristig werden alle derzeit bekannten alternativen Antriebskonzepte zu überprüfen sein.“

Dass der Dieselmotor vor allem im Reiseverkehr unbestreitbar Zukunft hat, betont auch Robert Kappel: „Ich schätze, er wird auf jeden Fall bis 2030 die dominierende Antriebsquelle bleiben.“ Um den klassischen Antriebsstrang ökologisch besser zu machen, werde stetig an der Effizienz der Motoren und der Nebenverbraucher wie z.B. dem Klimakompressor gearbeitet: „Hier gibt es diverse technische Lösungsansätze, um den Dieselverbrauch zu optimieren. Wir



Das autonome Fahren wird die Innenräume der Busse revolutionieren.

setzen auf jeden Fall weiter auf diesen Antrieb. Im Reisebus macht es wenig Sinn, sich auf stationäre Energiestationen zu stützen - das würde den Vorteil der Flexibilität des Reisebuses deutlich einschränken und die Zeit einer Busreise viel zu sehr in die Länge ziehen.“

Auch Franz Krieglsteiner spricht sich klar für den Dieselmotor aus: „Für den Stadtverkehr ist der Elektrobuss unter bestimmten Umständen möglich. Für den Reisebus wird sich der Dieselantrieb noch lange halten.“

Wünsche an die gbk

Robert Kappel schätzt die Zusammenarbeit mit der gbk seit vielen Jahren: „Sie ist und bleibt ein verlässlicher Anker für eine klare Orientierung. Qualität hinsichtlich Komfort und Sicherheit muss für den Fahrgast sofort erkennbar sein und die gbk stellt diese Qualität sicher.“ Er wünscht sich, dass die Verbände in der Busbranche ihre Kompetenzen künftig noch besser bündeln: „So können sie ihre Schlagkraft deutlich erhöhen - beispielsweise auch in Forderungen gegenüber der Politik.“

Heiko Haumer sieht gute Perspektiven für eine langfristige Weiterentwicklung des Gütezeichens: „Unbestritten ist die Tatsache, dass der Bus das sicherste Beförderungsmittel der Gegenwart verkörpert. Diesen ersten Platz zu behalten, dazu möchten wir als Hersteller unseren Beitrag leisten. Wir haben bei der gbk eine Verantwortung übernommen, der wir uns stellen müssen. Gerade ein starkes Prüfzertifikat sichert uns nachhaltig Qualität. Diese Qualität sichert wiederum unsere Position als Hersteller, um langfristig im Markt bestehen zu können.“

Franz Krieglsteiner wünscht sich für die Zukunft „beim Thema Buskomfort mehr in Funktionen zu denken, weniger in Inhalten.“ Bedeutet: „Wenn Wünsche an uns Hersteller herangetragen werden, können wir mehr anfangen mit der Wirkung, die eine bestimmte Änderung haben soll, statt mit der Beschreibung von Inhalten, sprich der Vorgabe von genauen Längen und Größen etwa bei Flachbildschirmen.“ Durch zu detaillierte Vorgaben von Verbänden und Unternehmen werde der Spielraum in der Weiterentwicklung stark gehemmt. Krieglsteiner: „Es kommt immer auf die Formulierung an - Hersteller wollen so flexibel wie möglich auf neue Anforderungen reagieren können, um die beste Lösung darstellen zu können“



Für Eddy und seinen Boss sind Energiesparen und die Suche nach alternativen Antriebssystemen keine leeren Floskeln.

Wege aus dem personellen Engpass



Mit attraktiven Arbeitszeitregelungen, mit denen sich Familie und Beruf vereinbaren lassen, kann die Bustouristik auch Frauen als Chauffeure gewinnen.

Überalterung, niedrige Frauenquote, keine Ausbildungstradition: Die Busbranche steuert laut Uwe Loof, Chef der Personalberatungsagentur PAON, auf eine hausgemachte Misere zu. Einerseits wartet die Bustouristik mit einem immer breiter werdenden Spektrum qualitativ hochwertiger Reisen auf, andererseits führt der hohe Altersdurchschnitt der Bus-Chauffeure das Gewerbe in einen personellen Engpass: Viele Fahrer sind lange Jahre im Beruf und stehen kurz vor der Rente. Doch qualifizierter Nachwuchs ist kaum in Sicht.

Fast 70 Prozent der Fahrer sind älter als 45 Jahre, nicht einmal acht Prozent der Fahrer sind unter 30 Jahre alt. Das ist das Ergebnis der Studie „Fahrermangel in der Busbranche“, die von PAON im Auftrag des Internationalen Bustourismusverbandes (IBV) durchgeführt wurde. Die Analyse stützt sich auf eine bundesweite Onlinebefragung von knapp 750 Busunternehmen. Dabei rechnen die befragten Unternehmen mit einem stetigen Wachstum der Branche: Das rasch expandierende Netz der Fernlinienbusse begeistert neue Zielgruppen für die Mobilität mit einem preiswerten und umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Und erzeugt damit eine zusätzliche Nachfrage nach Fahrern. Zudem erwarten fast 37 Prozent der Befragten auch im klassischen Reiseverkehr ein Wachstum.



Auch die Besucher des RDA-Workshops in Köln berät Uwe Loof bei der Bewältigung ihrer personellen Herausforderungen.

„Das Problem wird unterschätzt“

Trotz der alarmierenden Zahlen sagt Loof: „Ich habe den Eindruck, dass das Problem in der Branche noch nicht richtig erkannt wird.“ Man habe sich beim Thema Nachwuchsrekrutierung „in den kleinen und mittelständischen Unternehmen lange nicht bewegt“. Und in Gesprächen nimmt Loof sogar einen gewissen Fatalismus wahr: „Da gibt es Unternehmer, die zu mir sagen: Wenn es hart auf hart kommt, setz ich mich halt selbst hinter's Steuer. Oder ich mache meinen Laden dicht.“

Bislang habe die Branche ihren Nachwuchs vorwiegend aus den eigenen Reihen rekrutiert. Oder auf Quereinsteiger, etwa aus der Bundeswehr, gesetzt: Viele junge Männer haben früher beim Bund ihren LKW-Führerschein gemacht. Nach dem Wegfall der Wehrpflicht sind es nun jedoch deutlich weniger geworden. Loof: „Überstunden, schlechter Nettolohn, Wochenendarbeit und Termindruck sind nicht gerade Faktoren, die einen Job für Berufseinsteiger anziehend machen.“ Eine radikale Kehrtwende sei nötig, damit es für die Busbranche in wenigen Jahren kein böses Erwachen gibt. „Das Zauberwort heißt hier vor allem: Transparenz.“

„Die Unternehmen – von den wenigen großen Playern einmal abgesehen – führen häufig ein Schattendasein. Man hat keine Zahlen, keine Übersicht über den Bedarf, der eigentlich herrscht.“

Transparenz in den Medien, Öffnung nach aussen, neuen Zielgruppen gegenüber, sei unabdinglich – nach dem Motto: „Wer wollen wir sein und was können wir bieten.“

Berufliche Perspektiven für neue Zielgruppen

Großangelegte Kampagnen, die etwa an Raststätten oder auf Dorfmessen für Aufmerksamkeit sorgen, seien da eine Maßnahme: „Die Speditions-Branche macht es längst vor, ebenso die Polizei.“ Was spräche dagegen, die eigenen Busse mit dem Aufruf „Fahrer gesucht?“ oder „Here we are – wir suchen Dich!“ zu bekleben? Nach draußen zu signalisieren, wie groß das Spektrum, das der Beruf Busfahrer bietet, eigentlich ist?

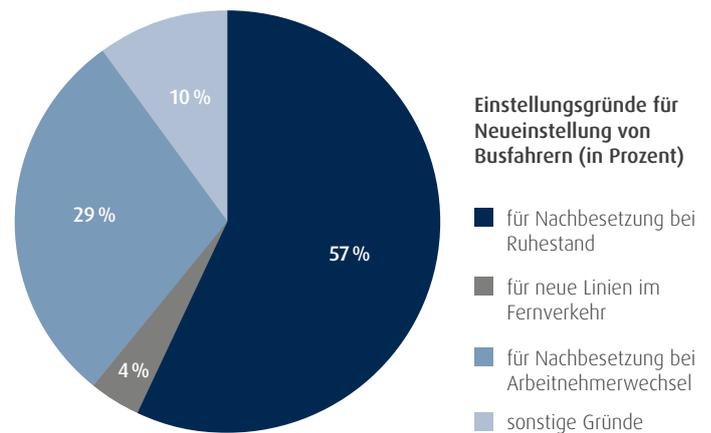
Hier können die Unternehmen optimale Ergebnisse erzielen, wenn sie sich untereinander besser vernetzen. Die Busbranche müsse ihre Online-Auftritte gezielt für die Mitarbeiter-Anwerbung nützen. Loof: „Ein Facebook-Auftritt reicht da nicht aus.“

Zudem sei es unverzichtbar, „dass sich die Branche eine eigene Ausbildungstradition schafft.“ Bislang gebe es viel zu wenig Ausbildungsbetriebe in der Busbranche. „Zudem“, sagt Loof, „muss es in jedem Unternehmen Zuständige geben, die sich um das Wohl der aktuellen als auch der potenziellen Mitarbeiter kümmern.“

Das würde auch helfen, die Branche für neue Zielgruppen interessant zu machen: Für junge Leute und für Frauen. „Natürlich kann eine Frau, die Familie hat, kaum tagelange Fahrten nach Florenz oder Mailand machen. Sie hat als Busfahrerin ganz andere Möglichkeiten: Schulfahrten oder Krankentransporte etwa.“ Generell gelte aber, um den Beruf für jedermann attraktiver zu machen: „Ein besseres Netz muss her.“

Der Bus-Chauffeur als wichtigste Schnittstelle

Es sei definitiv keine Lösung, statt auf Berufseinsteiger aus dem Inland lediglich auf Migranten aus



Bei den Gründen für die Neueinstellungen von Fahrern werden in der PAON-Studie zum Fahrermangel in der Busbranche die Folgen der demografischen Entwicklung deutlich spürbar. Denn 57 Prozent der Einstellungen erfolgen als Nachbesetzung für Bus-Chauffeure, die in den Ruhestand gehen. Daneben dominiert der Ersatzbedarf für Nachbesetzungen infolge von Arbeitsgeberwechseln. Somit entfallen mehr als 80 Prozent des Personalbedarfs nur auf die Ersatzbeschaffung neuer Mitarbeiter, ohne dass damit weitere signifikante wirtschaftliche Effekte erzielt werden können. Die Autoren der Studie prognostizieren für die befragten Unternehmer einen jährlichen Bedarf von 2400 Bus-Chauffeuren. Nimmt man diesen Bedarf exemplarisch für die insgesamt 4700 Busunternehmen in Deutschland, benötigt die Branche künftig jedes Jahr 14 500 Bus-Chauffeure.

Süd- und Osteuropa als Fahrer zu setzen: „Die können meist die deutsche Sprache nicht, auch nicht nach einem Schnellkurs. Hier unterschätzt die Branche die Wichtigkeit des Fahrers: Er ist die Schnittstelle zu den Fahrgästen, zu den Hotels, zu allen Anlaufstellen, die eine Fahrt so mit sich bringt.“ Wenn Fahrer aus dem Ausland eingestellt werden, „muss auch ein aufwendiges interkulturelles Management dafür entwickelt werden – was bislang aber so gut wie überhaupt nicht existiert.“

Institutionen wie die gbk und der IBV können laut Loof viel dazu beitragen, das Ruder in Sachen Personalpolitik herum zu reißen: „Steter Tropfen höhlt den Stein, die gbk muss die Probleme gegenüber den Unternehmern ohne Wenn und Aber beim Namen nennen. Kümmert Euch – bevor es zu spät ist“, müsse die eindeutige Message sein. „Die Unternehmen müssen sich entscheiden: Will ich beim Thema Fahrer der billige Jakob sein – oder will ich eine qualitativ hochwertige Leistung in allen Bereichen anbieten?“

NA, EDDY, WIE GEHT'S VORAN MIT DER ANWERBUNG NEUER FAHRER ?

LANGSAM HAB ICH DEN BOGEN RAUS, BOSS!



Auf Augenhöhe mit Bahn und Flieger

Unter www.bus.de können Verbraucher ihre Busreise bald einfach und schnell buchen. Eine deutliche Mehrheit der Mitglieder des Internationalen Bustouristik Verbandes (RDA) und der Gütegemeinschaft Buskomfort (gbk) beauftragten auf ihren Jahreshauptversammlungen am 3. April 2014 in Brügge den Internationalen Bustourismusverband (IBV) mit der Entwicklung eines modernen Buchungsportals. Damit soll sich der Bus künftig auf Augenhöhe mit Bahn und Flieger bewegen. Erste Ergebnisse werden auf den Mitgliederversammlungen von RDA und gbk am 16. April 2015 in Leipzig vorgestellt.

Nicht nur die Parole „Arsch auf Sitze“ hat José Luis Carretero López vom ehemaligen Lufthansa Chef Jürgen Weber abgeschaut. Auch das Buchungportal www.flug.de inspirierte den Marketingberater zu der Idee, den Bus mit einem gleichwertigen Angebot auf Augenhöhe mit den Fluggesellschaften zu bringen. In Brügge skizzierte er vor rund 200 Mitgliedern von RDA und gbk ein Portal, auf dem Busreisen leicht gefunden und gebucht werden können und das Busreiseveranstaltern sowie touristischen Leistungsträgern eine attraktive Werbeplattform bietet. Um neue Zielgruppen für den Bus zu begeistern, setzt Carretero auf seine Alleinstellungsmerkmale:

Flexibilität, Geselligkeit und der günstige Preis. „In erster Linie geht es bei diesem Plan aber um das Geschäft“, stellt er klar.

Das Konzept für eine Kommunikationskampagne des IBV, die den Mitgliedern von RDA und gbk einen konkreten Mehrwert bringt und mit der Auslastung von Bussen auch die Zahl der Gäste in Destinationen, Hotels und Freizeitparks erhöht, wurde in Brügge zwar kontrovers diskutiert. Trotzdem stimmte eine deutliche Mehrheit für die beiden Anträge, die in der gbk-Versammlung vom Vorstand und beim RDA aus den Reihen der Mitglieder eingebracht wurden.

Demnach finanzieren die 2500 Mitglieder beider Verbände das Projekt, das die politische Lobbyarbeit und das Engagement gegen den Fahrermangel in der Branche zur imagefördernden Kampagne ergänzt, mit einer Umlage.

Hermann Meyering freut sich über das klare Votum der Basis. „Denn jetzt ist der richtige Zeitpunkt, um den Imagegewinn durch den Fernlinienbus mit dieser Kampagne für unsere Branche nachhaltig zu nutzen“, betont der IBV-Vizepräsident.

José Luis Carretero López stellte auf den Mitgliederversammlungen von RDA und gbk am 3. April 2014 in Brügge das Konzept für eine IBV-Kommunikationskampagne vor.







STERN SCHNUPPEN

Wir gratulieren der
Gütegemeinschaft
Buskomfort e.V.
zum 40-jährigen
Jubiläum

Egal wohin.

Am besten mit MAN. MAN kann.

Willkommen in der Business Class: Profitieren Sie mit MAN Reisebussen für die Touristik- und Fernlinienbranche von unserer langjährigen Erfahrung. Setzen Sie auf höchste Sicherheit und exklusiven Komfort. Und das bei optimaler Wirtschaftlichkeit. Wählen Sie aus individuell zugeschnittenen Business Solutions wie attraktiven Finanzierungsangeboten und optimalen Servicepaketen – es lohnt sich. Steigen Sie ein. www.bus.man.eu

MAN kann.

Das Gütezeichen RAL

Bus-Chauffeur Fahrerschulung

Auf ihrer Mitgliederversammlung am 29. und 30. März 2006 verabschiedete die Gütegemeinschaft Buskomfort (gbk) im Stuttgarter Maritim Hotel das Gütezeichen RAL Bus-Chauffeur Fahrerschulung. „Der Fahrer steht im Reisebusverkehr im Zentrum der Sicherheit“, erklärte Rainer Klink. „Deshalb schaffen wir mit unserem neuen Gütezeichen einen Anreiz für Unternehmer, ihre Fahrer ausbilden zu lassen“, betonte der gbk-Vorsitzende. Unternehmer, die alle ihre Reisebusfahrer regelmäßig auf theoretischen Seminaren und fahrpraktischen Sicherheitstrainings schulen lassen, wie sie von Verbänden und Herstellern angeboten werden, konnten das Gütezeichen RAL Bus-Chauffeur Fahrerschulung erhalten.

Neben einer Schulungsdauer von mindestens 35 Stunden, die jeder Fahrer im Rhythmus von fünf Jahren wiederholt nachweisen musste, hatte die gbk auch die Inhalte der Seminare und Sicherheitstrainings definiert. So mussten die Fahrer neben den Grundlagen der Fahrphysik sowie den gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten auch über die Möglichkeiten zur Stressbewältigung aufgeklärt werden. Wie sie knifflige Situationen auf nassen oder glatten Straßen meistern können, wurde bei Übungsfahrten auf präpariertem Gelände trainiert.

„Ein Marketinginstrument, das vor allem die sicherheitsbewussten Verbraucher anspricht, sollte das Gütezeichen RAL Bus-Chauffeur Fahrerschulung sein“, erklärte Hermann Meyering im Frühjahr 2014 auf der gbk-Mitgliederversammlung in Brügge. „Doch die erhöhten Anforderungen, die der Gesetzgeber mit dem neuen Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz mittlerweile an die Ausbildung von Bus-Chauffeuren stellt, decken die Kriterien dieses Gütezeichens ab“, stellte der gbk-Vorsitzende fest. „Ein Gütezeichen für die Erfüllung gesetzlicher Standards macht keinen Sinn und widerspricht den Grundsätzen der RAL-Gütesicherung.“

Daher schlug der gbk-Vorstand vor, das Gütezeichen künftig wegzulassen. Dieser Antrag wurde auf der Mitgliederversammlung in Brügge von der Mehrheit angenommen.







STERN FAHRT

74 Visionäre der gbk

79 Pioniere der Bustouristik

Visionäre der gbk

Rainer Klink: Dem Kind IBV das Leben eingehaucht

Als einen „Visionär mit Bodenhaftung“ verabschiedete die gbk 2011 ihren langjährigen Vorsitzenden Rainer Klink, der noch immer als Ehrenvorsitzender für den Verband tätig ist. Seine Vision, einen schlagkräftigen Verband zu gründen, der die Interessen der Bustouristik effektiv vertritt, wurde kurz vor seiner Verabschiedung Realität: Mit dem Internationalen Bustourismusverband (IBV) begründete Klink eine neue Plattform mit, mit der die Zusammenarbeit zwischen gbk und RDA intensiviert wird.



„Die gbk ist ein Synonym für die Qualität des Reisebusses und der Busreise insgesamt“, stellt Rainer Klink fest.

Konkrete Utopien

„Das war das Kind, dem ich unbedingt noch Leben einhauchen wollte“, sagt Klink und schmunzelt. „Großziehen sollen es die anderen.“ Die Gründung des IBV sieht Klink als ideale Grundlage dafür, dass die Verbände gbk und RDA näher zusammen rücken: „Das ist eine gemeinsame Stufe, auf der man auf Augenhöhe viel gestalten kann.“ Ob die Möglichkeit besteht, dass RDA und gbk eines Tages komplett fusionieren? „Warum nicht?“, sagt Klink. „Ich nenne das: meine konkrete Utopie. So eine Fusion würde vieles vereinfachen, allein schon die Finanzierung.“

Der umtriebige Tübinger, der von Juli 1999 bis Juli 2011 als Vorsitzender für die gbk tätig war, erinnert sich: „Als ich als Mitglied in die gbk eingestiegen bin, gab's nur vier Sterne.“ Langwierige Diskussionen darum, ob ein fünfter Stern bedeuten würde, dass alle darunter klassifizierten Busse dann „Reisebusse zweiter Klasse“ wären, haben glücklicherweise eine gute Wendung genommen: „Irgendwann war klar: an dem fünften Stern kommen wir nicht vorbei. Alle von der gbk klassifizierten Busse sind eine gute Wahl, aber es muss eine Spitzenklasse geben.“

Von Basisarbeit bis Feinjustierung

Zu Beginn der 90er Jahre, sagt Klink, „war das Thema Missbrauch ein Riesenproblem“. Doch der Verband habe seine Sterne eisern verteidigt und dies habe gute Früchte gezeitigt: „Wenn jetzt einer auffällig wird, weil er Missbrauch betreibt, ist die Sache in der Regel wieder recht schnell vom Tisch.“ Klinks Vision war von Beginn an „dass die Leute, bevor sie in einen Bus steigen, erst mal fragen, wie viel Sterne der hat. Beim Hotel macht man es doch genauso.“

Wenn Klink vergleicht, um welche Themen sich die gbk vor einigen Jahrzehnten kümmern musste, und welche Punkte der Verband heute auf der Agenda hat, dann sei das „ein Unterschied wie Tag und Nacht. Zu Beginn ging es ernsthaft noch darum, warum ein Reisebus eine vernünftige Toilette und eine Klimaanlage braucht. Inzwischen ist längst klar: Einen Bus ohne Klo und Klimaanlage kannst Du gleich in der Garage lassen. Heute geht es dagegen um Feinjustierungen beim Thema Komfort.“

Egal, welche Themen rund um den Buskomfort in Zukunft noch anstehen werden: „Die gbk wird immer notwendig sein“, ist sich Klink sicher. Allein aus der „Erfolgsgeschichte der Fernreisebusse“ und dem damit verbundenen enormen Gästezuwachs ergeben sich laut Klink für den Verband neue Herausforderungen. „Das Busreisen wird immer beliebter, die Fernreisen kommen auch bei den Jungen an. Jetzt gilt es, die jüngeren Generationen auch für die klassische Busreise zu begeistern.“

Zehn Stundenkilometer mehr ... und „die Bahn rollt mit den Augen“

Klink ist sich sicher, dass dies gelingt, wenn man die Politik zu einem wichtigen Thema auf die Seite der Bustouristiker holt: „Die zulässige Endgeschwindigkeit für Busse beträgt in Deutschland immer noch 100 Stundenkilometer. Würde man diese Endgeschwindigkeit auf 110 Stundenkilometer anheben, gäbe es keinerlei Sicherheitseinschränkungen“, betont Klink. „Es macht für Reisegäste aber einen Riesenunterschied, ob sie mit dem Bus fünf oder sieben Stunden bis Paris brauchen. Die Deutsche Bahn würde mit den Augen rollen, weil dann garantiert noch mehr Leute auf den Bus umschwenken würden.“ In England, so Klink, dürfe der Reisebus bereits die 110 Stundenkilometer fahren: „Und der Reisebus ist dort ein sehr beliebtes Transportmittel.“

Die gbk hat sich gemauert

Wenn Rainer Klink zurückblickt, so findet er, „dass sich die gbk unheimlich gemauert hat.“ In den ersten Jahrzehnten seines Bestehens „hing der Verband finanziell noch ziemlich am Tropf der Hersteller“. Inzwischen habe sich die gbk längst etabliert: „Die Zusammenarbeit mit den Herstellern wird immer wichtig bleiben, aber so ein Verband muss sich eine relative finanzielle Unabhängigkeit bewahren, um objektiv bleiben zu können. Das ist der gbk trotz eines schmalen Budgets gelungen.“

Und wofür steht die gbk in einem Satz zusammen gefasst? Klink: „Die gbk ist ein Synonym für die Qualität des Reisebusses und der Busreise insgesamt.“

Xaver Hörmann: Ein Vordenker der Branche

Gründungsmitglied der gbk ist er nicht ganz, jedoch seit 1982 mit viel Energie und Herzblut im Verband dabei: Xaver Hörmann. Der Augsburger Unternehmer war 18 Jahre lang im Vorstand der gbk tätig, 2009 wurde er zum Ehrenvorstand ernannt. Und er bereichert Diskussionen rund um die Branche vor allem mit praktischen Vorschlägen, die er aus einem enormen Erfahrungsschatz als Chef eines 1936 gegründeten Familienunternehmens schöpft.

„Als ich damals aktiv wurde, hat mich vor allem die Ungerechtigkeit im Land aufgeregt“, sagt Hörmann. „Einem hochbezugssussten Bahnverkehr und so gut wie mineralölsteuerfreiem Fliegen standen kleine und mittlere Busunternehmer entgegen, die im Wettbewerb so gut wie keine Chance hatten.“ Hörmann schüttelt den Kopf: „Damals hätt ich doch im Leben nicht gedacht, dass diese Ungerechtigkeit jahrzehntelang so anhält. Gleiches Recht für alle ist in Deutschland ein vielzitiertes Spruch, an den sich aber kaum jemand hält.“

Die 70er und 80er: Jahre voller Innovationen

Die gbk habe in den vergangenen Jahrzehnten viel dazu beigetragen, um die Busbranche „ein bisschen

gleicher“ zu machen. „Damals, in den 70er und 80er Jahren, steckte die Branche voller Innovationen“, erinnert sich der Augsburger Unternehmer. „Auf einmal wurde mit Riesenschritten daran gearbeitet, den Komfort für den Fahrgast voran zu bringen.“ Besonders beeindruckt hat ihn damals die rasante Weiterentwicklung des Cityliners von Neoplan.

Bereits 1971 wurde der Cityliner erstmals einem breiten Publikum auf der 20. Internationalen Omnibuswoche in Monaco präsentiert. Die gewölbten Seitenscheiben und ein hoch liegender Fahrgastraum waren damals der Clou: so eine gute Aussicht konnten Fahrgäste zuvor noch nie genießen. Diese als „Hochdecker“ bekannte Bauform wurde von anderen Herstellern rasch adaptiert.

Doch beim Cityliner gab es keinen Stillstand, historische Highlights bot die 1985 vorgestellte Weiterentwicklung der vierten Fahrzeug-Generation: „Die Wirkung der Lüftung war sensationell“, erinnert sich Hörmann. Eine neue Klimatisierung durch eine Heck-Kompakt-Anlage mit elektronischer, automatischer Steuerung und energieabsorbierende PUR-Front- und Heck-Stoßfänger kamen erstmals zum Einsatz.

Dann kam der Starliner. „In Sachen Raumgefühl und Raumästhetik ist da bis heute nichts Vergleichbares nachgekommen“, betont Hörmann. „Der Starliner hatte von Beginn an auch ganz formidable Gepäckklappen, die noch heute Ihres gleichen suchen: Meistens muss man ja doch aufpassen, dass einem bei der Reise nicht der Fotoapparat auf den Kopf fällt.“ Hörmann findet, dass sich seit damals nichts Enormes mehr in Sachen Komfort getan hat: „Die Budgets der Hersteller fließen in die Sicherheit und in die Motorentechnik.“ Wäre die gbk nicht gegründet worden – man hätte sie glatt erfinden müssen, damit das Thema Komfort wieder ein breites Forum bekommt.



Mathilde und Xaver Hörmann im Winter 2012 in Stuttgart mit Zodwa Sele (Mitte), der Hauptdarstellerin des Musicals „Sister Act“ von Stage Entertainment.

Der fünfte Stern: Fast eine Mondlandung

„Es gibt viele Dinge, die die gbk vorangetrieben hat, auf die ich wirklich stolz bin“, so Hörmann. „Eine denkwürdige Sache war die Einführung des fünften Sterns.“ Im Jahr 1996 wurden die Klassifizierungskriterien der gbk erweitert: Ein fünfter Stern, der die Spitzenklasse kennzeichnen sollte, kam dazu. „Wir hatten in unseren Bussen schon zehn Jahre vorher den für fünf Sterne vorgeschriebenen Sitzabstand“, betont Hörmann. „Man muss sich doch als Unternehmer nur mal selbst in einen Bus setzen – dann spürt man sofort, was die Gäste brauchen. Aber manche tun beim Thema Komfort, als müssten sie sich einer Herausforderung vergleichbar mit der ersten Mondlandung stellen.“

Ein großer Wurf sei der gbk nach Meinung von Hörmann auch in den 90er Jahren mit einer Kampagne zur Image-Werbung unter dem Vorsitzenden Günther Bliederhäuser-Nille gelungen. „Das war eine Idee, die eigentlich Albrecht Auwärter vorangetrieben hat: Eine Werbeumlage musste her, 50 Prozent sollten die Hersteller tragen, 50 Prozent die Busunternehmer. Jeder, der in der gbk war, sollte 1 DM für den Bus pro Tag im Jahr umlegen – also 365 DM. Das war für jeden machbar und hat Wirkung gezeigt.“ Leider sei der positive Effekt schnell verpufft: „BDO und RDA fanden die Idee so gut, dass sie ebenfalls eine solche Umlage beschlossen haben. Und auf einmal sollten Mitglieder, die in der gbk, dem BDO und RDA waren, recht viel Geld für Werbung zahlen. Diese Aktionen waren tödlich für die ursprüngliche Idee.“

Den Fortschritt nicht rückwärts drehen

Hörmann betont, dass die gbk „immer ein Vordenker“ der Branche gewesen sei: „Für manche war sie zu innovativ. Aber die gbk hatte ja keine Wahl – sie musste auch die Konservativen mit ins Boot holen. Das war mitunter mit ganz schön viel Überzeugungsarbeit verbunden.“ Trotz solcher Herausforderungen hat Hörmann immer wieder die Harmonie im Verband verblüfft: „Solch produktive, harmonische Vorstandssitzungen kenn ich sonst aus keiner anderen Verbandsarbeit.“

Der gbk-Standard, dass Änderungen der Güte- und Prüfkriterien von einer breiten Mehrheit getragen werden müssen, sei ein Nachweis dafür „dass der Komfort für die Kunden wirklich an erster Stelle“ stehe: 2012 führte die gbk erstmals eine Mitglieder-



Die Firma Hörmann Reisen kann auf eine rund 80-jährige Erfolgsgeschichte zurückblicken.

befragung durch – es ging seinerzeit um die eventuelle Einführung der Fünfer-Rückbank im Vier-Sterne-Bus. „Zum Glück hat die Mehrheit richtig für den Verbleib der Vierer-Rückbank entschieden“, so Hörmann. „Man kann den Fortschritt schließlich nicht rückwärts drehen.“

Mit Erfahrung und Motivation

Mit Hörmann Reisen leitet Xaver Hörmann zusammen mit seinem Sohn Philipp ein Unternehmen, das auf eine rund 80-jährige Erfolgsgeschichte zurück blicken kann. „Busunternehmen sind regionale Player, das wird auch so bleiben“, ist Hörmann überzeugt. „Das Geschäft funktioniert im bayrischen Wald halt ganz anders als im Ruhrpott. Ich habe aus diesem Grund schon viele überregionale Kooperationen sterben sehen.“

Die Frage, ob es so etwas wie das „Bus-Gen“ gibt, kann Hörmann mit „ja“ beantworten: „Ich bin halt schon als kleiner Junge mit meinem Vater mit, wenn er Busse eingekauft hat. Das hat schon früh meine Begeisterung für die Branche geweckt. Tja, und mit meinem Sohn Philipp ist das dann genauso gelaufen.“ Und was ist mit Frau Hörmann? Ist sie vielleicht gar die eigentliche Strippenzieherin? Der Patriarch lacht: „Meine Frau, die ist der gute Geist der Firma. Aber der Chef bin ich.“

Generationskonflikte, die gebe es bei Hörmann Reisen auch. „Die gibt es überall und man muss wissen, wie man damit umgeht. Mein Vater hat mich immer an der langen Leine gehalten. Ich hab meine eigenen Fehler gemacht und daraus gelernt. So versuch ich es auch zu halten. Die Jugend ist agil, motiviert und hat eine Menge produktive Ideen, wir Alten haben die Erfahrung. Beides zusammen macht den Erfolg aus.“

LUXUS

als Standard



Es besteht kein Zweifel: Der Volvo 9900 ist für Fahrer und Fahrgäste gleichermaßen ein Reisebus der absoluten Spitzenklasse. Ein Luxusbus in einem attraktiven neuen Design, der in puncto Komfort und Qualität höchsten Ansprüchen gerecht wird. Ganz gleich, wie lang die Reise auch dauert – selbst Ihre anspruchsvollsten Fahrgäste werden sich mit Freuden daran erinnern.

Eine Aussage, die jeder Fahrer unterstreichen wird, sobald er oder sie die neuen, sparsamen und äußerst dynamischen Euro-6-Motoren gefahren hat. Sie reduzieren den Kraftstoffverbrauch bei unverändert starker Motorleistung und hohem Drehmoment. In Verbindung mit Dienstleistungen wie Volvo Bus Flottenmanagement, Volvo Bus Fahrertraining und Volvo Bus I-Coaching lassen sich Kraftstoffeinsparungen von bis zu zehn Prozent erzielen. Zugleich verringern sich Schadstoffemissionen und Betriebskosten. Umweltfreundliche Leistung, gepaart mit klaren betriebswirtschaftlichen Vorteilen: Willkommen in der Welt der „Green Efficiency“.

VOLVO 9900

VOLVO BUSSE DEUTSCHLAND GMBH

Oskar-Messter-Str. 20 • D-85737 Ismaning • www.volvobusse.de
 Telefon +49 (0) 89 800 74-0 • Fax +49 (0) 89 800 74-551

Volvo Buses. Driving quality of life



Pioniere der Bustouristik

Hier beginnt Komfort schon vor der Reise

„Der Schmidt“ in Wolfenbüttel hat für seine Gäste im Sommer 2010 ein in dieser Form deutschlandweit einzigartiges Reisebusterminal umgesetzt. In Zeiten, in denen sich Reisegäste von Fernlinienbussen über verdreckte und oft nicht einmal überdachte Haltepunkte beklagen, zeigt Wilhelm Schmidt, Eigentümer des Busreiseunternehmens „Der Schmidt“, wie es anders geht: Von der Architektur bis zum Service steigert sein Terminal, das auf dem ehemaligen Gelände der Bayer Crop Science AG errichtet wurde, die Vorfreude auf eine angenehme Busreise.

Insgesamt fünf Millionen Euro hat Wilhelm Schmidt in das moderne Terminal – das erste privat betriebene in Deutschland – investiert. Die Anlage ist nicht nur optisch ansprechend gestaltet, sondern auch nach ökologischen Kriterien vorbildlich: An den überdachten Fuhrpark schließt sich die Werkstatt mit der Waschanlage an, die von Regenwasser gespeist wird.

Die für die Reisegäste konzipierte Lounge ist zweckmäßig und komfortabel eingerichtet: Hier können die Gäste nicht nur in behaglichem Ambiente Kaffee trinken, sondern sich auch mit Filmvorführungen oder Vorträgen auf die Reise einstimmen lassen. Damit keine Hektik bei der Abreise aufkommt, bietet „Der Schmidt“ einen besonderen Service an: Die Gäste können schon am Vorabend der Reise ihr Gepäck aufgeben. So können sich die Urlauber am Abreisetag – statt auf den letzten Drücker an den Schalter zu hetzen – erstmal mit einem Frühstück stärken. Welches bei Reisen mit Taxi-Service ab vier Tagen übrigens inklusive ist. Den eigenen Pkw kann man derweil auf einem der 200 kostenlosen Parkplätze abstellen.

Für seine innovativen Ideen und deren praktische Umsetzung im eigenen Unternehmen wurde „Der Schmidt“ auf dem RDA-Workshop 2012 mit dem „Roten Bus“ ausgezeichnet.



Gut gelaunt in den Urlaub: In einer ansprechend eingerichteten Lounge werden die Gäste mit frischem Kaffee verwöhnt.



Sobald der Bus in dem überdachten Eingangsbereich des Terminals vorfährt, können die Gäste bequem einsteigen.

„Wir haben viel vor auf dem Fernlinienmarkt“

Philipp Hörmann (Hörmann Reisen Augsburg), Diplom-Betriebswirt und gbk-Vorstand ist überzeugt: Das Konzept Fernlinienbus hat Zukunft.

Hörmann Reisen ist in mit MeinFernbus-FlixBus im Fernliniengeschäft dabei. Unter welchen Voraussetzungen wird Ihrer Einschätzung nach das Konzept Fernlinienbus auf Dauer erfolgreich sein?

Erfolgreich ist der Fernbus in Deutschland bereits: Über acht Millionen neue und zufriedene MeinFernbus-Kunden nach nur rund 23 Monaten Marktliberalisierung zeugen von einer echten Alternative zu Auto und Bahn. Eine starke Partnerschaft des Mittelstandes, guter Service und hohe Markenbekanntheit sind Grundlagen des Erfolgs. Erfolgsentscheidend ist eben nicht, wer das meiste Geld hat, sondern wer die kundenorientiertesten Mitarbeiter und die besten Ideen hat. Und dies beweist MeinFernbus mit seinen Partnern täglich aufs Neue, nicht nur während des Bahnstreiks. Jeder neue Markt und jedes innovative Engagement birgt Risiken, das ist bei Omnibusunternehmen nicht anders. Der Glaube an traditionelle Märkte macht Sinn, aber die Ausschau nach einem weiteren Standbein im Fernbusmarkt bedeutet Zukunft. Zudem wirkt die Unterstützung innerhalb der MeinFernbus-Partnerschaft risikomindernd: Jeder macht hier das, was er am besten kann.



Philipp Hörmann, Juniorchef von Hörmann Reisen in Augsburg, gehört mit seinen Fernlinienbussen zu einer großen grünen Familie.

Wie verändert der Fernlinienverkehr das Image des Reisebusses? Sind Fernlinienbusse und klassische Reisebusse Konkurrenten?

Die Fernbusse haben das Image des Omnibusses radikal positiv verändert! Insbesondere junge Menschen entdecken den Fernbus neu, ältere wissen nun ebenfalls neue Seiten wieder zu schätzen: Sicherheit, Komfort, die direkte Anfahrt eines Reiseziels sowie die neuen technischen Errungenschaften wie WLAN oder Mehrzonen-Klimaanlage. Das Reisen ist zudem familiärer und wesentlich umweltschonender als mit jedem anderen Fernverkehrsmittel. Es sieht danach aus, dass der Fernbus dem Reisebus neue Kunden beschert und das freut mich.

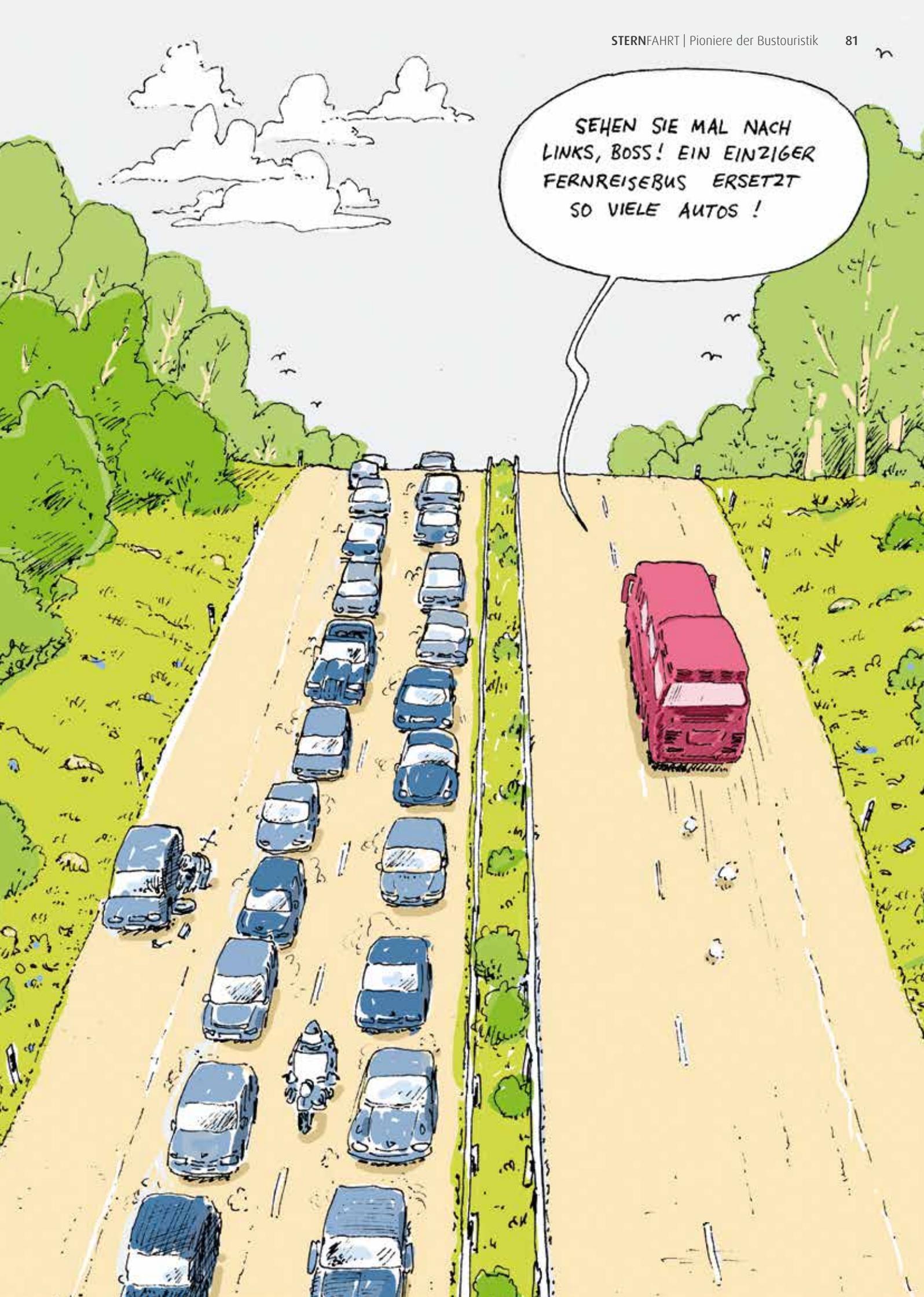
Werden bei Hörmann Reisen auch bei den Fernlinienbussen die Themen Sicherheit und Komfort groß geschrieben?

Beide Aspekte sind elementar für den Kundenerfolg. Der Reisebus ist das sicherste Verkehrsmittel überhaupt. Hörmann Reisen unternimmt täglich alles Notwendige, um Sicherheit und Komfort zu gewährleisten. Bei Reise- und Fernlinienfahrten.

Nicht zuletzt setzen wir dabei neben ausgezeichneten Fahrern auch auf die modernste Sicherheitstechnik von deutschen Markenherstellern. Und die Gütegemeinschaft Buskomfort sorgt mit Ihrem Siegel letztendlich dafür, dass unsere Kunden dies auch bereits vor der ersten Reise wahrnehmen können.

Welches Resümee können Sie nach den ersten Monaten ziehen: War der Start der Hörmann Fernreisebusse erfolgreich?

Wir sind sehr zufrieden mit der Marktentwicklung und sind stolz darauf, dass wir ein Teil dieser großen grünen Familie sind. Der Markt ist derzeit in Bewegung aber unsere Erwartungen sind nicht enttäuscht worden: Wir haben auch für 2015 viel vor auf dem Fernlinienmarkt!



SEHEN SIE MAL NACH
LINKS, BOSS! EIN EINZIGER
FERNREISEBUS ERSETZT
SO VIELE AUTOS !

Im rollenden Bistro futtern wie bei Muttern

Martin Hummel ist ein Tüftler. Vielleicht gibt es sogar ein im Schwarzwald beheimatetes Tüftler-Gen, denn die ganze Familie Hummel zeichnet sich durch recht kreative Ideen rund um den Reisebus aus, die sie in der Regel auch selbst umsetzt. „So um die Jahrtausendwende haben wir überlegt, wie wir mehr Leute in unsere Busse kriegen und sind schließlich auf die Idee mit den Bistro-Bussen gekommen“, sagt Martin Hummel. Schlemmen auf Rädern war ein Experiment, mit dem die Familie Hummel aus Kirchzarten 2001 an den Start ging.

„Dabei war es ganz schön abenteuerlich, erst mal einen geeigneten Bus für unser Vorhaben zu finden“, erinnert sich Martin Hummel. „Wir waren auf der Suche nach einem gebrauchten Doppeldecker, es war aber nicht leicht, einen aufzutreiben, der noch gut in Schuss war. Einige, die wir uns angesehen haben, hatten schon viele hunderttausend Kilometer auf dem Buckel.“

Schließlich sei man in Ulm fündig geworden: Ein gebrauchter Doppeldecker, nicht mal ein dreiviertel Jahr alt, kaum Kilometer. „Allerdings durften wir den ohne Genehmigung nicht umbauen“, so Martin Hummel. „Also haben wir diesen Bus in unserem normalen Doppeldecker-Verkehr eingesetzt und uns schließlich auf einen unserer eigenen, etwas älteren Doppeldecker-Modelle konzentriert.“

Oben sollten die Fahrgäste sitzen, unten ein gemütliches Bistro eingerichtet werden, war der Plan. „Ich bin ja selbst gelernter Fahrzeugbauer, ich hab früher immer Einbauküchen in die Busse eingebaut. Außerdem habe ich einen Kumpel, der ist Schreiner“, erzählt Hummel. Viele Stunden und Wochenenden sind in den Umbau des Doppeldeckers nach ganz eigenen Hummel'schen Vorstellungen geflossen, bis das rollende Restaurant schließlich auf Jungfernfahrt gehen konnte. Inzwischen geht Hummel-Reisen mit zwei Doppeldeckern auf Tour.

„Einen Bus nehmen wir für unsere Programmreisen wie etwa Skiausfahrten oder auch 14-tägige Rundreisen bis St. Petersburg“, erklärt Martin Hummel. „Der andere Bus ist überwiegend im Mietverkehr unterwegs – da mieten Firmen Busse für ihre Kunden oder Mitarbeiter und überlegen sich ihr Programm zum Teil selbst.“

Lieferservice? Fehlanzeige

An Bord gibt es eine kleine Menükarte, die sich abwechslungsreich präsentiert: „Da gibt es Rehulasch mit Spätzle und Salat, Schnitzel, Bauernbratwürste, diverse Suppen oder Gerichte mit Fleischkäse – wenn wir vorher wissen, was gewünscht wird, ist eigentlich alles möglich“, versichert Martin Hummel. Firmen, die einen Bistro-Bus mieten, können sich vorab auch ein Wunsch-Menü zusammen stellen.

Doch wer liefert das Essen an die rollenden Bistros? Ein örtlicher Catering-Service? Fehlanzeige. „Das Essen kocht meine Mutter“, erklärt Hummel nicht ohne Stolz. „In unserer heimischen Küche sieht es deshalb ein bisschen anders aus, als in gewöhnlichen Durchschnittsküchen.“ Man kann in Hummels Bistro-Bussen also sprichwörtlich „futtern wie bei Muttern“.

Die Bistro-Fahrten seien bei Alt und Jung gleichermaßen beliebt und werden gut gebucht: „Geessen wird immer gern“, betont Martin Hummel. „Und wenn man das mit einer schönen Reise verbinden kann, umso besser.“ Die Beschaffenheit der Mahlzeiten fällt dabei ganz unterschiedlich aus: Bei Touren in ein Skigebiet etwa startet der Bus oft schon morgens um 4 Uhr. Hummel: „Da gibt es an Bord dann erst mal ein ordentliches Frühstück.“ Fährt der Bistro-Bus eine Rundreise, verzehren die Reisegäste die Hauptmahlzeiten meist in Hotels oder Restaurants, an Bord werden dann eher kleinere Zwischenmahlzeiten serviert.

Fünf Sterne für die Bistro-Doppeldecker

Bei den Bistro-Bussen setzen die Hummels auf Sicherheit und Komfort – wie in ihrem gesamten Fuhrpark. „Alle unsere Busse sind klassifizierte Fünf- oder Vier-Sterne-Busse, beide Bistro-Busse tragen fünf Sterne.“ Allein schon von den Reisebüros werde dieser Standard inzwischen erwartet: „Großzügige Sitzabstände sind vor allem für längere Reisen einfach das A und O.“



Das Reisebüro Hummel verwöhnt seine Gäste im Bistro-Doppeldecker.

Werden die Hummels in Zukunft noch weiter an ihren Bistro-Bussen tüfteln? „Ideen haben wir viele, aber wir müssen immer schauen, was bezahlbar bleibt – sowohl für uns, als auch für die Reisegäste“, erklärt Hummel. Um den Komfort zu erhöhen, werde etwa überlegt, ob die Anzahl der Sitzplätze im Doppelde-

cker, die ohnehin nur bei 50 liegt, noch weiter reduziert werden könnte. „Sicher ist aber, dass wir in Sachen Multimedia in Zukunft einiges optimieren werden“, kündigt Martin Hummel an. „Denn die Ansprüche der Reisegäste steigen hier ganz klar mit dem technologischen Fortschritt unserer Zeit.“

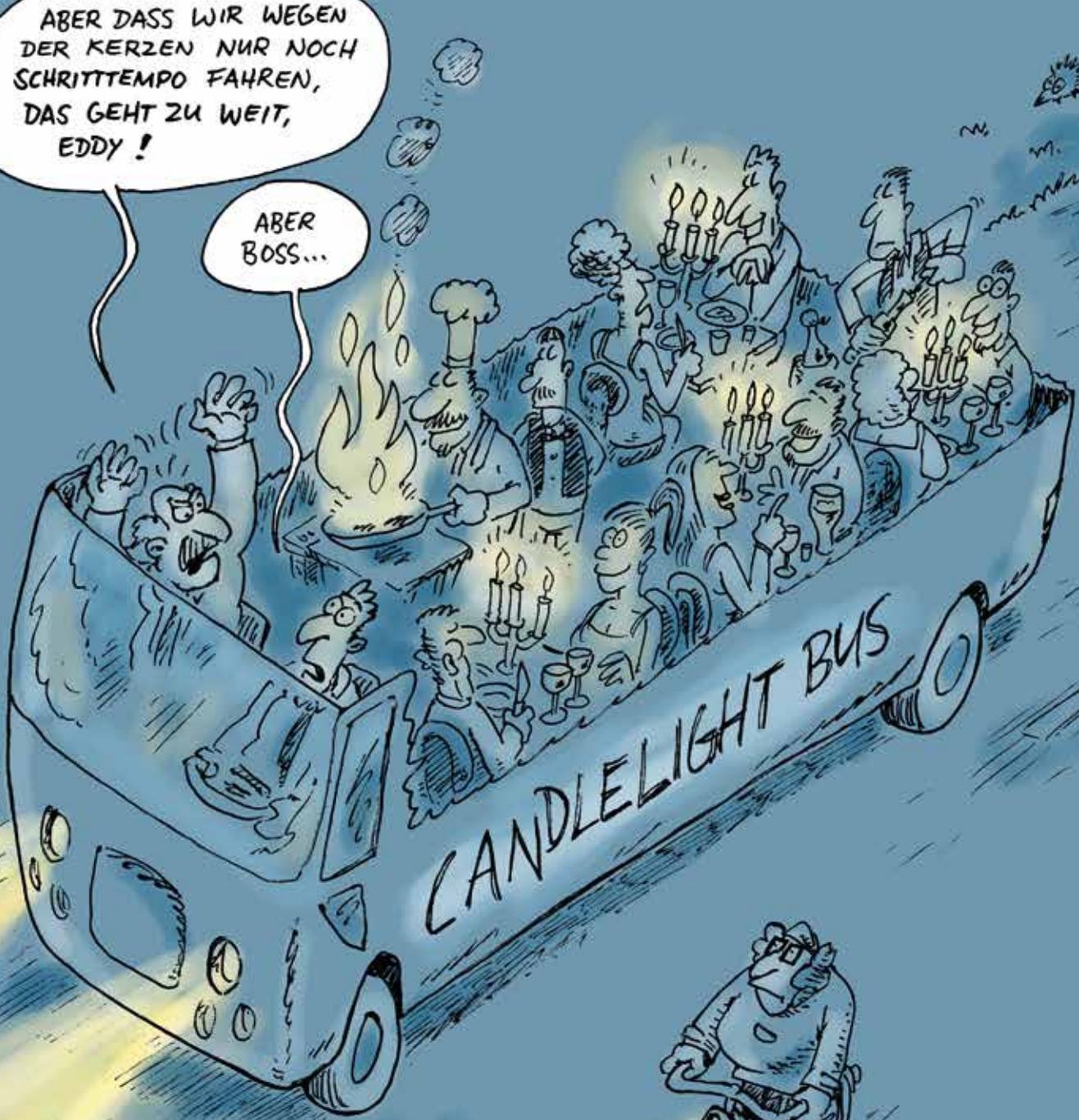
DASS DU DASS DACH
ABGESÄGT HAST -
GESCHENKT!

"CANDLELIGHT-DINNER
IM CABRIO BUS" ...
WEM'S GEFÄLLT!

DIE STÜHLE MIT
SAMTBEZUG - OKAY!

ABER DASS WIR WEGEN
DER KERZEN NUR NOCH
SCHRITTEMPO FAHREN,
DAS GEHT ZU WEIT,
EDDY !

ABER
BOSS...



Mit dem Bus um die Welt

Internationale Bekanntheit erlangte Hans-Peter Christoph, Inhaber von Avanti Busreisen in Freiburg, durch seine Transkontinentalreisen. Nach Touren durch Nordafrika und den Vorderen Orient realisierte Avanti im Jahre 2008 die erste durchgehende Busreise von Deutschland nach China in Kooperation mit weiteren Veranstaltern aus dem forum anders reisen e.V. Eine zweite Reise nach China folgte 2010. 2013 fand die erstmalige Weltumrundung mit einem Reisebus statt, eine neunmonatige Busweltreise durch 26 Länder. Die Route umfasste sowohl die Seidenstraße nach China als auch die Panamericana von Alaska bis Feuerland.

Herr Christoph, Sie bieten Weltreisen mit dem Bus an, die neun Monate lang dauern. Was hat Sie auf die Idee gebracht?

Die Weltreise war ein einmaliges Projekt, etwas, das ich ausprobieren wollte, ob es funktioniert, das ist keine Dauereinrichtung. Aber zur Frage: Der Bus ist für mich als Veranstalter das perfekte Verkehrsmittel, um Reisende intensiv mit Land und Leuten in Kontakt zu bringen. Wieso sich aber nur auf Europa beschränken? Das ging mir nicht in den Kopf! Ich war ja in den frühen Achtziger Jahren schon mit LKW und VW-Bus nach Afrika und weit in den Orient gekommen, weshalb also nicht mit dem Reisebus? Deshalb bin ich 2005 zum ersten Mal in den Iran gefahren, 2007 stand Libyen auf dem Plan, 2008 ging es nach Peking, 2010 war Shanghai das Ziel. So kam eins zum anderen, wenn das eine klappt, traut man sich auch das nächste Projekt zu. Die Panamericana zu befahren war die Idee eines Gastes, der auf der ersten Tour nach China dabei war. Diese Idee hat sich bei mir festgesetzt und danach war es nur ein kleiner Schritt zur Realisierung der Weltreise. Obwohl, sooo klein war er nun auch wieder nicht...

Gab es größere Pannen, die Ihnen noch lebhaft in Erinnerung sind?

Außer vielleicht einem Plattfuß hatten wir nie irgendwelche Probleme mit den Bussen. Andere unschöne Erlebnisse gab es schon, z.B. dass man zehn Stunden an einer Grenze verbringt, oder man gar nicht erst ins Land hineingelassen wird. Da könnte ich stundenlang Geschichten erzählen. Aber wir waren auch auf der Weltreise jeden Tag genau im Plan, mit nahezu allen



Bei seinen Langzeit-Reisen sitzt Hans-Peter Christoph auch selber am Steuer.

Tagesabläufen und gebuchten Hotels, genau so, wie wir das Jahre vorher ausgetüfelt hatten. Trotz der bekannten Probleme bei der (Nicht-) Einfuhr unseres Busses in die USA und der wochenlangen Improvisation, die dadurch notwendig wurde. Wir hatten aber auch tolle Mitreisende und viel Unterstützung und Solidarität erfahren.

Welche Herausforderungen müssen Sie bei der Planung solcher Projekte meistern?

Bei mir noch unbekanntem Ländern setzt man sich mit Experten auseinander, die das betreffende Land hinsichtlich der möglichen Routen, Sehenswertem, Reiseinhalte und kulturellem, politischem Leben genau kennen. Schwierig ist es dann, diese Experten zu bremsen! Ein dicht und voll gepackter Tagesablauf, bei dem keine Sehenswürdigkeit ausgelassen wird und man mit einem minutengenauen Programm von Denkmal zu Museum, von Moschee zu Tempel und Palast hetzen muss, hält kein Mensch über Wochen durch. Man muss die Höhepunkte gezielt setzen und freie, selbst zu bestimmende Zeiten einplanen, in der man das alles verarbeiten kann. Man sollte auch einmal ohne Gruppenanhang durch eine Stadt bummeln können und den Alltag mitbekommen. Wir fahren im Tagesdurchschnitt nur 200 bis 230 Kilometer, das ist relativ wenig.



Die neunmonatige Weltumrundung mit einem Reisebus von Avanti erregte 2013 die Aufmerksamkeit der internationalen Öffentlichkeit. Die Route führte durch 26 Länder und umfasste sowohl die Seidenstraße nach China als auch die Panamericana von Alaska bis Feuerland.

Wie kann man sich die Teilnehmer solcher Langzeit-Reisen vorstellen? Sind das ausschließlich begüterte Rentner?

Etwa ein Drittel unserer Gäste sind Menschen, die aktiv im Berufsleben stehen, sich aber eine Auszeit gönnen können. Im Rahmen einer Langstreckenreise planen wir Etappen von fünf bis sechs Wochen, bei denen man zu- und aussteigen kann. Nur wenige sind durchgehend beispielsweise vier Monate lang dabei. Tatsächlich müssen sich die meisten nicht mehr um den Broterwerb kümmern. Es sind oft Menschen, die eine Zäsur erleben, beispielsweise, dass der Partner verstorben ist, eine große berufliche Veränderung oder eben der Ruhestand ansteht. Für die meisten ist eine derartige Reise die Erfüllung eines lang gehegten Traumes, den sie sich nun erfüllen können.

Wie viel Gepäck darf jeder mitnehmen?

Nahezu jedes Hotel bietet einen Wäscheservice an, man kann auch selbst zwischendurch zu „Rei in der Tube“ greifen. Deshalb haben die meisten vergleichsweise wenig Gepäck dabei, nicht mehr, als wenn wir

eine 14-tägige Portugalreise unternehmen. Wir beraten unsere Teilnehmer dazu ausführlich.

Wie viele Teilnehmer haben Sie im Schnitt bei einer Mammut-Reise dabei?

Wir fahren mit 16 bis maximal 22 Reisenden, es gibt im großen Reisebus also immer freie Plätze, um sich umzusetzen oder um sich zurückzuziehen, das ist gruppendynamisch sehr wichtig.

Was passiert, wenn die Gruppe nicht harmonisiert?

Wer bei einer derartigen Reise mitkommt, weiss von vornherein, dass es nicht einfach ist, über eine lange Zeit mit anderen, fremden Menschen zusammen zu sein. Er geht deshalb schon mit einer positiven Grundeinstellung auf andere zu. Alle haben ein gemeinsames Ziel, das verbindet, alle wollen diese Zeit möglichst ohne Konflikte erleben und schöne Erinnerungen mitnehmen. Natürlich gibt es gelegentliche Spannungen, aber mit dem Wissen, dass man noch viele Tage miteinander auskommen muss, rauff

man sich sehr schnell wieder zusammen. Mit der Zeit wachsen wir zu einer großen Familie zusammen, und immer entstehen intensive Freundschaften. Wir haben sehr viele „Wiederholungstäter“, das spricht dafür, dass die Erwartungen erfüllt oder übertroffen wurden.

Wer begleitet die Reise außer den Teilnehmern?

Wir waren bislang immer zu zweit am Steuer und hatten einen Mechaniker für Notfälle im Team. Meine Frau ist dabei und in jedem Land begleiten uns ein oder zwei Fremdenführer, die uns ihre Heimat nahe bringen, sich um vieles kümmern und auch Sprachbarrieren überwinden helfen.

Ist auch eine medizinische Fachkraft für Notfälle mit an Bord? Gibt es bestimmte Voraussetzungen, die die Mitreisenden erfüllen müssen?

Wer mitkommen möchte, muss fit und gesund sein, körperlich wie mental belastbar, muss sich zwingend vom Arzt durchchecken lassen! Wir kommen durch alle Klimazonen, es gibt ungewohntes Essen, wir sind in trockenen, heißen Wüsten, im Bergland der Anden auf drei- bis viertausend Metern Höhe, im tropischen Regenwald. Es ist anstrengend, das alles zu verkraften, auch, dass wir oft mit Verhältnissen konfrontiert sind, die man nur erfährt, wenn man über Land reist und nicht nur schnell die Höhepunkte abhakt. Es waren immer ein Arzt oder sogar mehrere dabei – unter den Gästen. Dass wir von vornherein einen Mediziner mitnehmen, ist nicht geplant, das würde vielleicht ein paar dazu verleiten, mitzureisen und sich in Sicherheit zu wiegen, die womöglich nicht geeignet sind.

Welche Sicherheitsmaßstäbe setzen Sie für eine solch lange Busreise an?

Wir fahren nicht in Länder, in denen Unruhen, Bürgerkriege oder Kriege im Gange sind oder zu erwarten sind. Gegebenenfalls würde ich die Reise abbrechen.

Unter welchen Aspekten wählen Sie den passenden Reisebus aus?

Beste Erfahrungen hinsichtlich Zuverlässigkeit, Sicherheit, Komfort und Wirtschaftlichkeit habe ich mit Setra-Omnibussen gemacht, deren Ausstattung ich unseren Erfordernissen anpasse, z. B. hinsichtlich des Sitzabstandes, 220 Volt usw. Ein Ausfall oder mehrere Reparaturen wären fatal. Wie gesagt, bislang gab es noch keine einzige wirkliche Panne, Ausfall oder Reparatur unterwegs. Klar, dass man gelegentlich ein Birnchen wechseln muss.

Welche Rolle spielt hier das gbk-Gütezeichen?

Das gbk-Gütezeichen dokumentiert erkennbar nach außen den hohen Anspruch, mit dem wir unsere Gäste verwöhnen wollen.

Was haben Sie als Nächstes vor?

Ab Herbst 2015 steht für vier Monate die Panamericana von Kolumbien nach Feuerland auf dem Plan, einer der spannendsten und interessantesten Abschnitte der Weltumrundung, ergänzt durch einen neue Strecke von Feuerland hoch durch Argentinien und Uruguay nach Rio de Janeiro in Brasilien. Und für Frühsommer 2016 ist bereits die Planung einer 18-Wochen-Tour auf die Seidenstraße und auf neuer Route durch die Mongolei und auf dem Transsiberian Highway zurück nach Europa fertig gestellt.

Fahren Sie selbst bei jeder großen Reise mit? Wie kann sich Ihre Familie bzw. wie können sich die Familien der Mitreisenden über den aktuellen Stand informieren?

Ich plane diese größeren Reisen und möchte natürlich steuern, dass alles so läuft, wie ich mir das ausgedacht habe und eingreifen, wenn es zu improvisieren gilt. Auch um mit den Erfahrungen Bewährtes optimieren und in weitere Projekte einfließen lassen zu können bin ich dabei, und natürlich, weil ich selbst so gerne unterwegs bin. Unser Vorankommen lässt sich im Internet nahezu live über ein GPS-Signal verfolgen und über Erlebnisse, Anekdoten, Schwierigkeiten und Amüsantes berichten wir in einem Blog, in den wir auch Fotos einstellen.

<http://blog.busweltreise.de>





STERN BILDER

90 Die gbk in den Medien

95 Die „Gute Reise“ bietet
spannende Lektüre

96 Der Bus als Shooting-Star

100 „Ich wünsche Eddy und
seinem Boss ... ewige Jugend!“

102 Klasse fährt Klasse

Die gbk in den Medien

Neben der Klassifizierung der Fahrzeuge ist auch die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der gbk ein Teil der Imageförderung für die Bustouristik. Deshalb stellt die gbk ihren Mitgliedern Broschüren zur Verfügung, mit denen die Öffentlichkeit über die Vorzüge des Reisebusses als ökologisches und flexibles Verkehrsmittel informiert wird.

Im Bereich der Pressearbeit kooperiert die gbk auch eng mit den RDA und positioniert den IBV als Sprachrohr der Branche. Pro Jahr erzielen IBV, RDA und gbk gemeinsam ca. 600 Presseberichte mit einer Reichweite von rund 80 Millionen Kontakten in der Tages- und Fachpresse. 2014 wurden sogar mehr als 200 Millionen Leser erreicht. Diese guten Ergebnisse konnten auch Dank der Unterstützung durch Rainer Schwarz und seiner PR-Agentur RSPS (www.rsp.de) erzielt werden.



Fach- und Tagespresse

In der Fachpresse informiert die gbk die Branche über aktuelle Entwicklungen im Verband sowie neue Entwicklungen auf dem Gebiet des Buskomforts.

Gemeinsam mit dem RDA klärt die gbk unter dem Dach des IBV die Leser von Tageszeitungen, Anzeigenblättern und Illustrierten über aktuelle Reise-

trends sowie die Zielgruppen der Branche und Vorzüge der modernen Bustouristik auf. Thema sind auch die politischen Forderungen der Verbände, etwa nach dem Abbau von Wettbewerbsdiskriminierungen und bürokratischen Hemmnissen wie den Fahrverboten in Umweltzonen. Seit 2013 steht auch der Fernlinienbus im Fokus der Pressearbeit.

Der gbk-Vorsitzende Hermann Meyering (zweiter von links) gibt 2013 auf dem Tag des Bustourismus in Stuttgart ein Rundfunkinterview zum Thema Fernlinienbusse.



Rainer Schwarz von der Agentur RSPS unterstützt die Pressearbeit der gbk.



Fernlinienbusse

Buskomfort

Trierischer Volksfreund, 8. August 2012
Auflage: 92 048, Reichweite: 180.000



Rheinische Post, 12. Januar 2013
Auflage: 353 86, Reichweite: 700 000



MK Sonntag, 2. September 2012
Auflage und Reichweite: 116 267

Imagekampagne

Kölnische Rundschau, 16. Januar 2013
Auflage: 343 530, Reichweite: 600 000



Badisches Tagblatt, 8. Januar 2013
Auflage: 34 776, Reichweite: 70 000

Trends

Verbraucherumfrage



Augsburger Allgemeine, 5. September 2012
Auflage: 101 541, Reichweite: 181 758



Münchener Merkur, 9. Februar 2013
Auflage: 267 289, Reichweite: 400 000

Internet und Social Web

Unter www.buskomfort.de informiert die gbk über das System der Klassifizierung und hält die Branche über neue Entwicklungen im Verband sowie aktuelle Termine auf dem Laufenden. Ein Pressebereich sowie Online-Versionen von Flyern und Imagebrochüren ergänzen das digitale Angebot. Im Mitgliederbereich liegen die Rundschreiben der gbk und der Prüfbericht, Logos sowie eine detaillierte Auflistung der Leistungen und Sonderkonditionen für Mitglieder

zum Download bereit. Über eine Suchmaske findet der Verbraucher schnell ein klassifizierendes Busunternehmen in seiner Region. Und 2015 bekommt die Homepage der gbk ein neues Gesicht.

Der Facebook-Auftritt der gbk bietet neben bunten und bewegten Bildern auch ein Forum, auf dem sich die Branche vernetzen kann. Wer drauf klickt stellt fest: Gefällt mir!



Website der gbk



Facebook-Auftritt der gbk



40 JAHRE GBK. DIE AUTOSTADT GRATULIERT.

Qualität macht einen Unterschied.

**Das beweist die Gütegemeinschaft Buskomfort
erfolgreich seit 40 Jahren. Zu erstklassigen Reisebussen
gehört auch ein erstklassiges Reiseziel.**

**Seit nunmehr 15 Jahren ist die Autostadt in Wolfsburg
ein Partner der Bustouristik .**

**Reiseideen für das Jubiläumsjahr finden Sie unter
www.autostadt-vertrieb.de.**



Die „Gute Reise“ bietet spannende Lektüre



Mit viel Spaß an der Kreativität gestalten Sandra Hirsch und Alexander Fichtner von der Agentur studiopromedia das Layout des gbk-Magazins „Gute Reise“.

Ein bunter Mix aus Information und Unterhaltung, mit viel Kultur und Lifestyle sowie Artikeln über touristische Trends, interessante Menschen und spannende Reisereportagen: All das bietet die „Gute Reise“. Seit September 2006 erscheint das Bordmagazin vierteljährlich in einer Auflage von rund 8000 Stück. Vorher wurden die gbk-Mitglieder in der „gbk-transparent“ über die Beschlüsse der Jahreshauptversammlungen, neue Dienstleistungen und Sonderkonditionen sowie die Angebote der touristischen Partner auf dem Laufenden gehalten. Doch die Palette der Themen ist bunter geworden, weshalb sich das Heft von der reinen Verbands-Postille immer mehr zu einem informativen Bordmagazin entwickelt hat und schließlich mit neuen Inhalten und einem anderen Namen herausgegeben wurde.

Die kreativen Graphiker der Agentur studiopromedia sorgen für das ansprechende Layout. Neben dem Bordmagazin wird die „Gute Reise“ auch als Verbandsmagazin mit Nachrichten von und für die Branche bundesweit an alle Busreiseveranstalter verschickt.



Der Bus als Shooting-Star

Der Fotograf Thomas Wagner setzt ein tonnenschweres Model geschickt in Szene

Er kann weder mit 90-60-90 dienen, noch verführerisch in die Kamera lächeln. Trotzdem ist der Reisebus ein gefragtes Model, das der Stuttgarter Fotograf Thomas Wagner nicht zuletzt bei gbK-Shootings geschickt in Szene setzt. Dabei entstehen Bilder-CDs für die Pressearbeit und die Kataloggestaltung. Mit Motiven, die Lust auf Busreisen machen.

Herr Wagner, Sie haben ein breit gefächertes Portfolio auf miketraffic.com anzubieten. Für Busunternehmer und die gbK fotografieren Sie auch Busse. Wie setzen Sie die Fahrzeuge für gewöhnlich in Szene?

Nun ja, Busunternehmern ist es immer wichtig, dass die Sache bezahlbar bleibt. Deshalb setze ich in der Regel auf dokumentarische Aufnahmen, die ohne allzu großen Aufwand innerhalb eines halben Tages gemacht werden können. Ich arbeite viel mit Unschärfen und natürlichem Licht. Wer dagegen Hochglanz-Aufnahmen möchte, muss mehr Zeit veranschlagen und deutlich tiefer in die Tasche greifen: Da kann es eine Woche dauern, bis ein Set aufgebaut ist und die Scheinwerfer perfekt platziert sind. Man muss sich die Kulisse vorher genau überlegen – präsentiert sich der Bus etwa in der Abenddämmerung auf einem Berg, bietet das natürlich ganz andere Möglichkeiten als eine Reihe von Fahrzeugen vor einer Werkshalle.

Ist der Bus ein zickiges Model?

Eigentlich nicht, denn einen Bus muss ich weder zum Lachen bringen, noch ihn stundenlang animieren, bis ich die richtige Pose habe. Mit einem Bus kann ich mich beschäftigen, solange ich möchte, ohne dass er die Geduld verliert. Das ist in anderen Bereichen mitunter wesentlich schwieriger.

Hat ein Bus Kurven oder sonstige Schokoladenseiten zu bieten?

Wer denkt, dass Busse öde sind, hat keine Ahnung. Allein schon der Innenraum ist oft eine wahre Freude. Hier wird immer mehr auf ein ansprechendes Design geachtet, auf hochmoderne Sitze und eine schicke Beleuchtung. Da gibt es Linienführungen und Fluchten, die für mich als Fotografen sehr spannend sein können. Fotografiere ich einen Bus von Außen, muss ich natürlich überlegen, wie ich ihn so in Szene setze, dass er entweder als Ganzes wirkt oder Details raffiniert betont werden – so wie etwa das RAL-Gütezeichen Buskomfort.

Welche Herausforderungen bringt das Model-Bus(iness) mit sich?

Im Regelfall will ich nichts beschönigen, sondern den Bus so zeigen, wie er wirklich ist. Das erwartet der Kunde und das erwarten auch die Fahrgäste, die später mit diesem Bus fahren. Wenn im Prospekt alles viel schöner aussieht als das, was die Realität zu bieten hat, ist die Enttäuschung nachher groß. Wenn ich freie Hand und ein unbegrenztes Budget zur Verfügung hätte, würde ich meiner Fantasie natürlich freien Lauf lassen. Doch meistens bin ich durch die Vorgaben meiner Auftraggeber doch ziemlich festgelegt. Dann versuche ich, das Beste aus dem zu machen, was mir zur Verfügung steht. Stellen Sie sich ein Busunternehmen mit 20 bis 30 Bussen vor, die ich alle an einem Tag fotografieren soll. Da bleibt nicht viel Freiraum für Extravaganzen. Trotzdem muss eine Bus-Fotografie immer ein schmückendes Highlight bleiben.

Ist der Bus ein vielseitiges Model?

Natürlich ist er das, vor allem aufgrund seiner ständig wechselnden Fahrgäste. Ich habe vor etwa vier Jahren angefangen, für die gbK zu arbeiten und bin sehr gern bei den verschiedensten Image-Reisen dabei. Je nachdem, ob der Bus zu einer Winterreise oder zu einer Sommertour aufbricht, bieten sich mir ganz unterschiedliche Motive und Lichtverhältnisse.



Thomas Wagner ist ein vielseitiger Fotograf, der Busse und Menschen ansprechend in Szene setzt.



Auch die Sterne fotografiert Thomas Wagner gerne.

Denken Sie vorher viel darüber nach, wie Sie die Leute im Bus in Szene setzen?

Nein, am Besten ist es, darüber überhaupt nicht nachzudenken. Wenn die Leute vorher genau wissen, dass Sie während der Reise in Szene gesetzt werden sollen, geht jede Natürlichkeit verloren. Deshalb versuche ich, mich so gut wie möglich in die Gruppe zu integrieren. Die Reisegruppe soll das Gefühl haben: „Das ist ein ganz normaler Typ, der gehört jetzt eben zu uns.“ Dabei beobachte ich das Geschehen um mich herum aufmerksam und versuche, die richtigen Momente einzufangen: Losgelöste und befreite Situationen. Auch hier setze ich auf natürliches Licht und Unschärfen, um eine gute Situation entsprechend zu präsentieren. Auf so einer Busfahrt geht es mitunter natürlich auch etwas wackelig zu, aber das sollte man als Fachmann im Griff haben. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass Geduld auf Reisen von Erfolg gekrönt ist: Denn dann geben sich die Leute so, wie sie wirklich sind und es gelingen Fotos, die die Lust am Reisen zeigen und wecken.



Bei einem Shooting legt sich Thomas Wagner so richtig ins Zeug.



Thomas Wagner hat einen Blick für Details ...



... und macht mit seinen Bildern große Lust auf Busreisen.



DER VIELSEITIGE.

Der Scania OmniExpress verbindet höchste Sicherheit mit maximalem Fahrgastkomfort. Seine flexiblen Einsatzmöglichkeiten vom Überlandlinienbus bis zum anspruchsvollen Einsatz als Reisebus und eine Vielzahl von Ausstattungsoptionen machen ihn zu einem wahren Multitalent.

„Ich wünsche Eddy und seinem Boss ... ewige Jugend!“

Haimo Kinzler zeichnet Karis für die „Gute Reise“

Der Tübinger Karrikaturist Haimo Kinzler ist der Vater von „Eddy und sein Boss.“ Was inspiriert den Künstler seit Jahren zu immer neuen Bild-Geschichten rund um die Busbranche, die regelmäßig im gbk-Magazin „Gute Reise“ erscheinen?

Wie ist es zur Zusammenarbeit zwischen Ihnen und der gbk gekommen?

Ich zeichnete damals täglich einen Cartoon ins Netz. Bunt, aufwändig mit Aquarellfarben koloriert. Das war ein wahnsinniger Aufwand, das neben meinen sonstigen Arbeiten zu stemmen. Und da dachte der Stefan Zibulla von der gbk wohl, dass man so einem Irren ruhig noch mehr aufhalsen kann. Womit er recht hatte.

„Eddy und sein Boss“ haben in den vergangenen Jahren eine Menge Abenteuer zusammen erlebt. Ich erinnere mich da an ein „Bus-Rodeo“ oder ein „Wettrennen mit Ben Hur“ aus der letzten gbk-Festschrift vor 10 Jahren. Woher nehmen Sie all die Ideen für Ihre Serie, die den Leser des gbk-Magazins „Gute Reise“ regelmäßig zum Schmunzeln bringen?

Ob jemand schmunzelt, kann ich eigentlich nie vorher sagen. Ich nehme halt Ideen, die ich selber witzig finde. Die Frage, woher ich diese Ideen nehme, habe ich natürlich so schon mal gehört. Abgebrühte Kollegen sagen dann, sie kauften ihre Einfälle billig in Nordkorea. Na ja, solche Bildchen zu zeichnen ist eben mein Beruf. Da kriegt man Übung über die Jahre, was das Erkennen von Einfällen angeht.

Was kommt bei „Eddy und sein Boss“ zuerst? Die Zeichnungen oder die Texte?

Mal so, mal so :-)

Sie sprechen in Ihrer Serie „Eddy und sein Boss“ aktuelle Probleme wie etwa den Fahrermangel an. Wie halten Sie sich

selbst über die Busbranche auf dem Laufenden, um mit „Eddy“ am Puls der Zeit zu bleiben?

Ich gestehe freimütig, dass mir der verantwortliche Redakteur das eine oder andere Thema einflüstert. Dann passt der Cartoon auch zur Titelgeschichte.

Welchen Reiz hat die Serie „Eddy und sein Boss“ für Sie selbst? Welche Rückmeldungen bekommen Sie?

Ich zeichne ja sonst eher selten Busse. Da kommt der aktuelle Eddy-Auftrag jedes Mal gerade recht. Vor Eddy hatte ich gar keinen Blick für die unterschiedlichen Formen von Rückspiegeln oder Fensterfronten an diesen Dingern. Nicht, dass meine Zeichnungen realistisch sind, aber ein wenig Sinn für die aktuelle Optik dieser Fahrzeuge ist schon auch nötig. Rückmeldungen? Das hält sich zum Glück in Grenzen. Zeichner sind scheue Gesellen.

Welche Herausforderungen gilt es zu meistern, nicht zuletzt um ernste Themen humorvoll anzupacken?

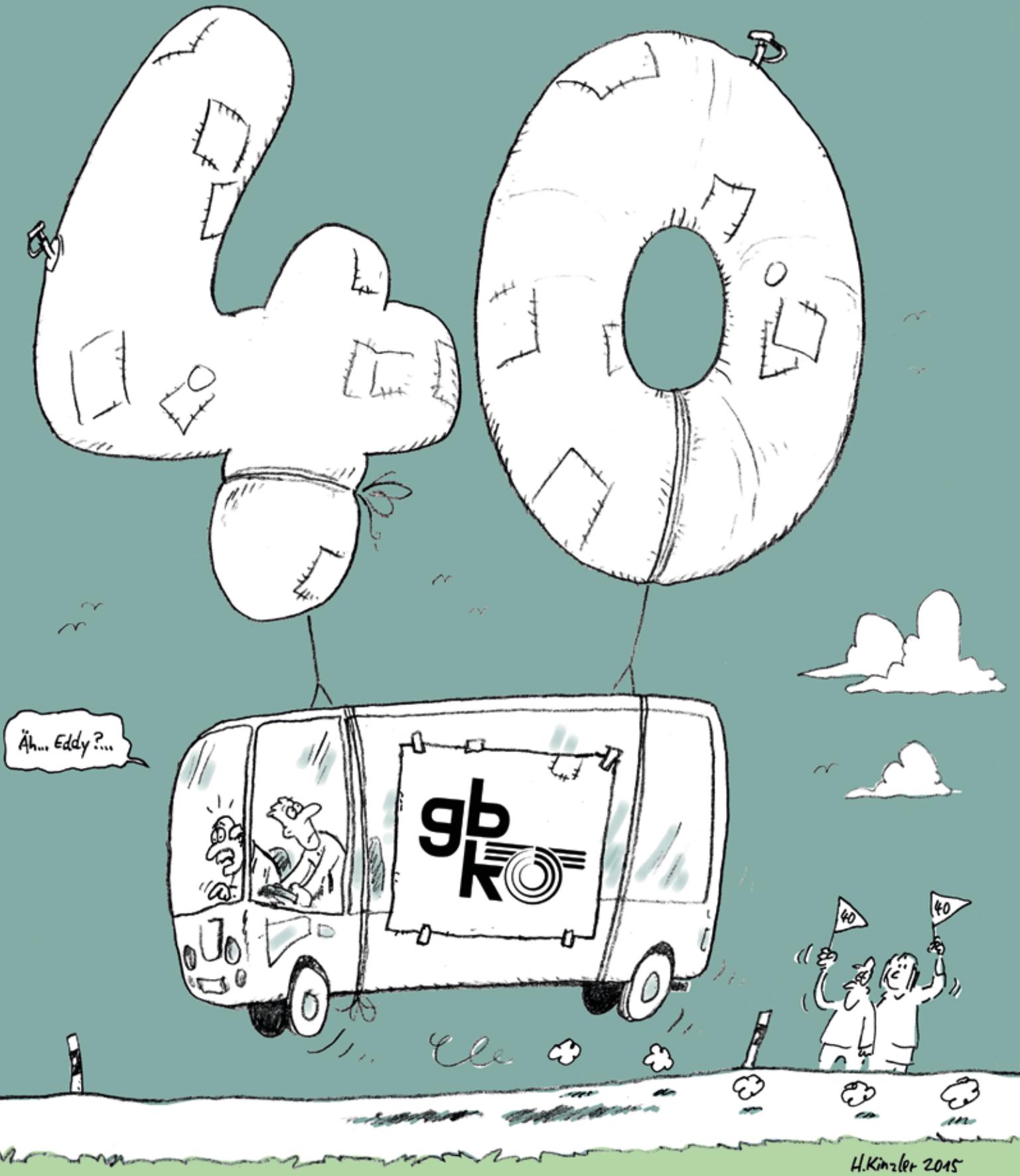
Einmal wurde mir tatsächlich das Bild eines Unterwasserbusses abgelehnt, weil irgendwo ein Flieger ins Meer gestürzt war. Ich verstand nicht so ganz, was das eine mit dem anderen zu tun haben soll, aber als Zeichner hat man da keinen Einfluss. Einmal wurde mir sogar ein Käpt'n Blaubär Drehbuch abgelehnt, weil darin eine große Welle vorkam. Es war die Zeit nach einem Tsunami. Ich habe mich dann gefragt, ob von jetzt an aus Pietätsgründen Wasser generell verboten sei - was bei Seemannsgarn ja eher ungünstig wäre. Soll heißen: Die Herausforderung liegt ganz woanders.

Was wünschen Sie Eddy und seinem Boss für die Zukunft?

Dasselbe, wie für mich: Reichtum, gutes Aussehen, ewige Jugend.



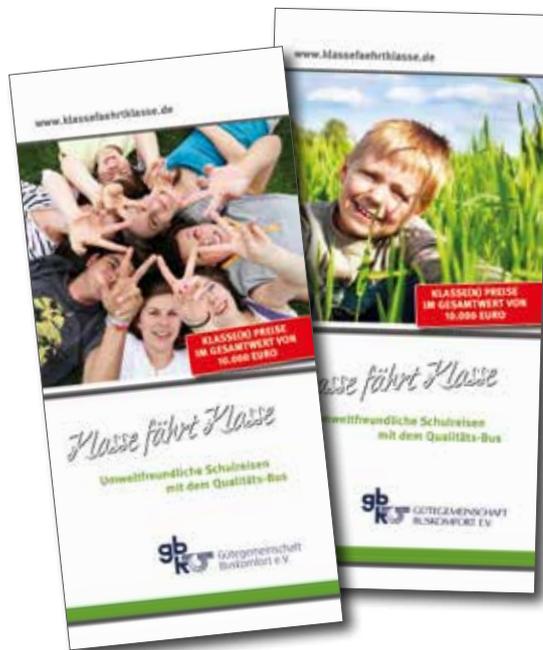
Zur Bustouristik fällt Haimo Kinzler immer was Lustiges ein.



Klasse fährt Klasse

Mit der Kampagne „Klasse fährt Klasse“ informiert die gbk Schulen, Lehrer und Eltern bundesweit über die Vorzüge des modernen Reisebusses als flexibles, sicheres und umweltfreundliches Verkehrsmittel für Klassenfahrten. Mittlerweile hat sich „Klasse fährt Klasse“ von einer Flyer-Kampagne zur erfolgreichen Online-Informationsplattform für pädagogische Fachkräfte entwickelt. Auf www.klassefaehrtklasse.de erhalten Lehrer alle Antworten rund um das Thema pädagogisch wertvolle Klassenfahrten mit dem Reisebus. Von der Planung bis zur Auswahl eines geeigneten Busunternehmers liefert das Portal hilfreiche Tipps und Anregungen.

In einer großen Gewinnspielaktion verlost die gbk jährlich attraktive Klassenfahrten zu ausgewählten außerschulischen Lernorten. Alle Gewinner, die ihre Fahrt zum Klassenpreis mit dem Reisebus antreten, werden von der gbk mit einem finanziellen Zuschuss belohnt.



www.klassefaehrtklasse.de



Im Rahmen von Gewinnspielen verlost die gbk regelmäßig Klassenfahrten zu attraktiven Zielen wie beispielsweise dem Europa-Park in Rust.

Klassenfahrt Klasse



Unter www.klassenfahrtklasse.de finden Eltern und Lehrer viele Tipps für pädagogisch wertvolle Klassenfahrten, die Spaß machen.

Am 19. Januar 2010 präsentierte die gbk auf der Urlaubsmesse CMT in Stuttgart ein Kunstwerk der Superlative: Der längste Konvoi bemalter Faltsbusse der Welt erregte die Aufmerksamkeit der Messebesucher. Eine 267 Meter lange bunte Schlange aus 1700 Pappbussen, die von Schüler(innen) aus der ganzen Bundesrepublik im Rahmen der Kampagne „Klasse fährt Klasse“ fantasievoll gestaltet wurden. Die Schüler griffen zu Buntstiften, Wachskreide und Filzschreibern oder tauchten den Pinsel in Aquarellfarben. Manche klebten auch glänzende Perlen, glitzernde Folien oder bunte Federn auf die Karosserie.







STERN TALER

Mehrwert für gbk-Mitglieder

Neben dem Wettbewerbsvorteil, den die Bus-Sterne bieten, profitieren gbk-Mitglieder von einer breiten Palette attraktiver Mehrleistungen. Das Spektrum reicht von Sonderkonditionen im Versicherungsbereich und Vergünstigungen bei den touristischen Partnern bis zu Rabatten für den Kauf von Reifen und Diesel. Mit dem DKV wurde ein Rahmenabkommen getroffen, das den gbk-Mitgliedern die Möglichkeit bietet, vergünstigt Diesel zu tanken. Mit der DKV-Card steht ein hervorragendes markenübergreifendes Tankstellennetz von ca. 7500 Qualitätstankstellen in Deutschland und über 18 000 Tankstellen bzw. 28 000 Akzeptanzstellen in ganz Europa zur Verfügung. Auch an vielen preisgünstigen freien Tankstellen kann mit der DKV-Card bargeldlos gezahlt werden.

Seminare und Schulungsangebote werden für gbk-Mitglieder zu günstigen Tarifen angeboten. Newsletter informieren über Aktuelles aus der Branche und ihren Verbänden. Genauso wie das gbk-Magazin „Gute Reise“, in dem die Leser auch kulturelle Themen und Reisetipps finden und das den Mitgliedern in höherer Stückzahl kostenlos als Bordmagazin zur Verfügung gestellt wird.

Für die Werbung mit dem Gütezeichen RAL Buskomfort erhalten die Mitglieder kostenlos Bilder-CDs, Anzeigenvorlagen und Imagebroschüren. Flyer für spezielle Zielgruppen wie Schulen informieren über die Vorzüge des Qualitätsbusses als komfortables sowie flexibles Verkehrsmittel und geben Tipps für pädagogisch wertvolle Klassenfahrten.

Mit dem System der Pannenhilfe hat sich die gbk auch zu einem starken Netzwerk entwickelt. Mehr als 200 Unternehmer haben eine Verbandsethik unterschrieben und garantieren sich im Notfall schnelle Unterstützung zu moderaten Preisen. So werden aus Mitgliedsunternehmen echte Partner, die sich mit Ersatzteilen, Bus-Chauffeuren oder Ersatzbussen aushelfen.

Zusammen mit dem Internationalen Bustouristik Verband RDA vertritt die gbk unter dem Dach des Internationalen Bustourismusverbandes (IBV) die Interessen der Branche gegenüber Politik und Medien und engagiert sich für ein positives Image der Bustouristik. Mit ihrer Pressearbeit klärt die gbk gemeinsam mit ihren Partnerverbänden jährlich im Schnitt rund 80 Millionen Leser von Tageszeitungen, Anzeigenblättern und Illustrierten über touristische Trends sowie den Beitrag des Reisebusses zu einer geselligen und umweltfreundlichen Mobilität auf. Und die gbk hilft ihren Mitgliedern, Informationen über Firmenjubiläen, Hausmessen oder die Modernisierung ihres Fuhrparks in der lokalen Presse zu veröffentlichen.



Wolfram Goslich ist mit beiden Ohren dicht an der Branche. Weshalb die gbk zusammen mit dem Kommunikationstrainer regelmäßig Seminare für Busunternehmer und Chauffeure anbietet.



„Nur noch 15 Kilometer bis zur nächsten DKV-Zapfsäule!“





KRIEG DER **STERNE**

110 Denise Riebisch kämpft gegen
den Missbrauch des Gütezeichens
RAL Buskomfort

Denise Riebisch kämpft gegen den Missbrauch des Gütezeichens RAL Buskomfort

Seit ihrer Gründung musste die Gütegemeinschaft Buskomfort gegen Unternehmen vorgehen, die Reisegäste mit selbst vergebenen Sternen hinter das Licht führen, die mit dem RAL-Gütezeichen nicht das Geringste zu tun hatten. Oder gegen Unternehmer, deren Zertifizierung abgelaufen ist und die – trotz wiederholten Mahnungen der gbk – der Aufforderung nicht nachkamen, die Klassifizierung für ihre Reisebusse zu erneuern oder das ungültig gewordene Gütezeichen vom Bus abzunehmen. Denise Riebisch ist in der gbk-Geschäftsstelle die Fachfrau für den Gütezeichenschutz und hat in den vergangenen Jahren viel Erfahrung mit schwarzen Schafen gesammelt.

Frau Riebisch, inwieweit haben Sie bei der gbk all-täglich mit dem Missbrauch der Bus-Sterne zu tun?

Wir bekommen oft anonym Fotos zugeschickt, auf denen Busse zu sehen sind, die mit Sternen gekennzeichnet sind, eine offizielle Klassifizierung und damit das RAL-Gütezeichen aber fehlen. Manchmal sind es auch Zeitungen mit Werbeanzeigen, Reisekataloge oder Links zu Homepages, die uns erreichen. Oder wir stoßen im Internet selbst auf irreführende „Sterne“-Werbung. In letzter Zeit ist mir besonders aufgefallen, dass zunehmend Reisegäste Alarm schlagen, wenn ihnen ein Sternemissbrauch begegnet. Das sind manchmal auch Anrufe von aufgebrachten Touristen, die erzählen, dass sie mit einem „Vier-Sterne-Bus“ gereist sind, der nicht einmal eine Toilette hatte. Oder dass die Sitzabstände ein Witz waren und sie kaum Platz für ihre Beine hatten. Allen Fällen gehen wir nach, wobei wir den Absender immer absolut anonym behandeln.

Wie ist das genaue Vorgehen, wenn ein Bus auffällig wird, weil er sich mit falschen Sternen schmückt? Auf welche gesetzliche Grundlage stützt sich die gbk hierbei?

Zunächst einmal prüfen wir, ob wirklich eine irreführende Werbung vorliegt. Dies ist der Fall, wenn ein Unternehmen seine Busse mit angeordneten Sternen kennzeichnet oder gar das gbk-Gütezeichen nachmacht und aufklebt, beziehungsweise in Wort oder Bild mit der Sterne-Klassifizierung wirbt, ohne dass das RAL-Gütezeichen für den betreffenden Bus verliehen worden ist. Denn eine Klassifizierung ist immer an ein Fahrzeug gebunden.

Je nach Verstoß ist das Vorgehen unterschiedlich – aber in jedem Fall muss das Unternehmen seine irreführende Werbung entfernen. Befindet sich die Wer-

bung auf einer Website, muss diese geändert werden. Sind Sterne am Reisebus angebracht, müssen diese entfernt werden. Ist das betreffende Unternehmen noch kein gbk-Mitglied, weisen wir auf die Möglichkeit der ordnungsgemäßen Klassifizierung des Reisebusses und der Mitgliedschaft in der gbk hin.

Die gbk hat in allen Missbrauchsfällen einen Unterlassungsanspruch aufgrund ihres markenrechtlich eingetragenen Gütezeichens. Wir fordern daher von den Sterne-Sündern eine Unterlassungserklärung. Bedeutet: Bei einem erneuten Verstoß muss das Unternehmen dann eine Vertragsstrafe zahlen. Und die tut mit 4100 Euro pro Verstoß dann auch empfindlich weh, so dass Unternehmen ganz genau darauf achten, auf einen Sterne-Missbrauch zu verzichten. Die Ahndung des „Etikettenschwindels“ erfolgt auf Grundlage des Gesetzes gegen den Unlauteren Wettbewerb (UWG). Wirbt ein Unternehmen mit einer Sterne-Klassifizierung, erweckt es den Eindruck, dass eine Qualitätseinstufung seines Reisebusses vorliegt, die auf der Basis objektiver Merkmale nach neutraler und unabhängiger Prüfung durch eine offizielle Stelle vorgenommen wurde. Ist das Fahrzeug jedoch nicht gültig klassifiziert, wird der Verbraucher getäuscht und das Unternehmen verschafft sich zu Unrecht einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Marktteilnehmern. Gemäß Paragraph 3 und 5 UWG ist diese Irreführung und Beeinträchtigung des Wettbewerbs aber unzulässig.

Nach Auffassung des Bundeswirtschaftsministeriums ist der RAL die zuständige Stelle für das Gütezeichenwesen in Deutschland. Für die Busklassifizierung wurde eigens ein RAL Gütezeichen eingerichtet. Und die gbk ist die einzige Einrichtung in Deutschland, die vom RAL autorisiert ist, dieses zu vergeben und eine Qualifizierung und Gütesicherung mit einem Sternesystem vorzunehmen und diese Klassifizierung zu überwachen.

Denise Riebisch setzt sich für den Schutz der Bus-Sterne ein.



Zeigt sich die überwiegende Zahl der angemahnten Busunternehmer einsichtig oder gibt es auch harte Nüsse? Mit welchen Konsequenzen müssen uneinsichtige Unternehmer rechnen?

Die Rechtsprechung sieht in der Sterne-Werbung ohne gültige Klassifizierung eine irreführende und damit unzulässige Werbung und ist damit eindeutig auf unserer Seite. Daher haben die Unternehmen zum großen Teil über kurz oder lang ein Einsehen. Es gibt natürlich auch uneinsichtige Unternehmen, die sich weigern, die Sterne-Werbung zu entfernen oder eine Unterlassungserklärung abzugeben.

Zeigt sich ein Unternehmen auch nach wiederholter Aufforderung uneinsichtig, melde ich den Wettbewerbsverstoß an die Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs in Bad Homburg. Meist reagieren die Unternehmen auf Post von der Wettbewerbszentrale dann recht schnell. Ist auch das nicht der Fall, dann reicht die Wettbewerbszentrale Klage ein – und spätestens bei Gericht müssen die Unternehmen ihren Wettbewerbsverstoß dann einsehen.

Es gibt auch „harte Nüsse“ und da bleibt nur, die teils extrem emotionalen Reaktionen nicht persönlich zu nehmen. Teilweise werde ich von Unternehmern beschimpft und bedroht, die nicht einsehen, dass ihr Sterne-Missbrauch und die Täuschung der Verbraucher ein Gesetzesverstoß ist. Ich habe schon viele Argumente gehört, mit denen Unternehmen versuchen, sich herauszureden. Manchmal begegnet mir da auch eine ganz besondere Kreativität, doch das Wettbewerbsrecht gilt für alle Unternehmen gleich. Einmal hat ein Wiederholungstäter eine besondere Tour versucht: „Sie sind schuld, wenn meine Mitarbeiter ihre Arbeitsplätze verlieren“, hat er mir vorgehalten. Da muss man einfach sachlich bleiben und auf die klaren Fakten verweisen. Aber solche Fälle bleiben in Erinnerung. Wenn jemand persönlich beleidigend wird, macht es wenig Sinn, sich unnötig mit der Sache aufhalten zu lassen: Dann geht der Fall weiter seinen juristischen Gang.

Seit Beginn führen die Mitarbeiter der gbk eine Liste über alle Missbrauchsfälle: Wir kennen also unsere schwarzen Schafe, die Wiederholungstäter, die immer wieder mal auffällig werden. Auf der anderen Seite gibt es aber auch tatsächlich noch Unternehmen, denen nicht bewusst ist, dass sie sich nicht

einfach selbst eine Reihe von Sternen auf den Bus kleben oder im Katalog mit „5-Sterne-Bus“ werben dürfen. Die klären wir entsprechend auf, bestehen aber auch hier darauf, dass der Wettbewerbsverstoß behoben wird.

Zur Statistik: Hat sich die Anzahl der Missbrauchsfälle in den vergangenen Jahren vermehrt oder verringert?

Seit 2004 sind es zwischen 100 und 150 Fälle, die wir jährlich bearbeiten – Tendenz eher steigend. Im ersten Halbjahr 2014 konnten wir 44 Fälle abschließen; davon haben sich neun Unternehmen für eine gbk-Mitgliedschaft entschieden und ihre Fahrzeuge offiziell klassifizieren lassen.

Welcher Schaden wird durch irreführende Werbung angerichtet?

Wer mit Sternen wirbt, muss eine Klassifizierung vorweisen können, sonst macht er sich der Verbrauchertäuschung schuldig. Das Gütezeichen, das klare Richtlinien vorgibt, wird durch Missbrauch verwässert und verliert seine Glaubwürdigkeit. Besonders aber leidet die Bus-Branche als Ganzes, wenn getäuschte Verbraucher sich wütend komplett gegen den Bus entscheiden und sagen: „Ich fahre nie wieder mit dem Bus.“

Was sollte man tun, wenn einem unterwegs ein Bus auffällt, der sich mit falschen Sternen schmückt?

Den Missbrauch am besten dokumentieren: dies funktioniert heute recht problemlos, indem man ein Foto von den Sternen am Bus und vom Nummernschild z.B. mit dem Smartphone macht. Dazu noch Zeit, Ort und das betreffende Busunternehmen notieren – und dann alles an die gbk senden, so dass wir dem Fall nachgehen können.





STERNCHEN

40 Jahre Gütegemeinschaft Buskomfort

1972
Oktober

Treffen von Vertreter des WBO, des BDP (Vorgänger des BDO), des RDA und des DRV mit Vertretern der Herstellerfirmen Daimler-Benz, M.A.N., K.H.D., Kässbohrer und Auwärter zu einer Sondersitzung in Kiel, um sich darüber auszutauschen, wie das Image des Busses verbessert werden kann.

1973
20. Juni

Arbeitssitzung der „Arge“ (Arbeitsgemeinschaft junger Omnibusunternehmer): Erste Diskussionen zwischen BDP und Herstellerfirmen über die Beschaffenheit eines Gütezeichens.

1974
2. Oktober

Der Verein Gütegemeinschaft Buskomfort wird in der Geschäftsstelle des WBO in der Stuttgarter Gustav-Siegle-Straße 16 gegründet: Als Vorsitzender wird einstimmig Diplom-Ingenieur Friedel Rau gewählt, als sein Stellvertreter Norbert Grein; zum Geschäftsführer wird Rolf Breitschwerdt ernannt. Gründungsmitglieder sind: Albrecht Auwärter, Eberhard Hafner, Willi Knisel, Wolfgang Kühner, Norbert Grein, Friedel Rau und Rolf Breitschwerdt.

1975
20. Februar

Erste Mitgliederversammlung der Gütegemeinschaft Buskomfort im Stuttgarter Hotel „International“.

1979
1. Januar

Rolf Schmid übernimmt die Geschäftsführung der gbk

25. Januar

Der Ausschuss für Öffentlichkeitsarbeit wird gegründet: Start der Gemeinschaftsaktion „Plus für Bus“ der Hersteller Auwärter-NEOPLAN, Daimler-Benz, Kässbohrer-Setra, Magirus-Deutz und M.A.N mit privaten Omnibusunternehmern und Omnibusverbänden.

1980

Auch die Unternehmen Ernst Auwärter, Drögmöller und Vetter beteiligen sich an der Aktion „Plus für Bus“

1981

Das Gütezeichen wird als Dienstleistungsmarke eingetragen.

1982
2. September

Erste Sitzung des Touristischen Beirats

1984

Die gbk gibt ihren Vereinssitz in Stuttgart auf und bezieht mit der IGP und dem Bildungswerk der Omnibusunternehmer ein Gebäude und Lageräume in Filderstadt-Bonlanden.

1986
1. November

Bei der 11. Mitgliederversammlung in Stuttgart löst Heinz Goy, heute Geschäftsführer von Globetrotter Reisen GmbH in Hamburg, Friedel Rau als Ersten Vorsitzenden der gbk ab; ab diesem Jahr wirbt die gbk mit dem Slogan „Der Bus hat Klasse, wenn die Sterne stimmen“.

1987
1. November

12. Mitgliederversammlung der Gütegemeinschaft Buskomfort in Bonn.

1989
26. Januar

13. Mitgliederversammlung der gbk in Stuttgart.

1990
1. Juni

14. Mitgliederversammlung der gbk in Stuttgart.

1991
1. und 11. April

15. Mitgliederversammlung der gbk in München.

1992
1. und 19. März

16. Mitgliederversammlung der gbk in Mannheim.

1993

Gabriele Werle-Schmid übernimmt die Geschäftsführung der gbk.

1. und 25. März

17. Mitgliederversammlung der gbk in Neu-Ulm.

1994

Umzug der Gütegemeinschaft von Filderstadt-Bonlanden nach Böblingen.

1. und 16. Mai

18. Mitgliederversammlung der gbk in Berlin.

1995
1. Februar

Das RAL-Anerkennungsverfahren um den fünften Stern wird eingeleitet.

1. und 23. März

19. Mitgliederversammlung der gbk in Hannover: Günther Bliedehäuser-Nille wird als Vorsitzender der Gütegemeinschaft Buskomfort gewählt.

**1996****1. Februar**

Die Erweiterung um den fünften Stern wird vom RAL anerkannt.

1. und 21. Mai

20. Mitgliederversammlung in Gelsenkirchen

1997**1. Juni**

21. Mitgliederversammlung in Ludwigsburg.

1999**1. März**

24. Mitgliederversammlung der gbk in Berlin-Spandau.

1. Juli

Rainer Klink, Inhaber der Firmengruppe Schnaith/KM in Tübingen wird neuer Vorsitzender der Gütegemeinschaft.

1. November

Geschäftsführerin Gabriele Werle-Schmid scheidet aus der gbk aus; der seit August 1999 tätige stellvertretende Geschäftsführer Martin Becker leitet die Geschäftsstelle.

2000**1. und 29. März**

25. Mitgliederversammlung der gbk in Hannover.

1. September

Martin Becker übernimmt die Geschäftsführung der gbk.

2001**1. und 28. März**

Bei der 26. Mitgliederversammlung in Rust werden Änderungen bei den Güte- und Prüfbestimmungen und den Durchführungsbestimmungen beschlossen: Änderung der Tische im Vier-Sterne-Bus, die Armlehne wandseitig entfällt.

1. Oktober

Die neuen Güte- und Prüfbestimmungen treten in Kraft und werden durch die Vorstände von gbk und RAL bestätigt.

2002**1. Januar**

Eine Klimaanlage ab Gütestufe 3 wird für Neufahrzeuge, die nach dem 1. Januar 2002 zugelassen werden, Pflicht.

8. und 9. März

27. Mitgliederversammlung der gbk in Wolfsburg.

2003**1. und 29. März**

Änderungen der Güte- und Prüfbestimmungen werden auf der 28. Mitgliederversammlung in Dortmund beschlossen: Die Gütegemeinschaft entlastet ihre Mitglieder – die Prüfintervalle der Eigenprüfung werden verlängert; ebenfalls im März 2003 schließt die gbk einen Rahmenvertrag mit der Touristik Assekuranz (TAS) in Frankfurt ab: Das professionelle Krisenmanagement „Crisis Assist“ wird Mitgliedern der gbk zum Sondertarif angeboten.

2004**1. Januar**

29. Mitgliederversammlung der gbk in Stuttgart.

2005**1. März**

30. Mitgliederversammlung der gbk in Berlin.

2006**1. April**

31. Mitgliederversammlung der gbk in Stuttgart. Xaver Hörmann und Heinrich Marti werden als gbk-Vorstände einstimmig in ihren Ämtern bestätigt. Das neue Gütezeichen „RAL Buschauffeur Fahrerschulung“ wird verabschiedet.

2007**1. Dezember**

RDA-Präsident Richard Eberhardt und der gbk-Vorsitzende Rainer Klink unterzeichnen das „Frankfurter Abkommen“, mit dem beide Verbände eine enge Kooperation auf struktureller und institutioneller Ebene vereinbaren.

2008**1. bis 20. Januar**

Mit einem Gemeinschaftsstand präsentieren sich die gbk und der WBO erstmalig auf einem Busreisemarktplatz anlässlich der CMT.

1. Februar

33. Mitgliederversammlung der gbk in Frankfurt. Rainer Klink wird in seinem Amt als Vorsitzender des Verbandes bestätigt. Auch Hermann Meyering und Wilhelm Schmidt werden einstimmig in den Vorstand wiedergewählt. Zentraler Punkt ist die Abstimmung über das „Frankfurter Abkommen“. Die Mitglieder der gbk verabschieden das Kooperationsabkommen mit dem RDA einstimmig.

September

Der Bundesumweltminister empfiehlt: „Fahren Sie Bus!“ Mit diesem Appell verleiht Sigmar Gabriel dem Bus als klimafreundlichstem Verkehrsmittel ein neues Gütezeichen. Auch deutsche Bu-

sunternehmer bekennen Farbe: Der RDA und die gbk stellen ihren Mitgliedern zur Internationalen Automobilausstellung IAA in Hannover grüne Aufkleber mit der Empfehlung des Ministers zur Verfügung.

2009**23. April**

Zur Eröffnung der Bundesgartenschau (BUGA) treffen sich der Internationale Bustouristik Verband RDA und die Gütegemeinschaft Buskomfort (gbk) das erste Mal gemeinsam zur 34. gbk-Mitgliederversammlung in Schwerin.

10. September

Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel lädt die Spitzen der deutschen Tourismuswirtschaft zu einem Gespräch am 10. September 2009 in das Bundeskanzleramt in Berlin ein. RDA-Präsident Richard Eberhardt vertritt zu diesem Termin die Interessen der Bustouristik und ihrer Leistungsträger sowie der gbk-klassifizierten Busunternehmen.

2010**21. bis 25. April**

35. Mitgliederversammlung der gbk in Bratislava. Wechsel im Vorstand der gbk: Michael Göpfarth ist der neue Obmann des Güteausschusses. Der Geschäftsführer der Evo Bus GmbH Mercedes Benz Omnibusse ist Nachfolger von Hans-Joachim Pilz, der nach langjährigem Engagement aus dem gbk-Vorstand ausscheidet. Auch Hartin Müller kandidiert nicht mehr für ein Amt im Vorstand.

2011**31. März**

Auf der 36. gbk Mitgliederversammlung in Hamburg wird Hermann Meyering einstimmig als Nachfolger von Rainer Klink an die Spitze der gbk gewählt. Rainer Klink ist weiterhin als Ehrenvorsitzender für die gbk tätig. Ebenfalls einstimmig verabschieden die Mitglieder der gbk die Satzung für einen gemeinsamen Verband mit dem RDA. Damit hat die gbk die Voraussetzung dafür geschaffen, dass der Zusammenschluss unter dem Namen „Internationaler Bustourismusverband – der gemeinsame Verband von RDA und gbk“ seine Arbeit aufnehmen kann.

11. Mai

Die Spitzen des Internationalen Bustouristik Verbandes RDA und der gbk unterzeichnen in Köln die Satzung für den gemeinsamen Verband. RDA-Präsident Richard Eberhardt ist Präsident des Internationalen Bustourismusverbandes (IBV).

2012**April**

37. Mitgliederversammlung der gbk in Graz. Die gbk-Basis hat das Wort: Alle Mitglieder werden schriftlich zum Sitzkomfort im Vier-Sterne-Bus befragt. Die Frage, ob in diesen Fahrzeugen künftig auch eine Fünfer-Rückbank zulässig sein soll, wurde zunächst kontrovers diskutiert.

Juli

Die schriftliche Befragung ist ausgewertet: Mehr als die Hälfte der Mitglieder der gbk votiert für die Vierer-Rückbank im Vier-Sterne-Bus. Es bleibt damit bei der bisherigen Regelung. 40 Prozent der gbk-Mitglieder haben sich an der schriftlichen Befragung beteiligt.

2013**11. April**

38. Mitgliederversammlung der gbk in Augsburg. Robert Kappel, Entwicklungschef bei EvoBus, wird einstimmig in den Vorstand des Verbandes gewählt.

2014**3. April**

39. Mitgliederversammlung der gbk in Brügge. Hermann Meyering wird als Vorsitzender des Verbandes einstimmig wiedergewählt. Auf der gbk-Mitgliederversammlung werden auch einige Änderungen der Güte und Prüfbestimmungen verabschiedet. So müssen in Fünf-Sterne-Bussen ab dem 1. Juli 2016 großzügig dimensionierte Komforttoiletten mit einer Stehhöhe von mindestens 1,80 Meter eingebaut werden. Für die Nutzung multimedialer Systeme wird in diesen Fahrzeugen für jede Standarddoppelsitzreihe eine Steckdose vorgeschrieben. In Bussen mit vier und fünf Sternen müssen die Sitze im Fond mindestens 450 Millimeter breit sein. Die 2 plus 1 Bestuhlung kann mit entsprechenden Plaketten als Zusatzausstattung gekennzeichnet werden. Auch die Ausstattung einer Miniküche ist nicht mehr bis ins Detail festgeschrieben.

2015**16. bis 18. April**

40. gbk-Mitgliederversammlung in Leipzig und gemeinsame Tagung mit dem RDA unter dem Dach des IBV unter dem Motto „Klickkontakt mit dem Verbraucher – Auf Augenhöhe mit dem Wettbewerb“.

Statistik

| Jahr | klassifizierte Busse | Mitglieder |
|------|----------------------|------------|
| 1975 | 121 | 54 |
| 1976 | 292 | 86 |
| 1977 | 556 | 129 |
| 1978 | 894 | 186 |
| 1979 | 1219 | 252 |
| 1980 | 1544 | 312 |
| 1981 | 2101 | 331 |
| 1982 | 2437 | 463 |
| 1983 | 2946 | 476 |
| 1984 | 2092 | 535 |
| 1985 | 2139 | 538 |
| 1986 | 2343 | 586 |
| 1987 | 3028 | 700 |
| 1988 | 3276 | 801 |
| 1989 | 3524 | 855 |
| 1990 | 3575 | 864 |
| 1991 | 3147 | 876 |
| 1992 | 3178 | 863 |
| 1993 | 3177 | 896 |
| 1994 | 2948 | 851 |
| 1995 | 2439 | 804 |
| 1996 | 1991 | 762 |
| 1997 | 1919 | 723 |
| 1998 | 1547 | 623 |
| 1999 | 1202 | 521 |
| 2000 | 1067 | 452 |
| 2001 | 1086 | 456 |
| 2002 | 1088 | 456 |
| 2003 | 1117 | 470 |
| 2004 | 1190 | 484 |
| 2005 | 1161 | 494 |
| 2006 | 1213 | 501 |
| 2007 | 1246 | 505 |
| 2008 | 1211 | 510 |
| 2009 | 1215 | 520 |
| 2010 | 1207 | 517 |
| 2011 | 1185 | 518 |
| 2012 | 1194 | 497 |
| 2013 | 1136 | 497 |
| 2014 | 1106 | 497 |

Konstante Mitgliederzahlen gegen den Trend

Die gbk konnte zwischen 1975 bis 1990 ein stetiges Mitgliederwachstum sowie ein Wachstum der klassifizierten Fahrzeuge verzeichnen. 1994 wurde auf der Mitgliederversammlung in Berlin eine Werbeumlage zur Finanzierung einer bundesweiten Imagekampagne für den Bus beschlossen. Aus dieser Umlage wurden bundesweite Anzeigen in der Bild, Bunte, Hörzu und weiteren Zeitschriften geschaltet, um das Image des Busses in der Öffentlichkeit zu verbessern. Die Mitglieder mussten deshalb jeden Tag pro Bus 1 DM als Umlage bezahlen. Viele Mitglieder waren damit nicht einverstanden, weshalb die gbk von 1996 bis 2000 mit einem drastischen Mitgliederrückgang und einem Rückgang der klassifizierten Fahrzeuge zu kämpfen hatte. Seit dem Jahr 2000 ist die Anzahl der klassifizierten Fahrzeuge wieder kontinuierlich angestiegen; seit 2002 auch die Anzahl der Mitglieder. In den vergangenen Jahren hat sich die Zahl der Busunternehmer um ein Fünftel verringert. Die gbk konnte ihre Mitgliederzahlen gegen diesen Trend konstant halten.

Der Deutsche Busmarkt

Unternehmen und Beschäftigte

4200 Omnibusunternehmen

91000 Busfahrer

76000 Busse

41000 davon in privaten Busunternehmen

9500 davon Fernreisebusse

Wirtschaftsfaktor Bus

6,6 Mrd. € Umsatz aus dem Busverkehr

1,4 Mrd. € davon aus Busreiseverkehr

5,1 Mrd. € davon aus Linienverkehr

10,5 Mrd. € Bruttoumsatz aus Bustouristik
(mit Umsätzen aus Zusatzleistungen wie Hotel + Essen)

205 000 Arbeitsplätze direkt von der Busreisebranche abhängig

Marktvolumen Bustourismus

5,3 Mio. Busurlaubsreisen (ab 5 Tagen Dauer)

12,0 Mio. Kurz-Urlaubsreisen mit dem Bus (Dauer von 2 bis 4 Tagen)

70,0 Mio. sonstige Verkehre (Tagesfahrten, Ausflüge)

19,4 Mio. weitere Urlaubsreisen mit kombinierter Busnutzung

Quelle: RDA Marktforschungsbericht 2014

Nach der aktuellen Analyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR), die im März 2015 veröffentlicht wurde, liegt der Marktanteil des Busses bei Urlaubsreisen ab einer Länge von fünf Tagen bei acht Prozent.

Der Busurlaubsreisende

Durchschnittsalter: 58 Jahre

Urlaubsreisen (ab 5 Tagen Dauer, Mittelwert): 1,3
Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage Dauer, Mittelwert): 0,7
Reiseausgaben pro Person/Reise (Mittelwert): € 718
Haushalts-Netto-Einkommen (Mittelwert): € 2099

Familienstand

38% verheiratet
34% verheiratet gewesen, ohne Partner im Haushalt

Beruf

12% in Ausbildung
47% Angestellter
30% Arbeiter

Berufstätigkeit

57% im Ruhestand

Lebensphase

31% Senioren, ledig
30% Senioren, Paare
17% Junge Unverheiratete

Reisebegleitung

22% reisen allein
52% reisen zu zweit

Herkunft

17% Nordrhein-Westfalen
14% Bayern
12% Baden-Württemberg

Die Top 3 Urlaubsmotive - Besonders wichtig ist den Busurlaubsreisenden

1. Abstand zum Alltag gewinnen
2. Spaß, Freude, Vergnügen
3. Natur erleben

Die Top 3 der Reisearten

1. Erlebnis-Urlaub
2. Natur-Urlaub
3. Rundreise

Quelle: FUR Reiseanalyse 2014

Der Fernbusreisende

Durchschnittsalter: 49 Jahre

Beruf/Berufstätigkeit

37% sind im Ruhestand
21% befinden sich in Schul- oder Berufsausbildung

Herkunft

15% stammen aus Nordrhein-Westfalen
16% stammen aus Baden-Württemberg
13% stammen aus Sachsen

Familienstand/Lebensphase

39% sind ledig und ohne Partner im Haushalt
30% junge Unverheiratete
22% Senioren Paare

Sonstiges

58% verfügen über ein Haushalts-Netto-Einkommen
 bis 1999 Euro
36% haben keinen PKW im Haushalt

Quelle: FUR Reiseanalyse 2014



Die Top 5 der deutschen Bustouristen

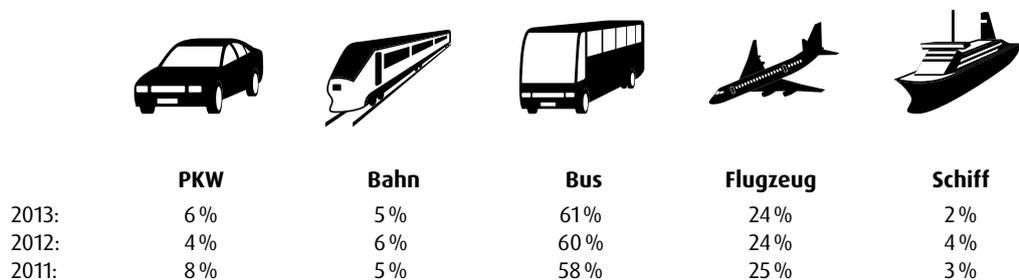
| In Deutschland | Anteil aller Gruppenreisen in % | In Millionen |
|------------------------|---------------------------------|--------------|
| Bayern | 7,6 | 0,42 |
| Mecklenburg-Vorpommern | 4,5 | 0,25 |
| Niedersachsen | 3,6 | 0,20 |
| Sachsen | 3,5 | 0,20 |
| Baden-Württemberg | 3,2 | 0,18 |

| In Europa | Anteil aller Gruppenreisen in % | In Millionen |
|------------|---------------------------------|--------------|
| Italien | 10,9 | 0,61 |
| Österreich | 10,9 | 0,61 |
| Polen | 7,0 | 0,39 |
| Frankreich | 5,5 | 0,31 |
| Spanien | 5,1 | 0,28 |

Quelle: FUR Reiseanalyse 2014 (bezogen auf Urlaubsreisen ab fünf Tagen)

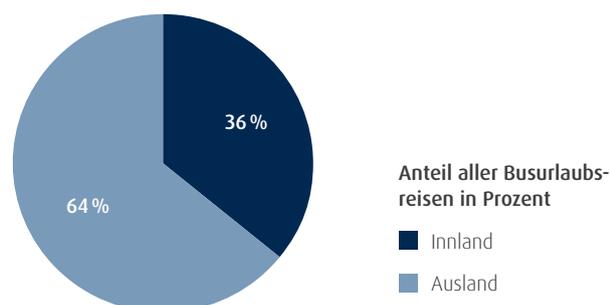
Mehr als die Hälfte der Gruppenreisen werden mit dem Bus unternommen

Anteil an allen Gruppenreisen



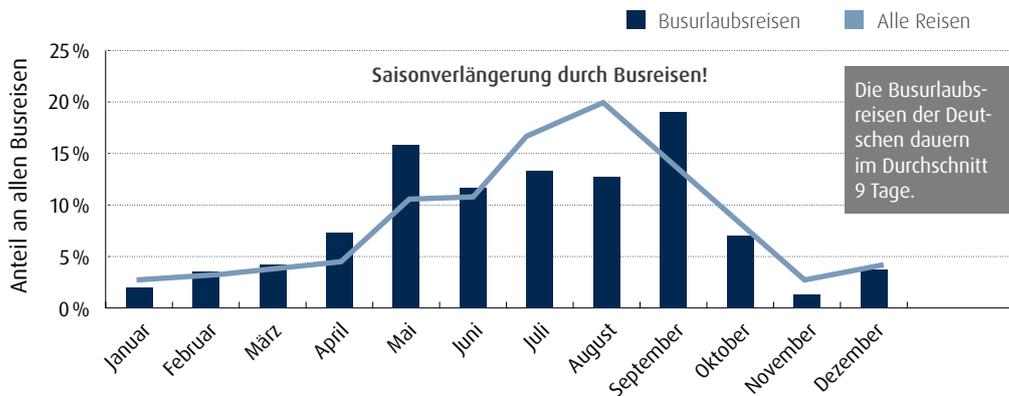
Quelle: ReiseAnalyse 2014, Urlaubsreisen (ab 5 Tagen Dauer), Mehrfachnennungen berücksichtigt

Verteilung der Busurlaubsreisen In-/Ausland



Quelle: ReiseAnalyse 2014, Urlaubsreisen (ab 5 Tagen Dauer)

Reiseantritt



Quelle: ReiseAnalyse 2014, Urlaubsreisen (ab 5 Tagen Dauer), Mehrfachnennungen berücksichtigt

Kombinierte Reisen

Flugreise



Busnutzung: 60,4 %
 Rundreisen: 5,7 %
 Ausflüge: 22,9 %
 Transfer: 47,6 %

Schiffsreise



Busnutzung: 54,1 %
 Rundreisen: 8,2 %
 Ausflüge: 26,4 %
 Transfer: 30,8 %

Bus-Bahnreise

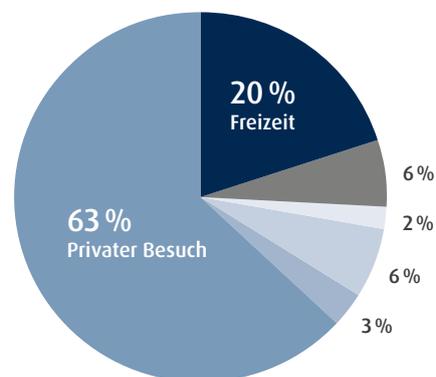


Busnutzung: 22,7 %
 Rundreisen: 1,1 %
 Ausflüge: 12,4 %
 Transfer: 6,1 %

Quelle: ReiseAnalyse 2011, Urlaubsreisen (ab 5 Tagen Dauer)

Der Besuch von Verwandten und Freunden ist Hauptanlass für die Fahrt mit dem Fernbus

- Freizeit & Tourismus (z.B. Städtereise, Ausflug)
- Geschäftlich (Dienstreise)
- Arbeit (Fahrt/Pendeln zum Arbeitsort)
- Ausbildung (Fahrt zum Studien-/Ausbildungsort)
- Sonstige Freizeit (Konzerte, Shopping etc.)
- Privater Besuch (Freunde, Verwandte)



Quelle: IGES Institut 2014

Die Autorin



Elisabeth Bacher, Jahrgang 1976, hat in Tübingen Germanistik und Geschichtliche Landeskunde studiert. Während des Studiums schrieb sie für das „Schwäbische Tagblatt“ über Kleintierzüchter, die örtliche Kulturszene und Querelen im Gemeinderat. Für ein Volontariat bei einem Fachverlag wechselte sie nach Hamburg, wo sie nach ihrer Ausbildung einige Jahre als Redakteurin arbeitete. Seit 2010 ist Bacher als freie Journalistin und Autorin tätig und schreibt vor allem gern über kriminalistische Themen: So etwa, wie die gbk schwarzen Schafen auf die Spur kommt, die Missbrauch mit dem Gütezeichen betreiben. Auch zwei Psycho-Thriller von Bacher sind bereits erschienen: „Ich vermisse Dich nicht“ (Mai 2013, Salonlöwe Verlag Mainz) und „Mord mit Alsterblick“ (Mai 2014, Salonlöwe Verlag Mainz).



busgruppeninfo.de

Serviceportal für Veranstalter von Gruppenreisen

Wir wünschen der gbk alles Gute
zum 40-jährigen Jubiläum
und bedanken uns für
die gute Zusammenarbeit.

Es gibt einfach sehr viele gute Gründe, unser Gruppenportal zu besuchen ...

- Kartensuche** nach Leistungsträgern in der ausgewählten Region
- Warenkorb** für die schnelle Anfrage an mehrere Leistungsträger
- App** für die Suche und Kontaktaufnahme unterwegs...

busgruppeninfo.de - Karte - Internet Explorer
https://www.busgruppeninfo.de/gms/map.php5

Anzeigen:

- Hotels
- Restaurants / Raststätten
- Ausflugsziele / Freizeit
- Touristinfos / Incoming

alle entfernen

Karte drucken

Maredo Restaurant
Stuttgart / Lange Straße
Lange Straße 9

70173 Stuttgart
Deutschland

Tel: +49 (0) 711 / 2214 04
Fax: +49 (0) 711 / 223 7513
Mail: p.vansejow@maredo.de

[mehr Informationen](#)

www.busgruppeninfo.de

