

GESCHÄFTSBERICHT 2014

Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V.



Ein Geschäftsbericht ist immer auch eine Bilanz. Ist 2014 aus Sicht des WBO ein gutes oder ein schlechtes Jahr? Gut: „Wir“ sind wieder einmal Weltmeister geworden. Der WBO hat dazu leidlich wenig beigetragen. Aber freuen darf man sich doch. In der Tarifeinbarung mit ver.di ist es nicht so schlimm gekommen wie befürchtet. Das ist sicher den streikbetroffenen Unternehmen zu verdanken, die hinter dem Verband standen wie eine Eins. Dies verdient Anerkennung – genauso die WBO-Tarifkommission für den unermüdlichen Einsatz.

Und natürlich: Die Kommunalisierung des § 45a PBefG ist vorerst abgewendet. Sicher mit ein Erfolg des oder zumindest für den WBO und seine Mitglieder. Ein Erfolg schon deswegen, weil nichts übers Knie gebrochen wurde. Der Kollateralschaden eines Systemwechsels (nett umschrieben mit „Neugestaltung der ÖPNV-Finanzierung“) wäre beträchtlich und im ganzen Ausmaß erst in einigen Jahren spürbar. Viele Familienunternehmen würden ohne Not vernichtet. Dass das Ganze erst einmal abgeblasen wird, ist ein Zeichen politischer Klugheit, für das wir uns bei den Koalitionsfraktionen und der Landesregierung bedanken.

Festzuhalten bleibt: 1. Der Beteiligungsprozess zu einer möglichen Nachfolgeregelung hat wenig Freude bereitet und viel Zeit gekostet. 2. Der WBO hat sich mit seiner entschiedenen Haltung und den eigenen Vorschlägen keine Freunde gemacht. Dabei braucht gerade der ländliche Raum mehr Geld, wenn die Fahrgastzahlen rückläufig sind und das Mobilitätsangebot im Sinne einer Standortsicherung ausgebaut werden soll. Eine Unterstützung von landräthlicher Seite wäre gewiss kein Fehler. 3. Nach dem Spiel ist vor dem Spiel. Das Thema kommt wieder auf die Tagesordnung.

Das muss es auch. Der WBO hat sich stets für eine transparente und zukunftsfähige Neuregelung stark gemacht, die den ländlichen Raum aufwertet. Leider sind die Standpunkte unverändert konträr. Für einige ist das künftige Ergebnis bereits „gesetzt“. Eine Kommunalisierung mit Zustimmung des privaten Busgewerbes kann es aber nicht geben.

Die entscheidende Frage lautet: Welches Gewicht soll unternehmerische Kompetenz im ÖPNV in Zukunft noch haben? Im Zuge des Beteiligungsverfahrens ist offensichtlich geworden, dass manche die Ausgestaltung des ÖPNV lieber der öffentlichen Verwaltung anvertrauen wollen. Dem wird der WBO solange entschieden entgegentreten, als es noch ein Gewerberecht in Gestalt des heutigen PBefG gibt.

Auf dessen Grundlage treten wir für eine neue, natürlich EU-konforme Regelung ein, die den Unternehmeranspruch weiterhin sichert. Nur so ist gewährleistet, dass die ÖPNV-Mittel eins zu eins beim Kunden ankommen, weil sie ungeschmälert in Verkehrsleistungen gehen und nicht für Verwaltungsstellen, Berater und Rechtsanwälte verwendet werden.

Mit der Verschiebung der Reform hat die Politik die notwendige Zeit gewonnen, um eine Neuregelung zu finden, die auch den privaten Unternehmen, dem ländlichen Raum und damit letztlich dem Gesamt-ÖPNV in Baden-Württemberg gerecht wird; Zeit auch für eine eventuell erforderliche Notifizierung in Brüssel. Wir werden uns unverändert in diesen Prozess einbringen und zu einer tragfähigen Lösung beitragen.



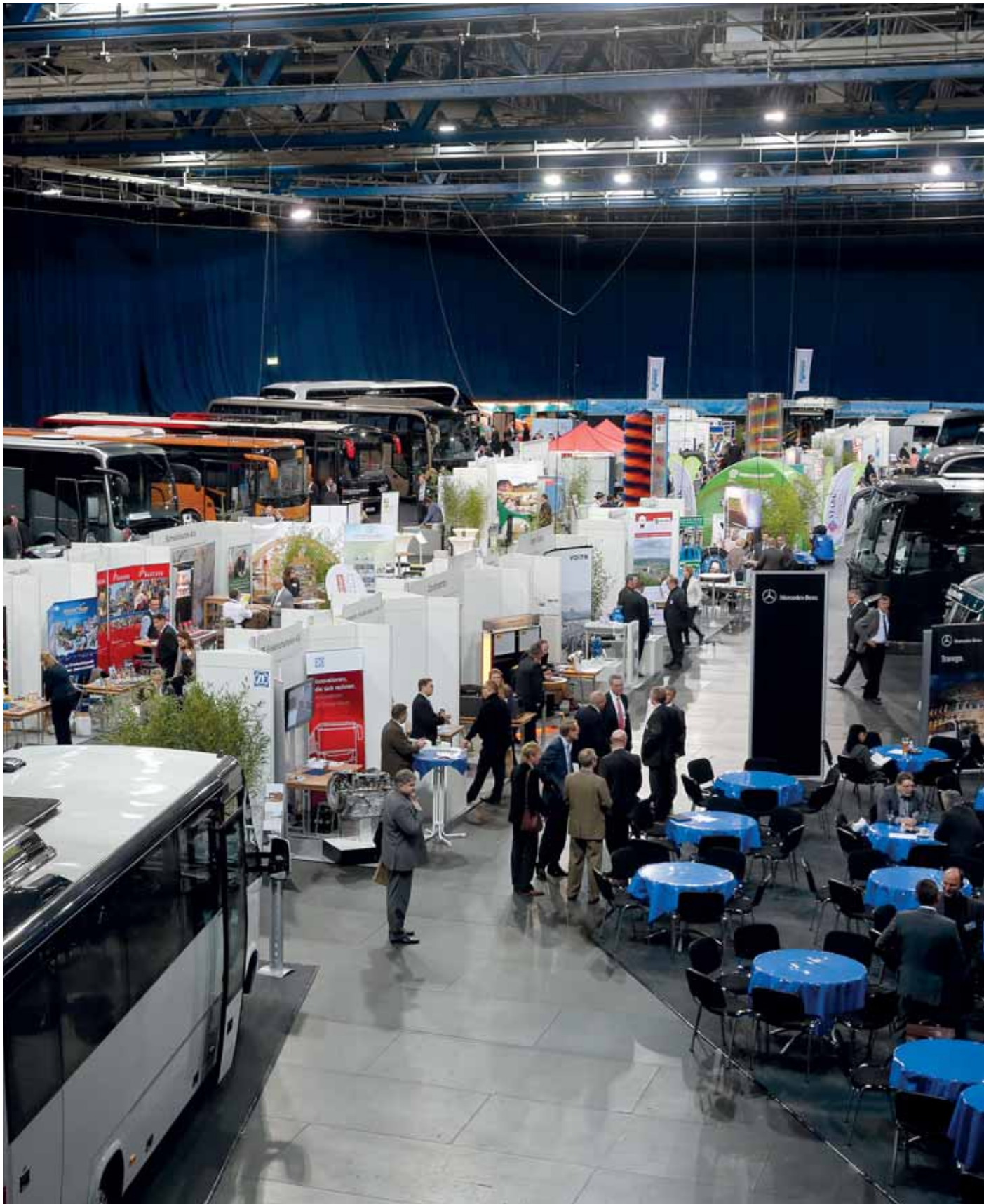
Dr. Witgar Weber
WBO-Geschäftsführer

Veranstaltungen / Events / Aktionen	2
Aktuelle Fragen	14
Öffentlicher Verkehr	24
Touristik.....	40
Arbeit und Soziales	46
Technik/Sicherheit/Umwelt	50
Aus- und Weiterbildung.....	58
Dienstleistungen	62
Über uns	68
/ Kreisobleute.....	72
/ Ausschüsse.....	74
/ WBO-Junioren.....	77
/ Nachruf Kurt Will.....	78
/ Gedenktafel	79
/ Firmenjubiläen	80

BILDNACHWEISE

© 2013 Internationaler Bustourismusverband: Titelbild
 Martin Stollberg: Seite 7 (*Foto von Verkehrsminister Hermann auf der i-Mobility*)
 Staatsministerium Baden-Württemberg: Seite 10 (*Minister Peter Friedrich und Klaus Sedelmeier, WBO*)
 © EvoBus GmbH Setra Omnibusse: Seite 18
 © 2014 Daimler AG: Seite 24, 40, 50
 Bürgerbusverein Salach e.V., Fabian Dobeschinsky: Seite 35 (*Bild Bürgerbusse*)
 Hendrik Soost: Seite 43, 58
 © Picture-Factory – Fotolia.com: Seite 46
 © Volvo Bus Corporation: Seite 47

Alle weiteren Bilder stammen aus dem Fotoarchiv des WBO.



Jahrestagung & BUSFORUM 2013, 5. & 6. Dezember 2013

Die Jahrestagung des WBO in der Stuttgarter Hanns-Martin-Schleyer-Halle mit der Mitgliederversammlung, der Fachausstellung BUSFORUM und den thematisch breit gefächerten Fachvorträgen kam auch in 2013 bei Teilnehmern, Besuchern und Ausstellern sehr gut an. Die für die Omnibusbranche bedeutsame Kommunikationsplattform wurde mit Spannung erwartet: Die Neugestaltung der ÖPNV-Finanzierung, das Tarifreue- und Mindestlohngesetz in Baden-Württemberg und der boomende Fernbuslinienmarkt wurden teils heiß diskutiert.

Die Expertendiskussion zur Neugestaltung der ÖPNV-Finanzierung mit Gerd Hickmann, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, Manfred Hovenjürgen von der Landesgruppe Baden-Württemberg des VDV, Franz Schweizer, WBO-Vorstand, Dr. Michael Winnes vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar und Prof. Dr. Holger Zuck, Anwalt aus Stuttgart, zeigte klar die unterschiedlichen Meinungen der Beteiligten. Eine Annäherung der kontroversen Standpunkte war leider nicht zu erkennen, dennoch wurde es als positiv gewertet, miteinander im Gespräch zu bleiben. Neben der Diskussionsrunde erwarteten den Besucher am Donnerstagvormittag noch zwei interessante Vorträge von Dr. Reinhard Schmid zum Thema „Unternehmen in der Krise: Die sieben Todsünden“ sowie Prof. Dr. Conny Mayer-Bonde zum Thema „Trends im Tourismusmarketing“.

In der Mitgliederversammlung am Freitagvormittag standen die Wahlen der Referenten für Verbände/Recht, Touristik, Technik und ÖPNV an, wobei die Amtsinhaber Franz Schweizer, Harald Binder, Walter Kappus und Ulrich Rau jeweils einstimmig im Amt bestätigt wurden. Der WBO-Vorsitzende Klaus Sedelmeier: „Unser Verband zeichnet sich seit Jahren durch eine beständige und verlässliche Arbeit aus. Ich freue mich daher sehr, dass die diesjährigen Wahlen eine klare Bestätigung des bislang Geleisteten darstellen. Der Vorstand geht gestärkt ins neue Jahr und wird auch 2014 die Anliegen der Omnibusbranche in Politik, Wirtschaft und Öffentlichkeit vertreten.“

Die Pressekonferenz zur Jahreshauptversammlung 2013 in der Stuttgarter Hanns-Martin-Schleyer-Halle war von Journalistenseite wie gewohnt gut besucht und hochkarätig besetzt. Thematisch warf die geplante Neuregelung der ÖPNV-Finanzierung ihre Schatten voraus, behandelt wurden aber auch das Landestarifreue- und Mindestlohngesetz sowie die Frage nach Barrierefreiheit im ländlichen ÖPNV.

Im Rahmen der öffentlichen Vortragsveranstaltung richtete der bdo-Präsident Wolfgang Steinbrück ein Grußwort an die Gäste. Im Anschluss daran präsentierte der Verkehrsberater Karlheinz Rößler, wie der Bus der Eisenbahn überlegen ist. Außerdem wurde zum zweiten Mal in der Geschichte des WBO ein besonderer Preis verliehen: Staatssekretär Ernst Burgbacher erhielt unter lang anhaltendem Beifall aus den Händen des stellvertretenden WBO-Vorsitzenden Frank Wiest den „WBO-Award“ für besondere Verdienste um den Tourismus in Deutschland und Baden-Württemberg.

Auf der Fachausstellung BUSFORUM präsentierten knapp 100 Unternehmen in der Arena der Schleyer-Halle ein vielfältiges Angebot für die Busbranche in den Bereichen Busherstellung, Technik, Dienstleistung und Touristik aus dem In- und Ausland. Erstmals waren auch Fernbusunternehmen vertreten, die interessierten Busunternehmen das Konzept vorgestellt haben. Wir bedanken uns ganz herzlich bei den ausstellenden Unternehmen, die maßgeblich zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben.



Staatssekretär Ernst Burgbacher erhält den „WBO-Award“ von Frank Wiest

Wintertagung Nassfeld, 26. – 30. Januar 2014



Vom 26. – 30. Januar 2014 fand die 45. WBO-Wintertagung mit 54 Teilnehmern in Kärnten statt. In einem Euro VI Reisebus, einem Travego M aus dem Hause EvoBus Mercedes-Benz Omnibusse, reisten die Teilnehmer komfortabel und sicher nach Nassfeld. Für das leibliche Wohl während der Fahrt war dank Paul Senghas und Matthias Ebel und mit tatkräftiger Unterstützung einiger Mitglieder bestens gesorgt.

Das moderne 4-Sterne-Hotel Falkensteiner Sonnenalpe bot den Teilnehmern auf 1.500 m Höhe – direkt an der Skipiste – einen einzigartigen Komfort mit großzügigen Zimmern und einem schönen Wellnessbereich.

Nach der Begrüßung durch Hotelchef Dirk Bauer und Christopher Gruber von der Region Nassfeld startete das Tagungsprogramm mit einem Vortrag von Joey Kelly. Der Extremsportler zeigte auf spannende und unterhaltsame Weise, wie er seine scheinbar unmöglichen Ziele erreicht hat. Beim Abendessen konnten die Teilnehmer sich mit Joey Kelly persönlich austauschen.

Peter Schumacher, Projektleiter Euro VI bei EvoBus, erklärte anschaulich, wie „Euro VI im echten Leben“ funktioniert und beantwortete dabei zahlreiche Technikfragen.

Beim Vortrag „Wohlfühlfaktor Bus – dem Fahrgast Sicherheit geben!“ von Yvonne Hüneburg, stellvertretende WBO-Geschäftsführerin, erfuhr die Teilnehmer viel über das Sicherheitsempfinden von Fahrgästen und erhielten Anregungen, wie sie den Wohlfühlfaktor in ihren Bussen steigern können. Volkmar Wagner, Teamleiter ÖPNV & Tourismus bei team red

Deutschland, konnte in seinen beiden Vorträgen anhand verschiedener Beispiele aus Brandenburg Impulse für die Verbindung von Nahverkehr und Tourismus und die Erreichbarkeit touristischer Ziele geben.

In seinem Vortrag widmete sich Alexander Dockenwadel, Leiter Gebrauchtfahrzeuge Deutschland bei EvoBus, dem Thema Gebrauchtfahrzeuggeschäft. Abschließend präsentierte Ulrike Dziolloß von Österreich Werbung die aktuellen Highlights und Kampagnen des Reiselandes Österreich.

Zwischen den Vorträgen hatten die Teilnehmer ausreichend Zeit für Wintersport (begleitet von Skiguides, die die schönsten Pisten des Skigebiets Nassfeld zeigten) und die unterschiedlichsten Freizeitprogramme.

Ein Highlight des Freizeitprogramms war die Schneeschuhwanderung mit Joey Kelly. Bei Sonnenschein und atemberaubender Sicht legten die Teilnehmer 500 Höhenmeter bis zum Gipfel zurück! Kulinarisch ging es beim Besuch der Biermanufaktur Loncium in Kötschach und einem Kochkurs unter Leitung von Hotel-Küchenchef Sascha Cyttrich zu. Am letzten Aufenthaltstag gab es zum Abschluss noch ein Züpfelbobwettbewerb, beim dem die Teilnehmer der Wintertagung mit viel Spaß und Gaudi einen Slalom-Parcours bewältigten.

Ein herzliches Dankeschön für die gelungene Wintertagung 2014 gilt dem Hauptsponsor EvoBus Mercedes-Benz Omnibusse sowie der Region Nassfeld, Österreich Werbung und dem Hotel Falkensteiner Sonnenalpe.



Wintertagung in Nassfeld, Kärnten

Infoevent Landesgartenschau Schwäbisch Gmünd, 8. April 2014

50 Teilnehmer folgten am 8. April 2014 der Einladung zum Infoevent der Landesgartenschau in Schwäbisch Gmünd.

Einen sachkundigen Überblick über das Gelände und die einzelnen Geländeteile gaben Manfred Wenninger sowie Monica Roy-Greve vom Team der Landesgartenschau Schwäbisch Gmünd im Rahmen einer Präsentation.

Im Anschluss wurden die beiden Geländeteile zu Fuß erkundet. Das „Erdenreich“ liegt direkt in der historischen Stauferstadt. Den oberen Geländeteil „Himmelsgarten“ im Stadtteil Wetzgau erreichten die Teilnehmer mit einem Bus. Das Weleda Erlebniszentrum stellte dort sein Angebot vor.

Dank dieses Termins konnten die Teilnehmer schon vor Beginn der Landesgartenschau Optimierungsbedarf bei den Aus-, Einstiegs- und Parkmöglichkeiten anbringen.



Das Landesgartenschau gelände in Schwäbisch Gmünd



Teilnehmer des Infoevents

WBO-Junioren zu Gast im Landkreis Heilbronn, 9. April 2014

Im Frühjahr starteten die Junioren dem Landkreis Heilbronn einen Besuch ab.

Begonnen hat der Vormittag in Gundelsheim im Stammhaus der Schokoladenmanufaktur Schell bei einer Einladung zu Frühstück und anschließend dem Pralinenseminar „Schokolade und Wein, welches Herr Eberhard Schell persönlich durchführte.

Anschließend besuchten wir das Unternehmen OVR (Omnibusverkehr Ruoff) am Standort Neuenstadt a.K., wo uns der GF Herr Horst Windeisen und sein Betriebsleiter Herr Reinhard Mühlhng in Empfang nahmen und uns das Thema Echtzeitinformation und Anschlussicherung im ländlichen Raum am Praxisbeispiel RUBIK anschaulich erklärten. WBO-Vorstand Andreas Kühner (Friedrich Gross OHG, Heilbronn) nahm an diesem Programmpunkt ebenfalls teil und freute sich über die gute Resonanz bei den Junioren.

Herr Andreas Frenzel, GF der Firma Frenzel GmbH, nahm sich die Zeit und führte uns durch die Geschäftsräume, in denen das Unternehmen maßgeschneiderte Busausstattungen plant und realisiert. Im Rahmen der Betriebsführung wurde den Anwesenden schnell klar, dass hier exklusive und anspruchsvolle Kundenlösungen umgesetzt werden, ganz individuell nach Kundenwunsch und einzigartig in der Umsetzung.

Beeindruckt von diesen Möglichkeiten ließen wir den Tag auf Einladung von Müller Reisen in Massenbachhausen ausklingen. Nach einer Besichtigung des großen und modernen Betriebshofgeländes erzählte uns Herr Walter Müller von der Unternehmensgeschichte und von den Herausforderungen der Bustouristik, und wie man diese vor Ort in Massenbachhausen meistert. Zum Abschluss wurden wir im Oldtimer des Unternehmens durch Massenbachhausen chauffiert.



i-Mobility Messe Stuttgart, 10. – 13. April 2014

Vom 10. – 13. April 2014 war der WBO erstmals auf der Messe i-Mobility am Stand des Landes Baden-Württemberg „Nachhaltig mobil: Was uns künftig bewegt“ vertreten.

Gemeinsam mit den Mitausstellern DeinBus, Fahrtenfuchs und MeinFernBus informierten wir rund um das Thema Fernbuslinien. Zudem konnten die Messebesucher ihr Wissen über die Umweltfreundlichkeit, den Komfort und die Services des Verkehrsmittels Bus bei einem Gewinnspiel unter Beweis stellen.

Auch Verkehrsminister Winfried Hermann besuchte unseren Stand und überzeugte sich persönlich vom Komfort des ausgestellten Fernbusses. Hans-Peter Christoph von Avanti Reisen bereicherte das Bühnenprogramm mit einem Vortrag zum Thema „Die Welt ist viel zu schön, um darüber hinwegzufliegen – der Bus als nachhaltigstes Verkehrsmittel“.



Besuch von Verkehrsminister Winfried Hermann



WBO-Stand auf der i-Mobility

'Peer Visit' von EU-Kommissionsbeamten beim WBO

Am 22./23. Mai erfolgte auf Einladung des WBO ein Arbeitsbesuch von zwei Mitarbeitern des Referats Landverkehr bei vier WBO-Mitgliedsunternehmen im Großraum Stuttgart.

Für die EU-Beamten war diese Form von Arbeitsbesuch ebenfalls eine Premiere. Frau Ptaszynska, die für Sozialvorschriften zuständige Mitarbeiterin, zeigte sich offensichtlich negativ überrascht ob des vielfältigen Problemdrucks, den die Sozialvorschriften in Busunternehmen erzeugen. Auf europäischer Ebene liegt das Initiativrecht für rechtliche Veränderungen allein bei der EU-Kommission; deshalb ist es von entscheidender Bedeutung, die zuständigen Mitarbeiter für die Belange und Probleme der Busbranche beim Thema Sozialvorschriften zu sensibilisieren. Dieser Arbeitsbesuch hat dazu einen wichtigen Beitrag geleistet. Thema war auch das Problemfeld der europäischen Kontrollpraxis: Der Arbeitsbesuch verfestigte die bereits bestehende Ansicht der Kommission, dass die Kontrollbehörden oftmals wenig verhältnismäßig vorgehen. Bei Straßenkontrollen ist die Unschuldsvermutung vielfach außer Kraft gesetzt. Verstöße aufgrund von Verdachtsmomenten werden als gegeben erachtet. Frau Ptaszynska sprach im Zusammenhang mit den Freibescheinigungen mehrmals von „offensichtlichem Missbrauch durch die Kontrollbehörden.“ Die Kommission ist keineswegs der Auffassung, dass es lückenloser Aufzeichnungen bedarf. Der Vorschlag der Kommission im Verfahren der VO 165/2014 zielte darauf ab, Lücken konsequent als Ruhezeit anzusehen. Auf Druck der Kontrollbehörden verhinderte dies der EU-Rat der Verkehrsminister.

Die Unternehmensbesuche fanden in englischer Sprache statt. Dieser Herausforderung stellten sich **Kappus Reisen** (Leonberg-Warmbronn), **Schlienz-Tours** (Kernen), **Omnibus Hahn** (Reutlingen) und der **Reutlinger Stadtverkehr** (RSV).

Der Schwerpunkt bei Kappus-Reisen lag auf der 12-Tage-Regelung und den Freibescheinigungen. Bei Schlienz-Tours wurde anhand von Beispielen aus dem Reise-Katalog auf die Problematik der Fahrerdisposition bei gemischten Verkehren, der

12-Tage-Regelung und die Beschränkung hinsichtlich 15-Stunden-Schichtzeit eingegangen. Bei Hahn wurde offensichtlich, wie schwierig es für Busunternehmen sein kann, die Sozialvorschriften mit gewöhnlichen Kundenwünschen in Einklang zu bringen. Beim RSV lag der Schwerpunkt auf dem 28-Tage-Nachweis für Gelegenheitsfahrten auch in nächster Umgebung von Unternehmen. Die WBO-Delegation plädierte nachdrücklich auf eine Öffnungsklausel für diese Verkehre.

Von Seiten des Vorstands nahmen der stellvertretende Vorsitzende **Frank Wiest** und Touristik-Vorstand **Harald Binder** teil. Unterstützt wurde der WBO von **Anja Ludwig** vom bdo. Die Geschäftsstelle hatte Verstärkung in den combus-Trainern **Holger Harders** und **Gabor Duroska**.

Zum Abschluss kam es auf dem Stuttgarter Schlossplatz im Rahmen der Europa-Bustour zu einem Treffen mit EU-Kommissar **Günther Oettinger**, EP-Vizepräsident **Rainer Wieland** und Staatsminister **Peter Friedrich** sowie MdEP **Evelyne Gebhardt**.

Wir danken allen Beteiligten und vor allem den Unternehmen für ihren Beitrag zu diesem gelungenen Arbeitsbesuch!



v.l.n.r.: Anja Ludwig (bdo), Melanie Götz (WBO), Birgit Leyhr (RSV), Ewa Ptaszynska (EU-policy-officer)



v.l.n.r.: Andreas Nägele (EU-policy-officer), Ewa Ptaszynska (EU-policy-officer), Martin Burkart (WBO), Mark Hogenmüller (RSV)



Geschäftsführer Erhard Kiesel (rechts) mit Dr. Witgar Weber und Ewa Ptaszynska



(v.l.n.r.) Andreas Nägele (EU-policy-officer) Walter Kappus (WBO-Vorstand); Ewa Ptaszynska (EU-policy-officer); Dr. Witgar Weber (WBO).



v.l.n.r.: WBO-Vorstand Harald Binder, EP-Vize Rainer Wieland, EU-policy-officer Ewa Ptaszynska, EU-Kommissar Günther Oettinger, EU-policy-officer Andreas Nägele und Baden-Württembergs Staatsminister Peter Friedrich.



Ines Hahn (dritte von rechts) mit Delegation



Frank Wiest und Harald Binder während der WBO-Sozialvorschriften-Präsentation



Gabor Duroska erläutert Ewa Ptaszynska den Ausdruck

Bus-Tour zur Europa-Wahl, 28. April – 23. Mai 2014

Vom 28. April – 23. Mai 2014 fand die Europa-Bus-Tour statt – das Herzstück der Kampagne des Staatsministeriums zur Europa-Wahl. Dank der tatkräftigen Unterstützung zahlreicher Mitgliedsunternehmen und Partner konnten wir die Aktion mit einem „Europawahl-Bus“ als Blickfang unterstützen.

Der Bus tourte in 19 Tagen durch insgesamt 25 Städte in ganz Baden-Württemberg. Am „Europawahl-Bus“ erwarteten die Besucherinnen und Besucher in jeder Stadt neben umfangreichem Informationsmaterial ein Europa-Quiz sowie verschiedene Kurzfilme. An einigen Orten waren außerdem die Landeszentrale für politische Bildung und die Europa-Union mit einer „Bodenzeitung“ vertreten.

Die Tour stieß auf breites öffentliches Interesse und wurde auch von vielen Abgeordneten aus dem Landtag, Bundestag und dem Europäischen

Parlament besucht. Das Highlight zum Schluss war der Besuch von Minister Peter Friedrich, EP-Vizepräsident Rainer Wieland und EU-Kommissar für Energie Günther Oettinger beim Europaaktionstag in Stuttgart am 23. Mai 2014.

22 Mitglieder stellten für die Tour kostenfrei Fahrer, Betankungen und Reinigungen zur Verfügung. Das Haus Iveco überließ uns einen nagelneuen Euro 6 Linienbus Crossway LE, der dank der Unterstützung von KWS Verkehrsmittelwerbung im Design der Europa-Wahl-Kampagne erstrahlte!

Der Minister für Bundesrat, Europa und internationale Angelegenheiten, Peter Friedrich, hat dem WBO-Vorsitzenden Klaus Sedelmeier für das Engagement des Verbandes im Rahmen der Bus-Tour zur Europa-Wahl gedankt. Durch das Engagement aller Beteiligten konnte ein wesentlicher Beitrag zum Gelingen der Europawahlkampagne geleistet werden.



Klaus Sedelmeier, WBO-Vorsitzender und Minister Peter Friedrich



Interview zur Europa-Wahl Bus-Tour 2014



Auftakt der Bus-Tour zur Europawahl in Mannheim



Mitgliederausschuss-Sitzung bei SETRA in Neu-Ulm, 10. Oktober 2014

Am 10. Oktober fand die diesjährige Mitgliederausschuss-Sitzung in Kombination mit einer Vorstandssitzung bei SETRA in Neu-Ulm statt. Während der Vorstand tagte, fand eine Werksführung für die Kreisobleute statt mit anschließendem gemeinsamen Mittagessen in der Werkskantine.



9. ErlebnisBusReise, 11. September 2014

Am Donnerstag, 11. September 2014, fand die 9. ErlebnisBusReise statt. Auf Einladung des WBO und seiner Mitglieder sowie der Landesgartenschau Schwäbisch Gmünd besuchten 1.300 ehrenamtlich in der Hospizarbeit Tätige aus 53 Einrichtungen in ganz Baden-Württemberg die älteste Stauferstadt, um dort gemeinsam einen erlebnisreichen Tag zu verbringen. Unsere Mitglieder stellten für die An- und Rückreise 27 Reisebusse mit Fahrer sowie auch Verpflegung an Bord kostenfrei zur Verfügung. Die Landesgartenschau sponserte die Eintrittskarten und fünf Bäckereien vor Ort verköstigten die Teilnehmer mit Kaffee und Kuchen.

Auch in diesem Jahr begrüßte wieder die Schirmherrin, Sozialministerin Katrin Altpeter, MdL, persönlich alle Teilnehmer und würdigte in ihrer Rede das bürgerschaftliche Engagement der Ehrenamtlichen: „Wie wichtig bürgerschaftliches Engagement in einer älter werdenden Gesellschaft ist, zeigt sich in wohl kaum einem anderen Bereich so eindrucksvoll wie in der Hospizarbeit. Sterben gehört zum Leben, daran können wir nichts ändern. Beeinflussen können wir im besten Fall, wie Sterbende die ihnen verbleibende Zeit erleben. Ich bin sehr beeindruckt, mit welchem hohem persönlichen Einsatz sich viele Bürgerinnen und Bürger in diesem Bereich engagieren. Mir ist bewusst, welche hohen Anforderungen dieser Einsatz an jeden Einzelnen stellt. Deshalb ist es mir wichtig, dieses Engagement zu würdigen.“

Richard Arnold, Oberbürgermeister der Stadt Schwäbisch Gmünd, freute sich als Gastgeber ganz besonders, die in einem Ehrenamt Tätigen begrüßen zu dürfen: „Die ErlebnisBusReise ist eine großartige Sache der Busunternehmer, Menschen gegenüber, die sich für andere engagieren, Verantwortung zu zeigen. Wir freuen uns, Ihnen hier und heute einen Glückstag beschere zu können.“

Klaus Sedelmeier, WBO-Vorsitzender: „Vor acht Jahren haben wir beschlossen, als Verband nicht mehr Spenden zu Weihnachten zu machen, sondern unsere speziellen Möglichkeiten als Busunternehmer für eine Wohltätigkeitsveranstaltung zu nutzen: die ErlebnisBusReise. Seither hat sich diese Veranstaltung alljährlich zu einem Tag der Freude für viele tausende Menschen entwickelt. Gemeinsam mit unseren Partnern machen wir in diesem Jahr wieder unsere Wertschätzung der ehrenamtlichen Arbeit erlebbar. Unser Dank gilt den Omnibusunternehmern, der Landesgartenschau 2014 und natürlich unserem Gastgeber, der Stadt Schwäbisch Gmünd.“

Die vielen persönlichen Rückmeldungen der Teilnehmer vor Ort und im Nachgang der Veranstaltung haben gezeigt, dass es uns gemeinsam gelungen ist, mit der ErlebnisBusReise wieder das Engagement der Ehrenamtlichen zu würdigen. Wir möchten deshalb auch im Namen der Teilnehmer den beteiligten Busunternehmen ein herzliches Dankeschön aussprechen.



ERLEBNISBUSREISE



ErlebnisBusReise zur Landesgartenschau in Schwäbisch Gmünd



ÖPNV-Finanzreform

Ausgangslage der ÖPNV-Finanzierung

Die Ausgleichsleistungen für die Rabattierung von Fahrkarten für den Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG werden in Baden-Württemberg seit 2006 pauschaliert an die Verkehrsunternehmen ausbezahlt. Marktentwicklungen werden im bestehenden Ausgleichssystem mit wirklichkeitsfremden Pauschalansätzen kaum mehr abgebildet.

Die ÖPNV-Finanzierungsreform geht auf die Koalitionsvereinbarung von GRÜNEN und SPD zurück. Dort heißt es: „Wir wollen mehr Transparenz, Effizienz und Rechtssicherheit bei den bislang zersplitterten Fördermitteln für Busse und Bahnen erreichen“.

Die Überlegungen beschränken sich aber lediglich auf die Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG in Höhe von rund 200 Mio. €. Diese stehen nach geltendem Recht den Verkehrsunternehmen zu. Zusammen mit den Mitteln nach § 18 FAG in Höhe von 190 Mio. € (sie gehen schon heute an die Stadt- und Landkreise) bilden sie eine wesentliche Säule der ÖPNV-Finanzierung, insbesondere in der Fläche.

Beteiligungsprozess zur ÖPNV-Finanzierungsreform

Die Landesregierung, die mit einer „Politik des Gehörtwerdens“ wirbt, hat die zukünftige Neugestaltung der ÖPNV-Finanzierung in einem moderierten Beteiligungsprozess seit April 2013 mit den verschiedenen Akteuren ausgiebig erörtert und diskutiert. Vier Modelle standen im Fokus der Diskussionen:

- / landesweite allgemeine Vorschrift (WBO): Erhalt des Unternehmeranspruchs, Stärkung des ländlichen Raums
- / 45a modifiziert (VDV): Erhalt des Unternehmeranspruchs, Fortschreibung des § 45a PBefG mit neuen Sollkosten und Abbildung der Demografieeffekte
- / Kommunalisierungsmodell (Aufgabenträger): einfache Übertragung der Mittel an die Aufgabenträger
- / Kommunalisierungsmodell modifiziert (MVI): Übertragung der Mittel an die Aufgabenträger, Anreizkomponenten, Definition mittelstandsfreundlicher Leitplanken, freiwillige Selbstverpflichtung der Aufgabenträger

Im laufenden Prozess wurde bei der Simulation der verschiedenen Modelle und der vorliegenden Datenbasis zunehmend deutlich, dass eine Reform unter Beibehaltung desselben Finanzvolumens fast unmöglich scheint, da dies zu enormen Verwerfungen führen würde.

Das MVI-Modell, ein sogenanntes modifiziertes Aufgabenträgermodell, wurde bei der Bewertung als „klarer Sieger“ im Vergleich zu den anderen Modellen hervorgehoben und sollte als einziger Vorschlag im Frühjahr 2014 in das Kabinett eingebracht werden. An der Umsetzung zum 1. Januar 2015 hielt das MVI unverändert fest.

Im Ergebnis würde die Kommunalisierung der Mittel einen Systemwechsel im ÖPNV in Baden-Württemberg herbeiführen. Die Verantwortung für den ÖPNV würde endgültig in öffentliche Hände gelegt. Bislang eigenwirtschaftliche Verkehre stünden auf einen Schlag vor dem Aus: Vergabeverfahren wären flächendeckend im Land die Regel.

Der WBO führte zahlreiche politische Gespräche mit den Landtagsfraktionen, um die Position des mittelständischen Omnibusgewerbes und die Tragweite der geplanten Umsetzung des MVI-Modells zu verdeutlichen. Sowohl die WBO-Jahrestagung wurde als Diskussionsplattform mit einem Expertengespräch zu diesem wichtigen Thema genutzt (mehr auf Seite 3) als auch der ÖPNV-Kongress mit einer Podiumsrunde mit Landtags-Abgeordneten (mehr auf Seite 36).

Öffentlichkeitswirksame Aktionen

Mit einer Aktion vor dem Landtag, in dem im Frühjahr ein Kongress der GRÜNEN tagte, machte der WBO mit einem Informationsstand und Flyern auf die Befürchtungen der Busunternehmen aufmerksam.

Trotz der vielen Argumente des WBO und seinen Mitgliedsunternehmen, die gegen das Reformvorhaben sprachen und kritischen Stimmen aus den weiteren Fraktionen hielt das MVI weiter an der geplanten Umsetzung fest. Eine organisierte

Sternfahrt in die Landeshauptstadt Stuttgart mit Busunternehmen aus dem ganzen Land sollte der Debatte noch einmal Nachdruck verleihen, insbesondere in der öffentlichen Wahrnehmung.

Der zeitliche Druck wurde schließlich von politischer Seite herausgenommen und die Reform für

die laufende Legislaturperiode „ausgesetzt“. Von der Ankündigung der Sternfahrt und der Bereitschaft der Busunternehmen unseren Standpunkt noch einmal zu bekräftigen, ist sicherlich ein wichtiges Signal ausgegangen. Die Pauschalierung wird um weitere zwei Jahre verlängert, unter der Voraussetzung, dass bis dahin eine neue Lösung steht.



Minister Winfried Hermann beim WBO, 6. Oktober 2014

Rund 70 Teilnehmer aus Mitgliedsunternehmen kamen am Montag, 6. Oktober, nach Böblingen, um mit Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg, zu sprechen. Zentrales Thema des Abends war das von ihm angestoßene Reformvorhaben zur sog. Neugestaltung der ÖPNV-Finanzierung, das zuletzt für die laufende Legislaturperiode ausgesetzt wurde. Ein Grund dafür war die ablehnende Haltung des WBO gegenüber der angedachten Kommunalisierung der Mittel und einem damit einhergehenden Systemwechsel im ÖPNV in Baden-Württemberg.

WBO-Vorsitzender Klaus Sedelmeier hieß den Gast im WBO-Haus herzlich willkommen: „Sie lösen damit Ihr Versprechen ein: Ich komme zu Euch!“ Er hob hervor, der Verband und die Unternehmer seien offen für Innovationen: „Aber ein Bus, dessen Fahrer und dessen Betriebskosten nicht nachhaltig finanziert sind, fährt nicht. Ohne Bus – kein ÖPNV in Stadt und Land.“ Die Politik müsse immer beides im Auge haben: die Zukunft des ÖPNV in einem sich verändernden Umfeld und die Zukunft der privaten Omnibusunternehmen im Land, ihrer Familien und Mitarbeiter.

Minister Hermann betonte in seinem Vortrag die Wichtigkeit des Dialogs zwischen dem Land, dem

Verband und seinen Mitgliedsunternehmen. Er habe den WBO schon immer nicht nur als reinen Interessensverband wahrgenommen, sondern auch als innovativen Impulsgeber für die Branche. Er warb erneut für das MVI-Modell, das aus allen Modellen das Beste zusammengeführt habe und mit der Verständigung auf „mittelständische Leitplanken“ ein faires Angebot an die Busunternehmen sei. Der Vorschlag des WBO hätte zu politisch nicht vertretbaren Verwerfungen zwischen städtischem Bereich und ländlichen Raum geführt. Er räumte ein, dass die ÖPNV-Finanzreform nur gelingen kann, wenn mehr Geld im Spiel ist. Daran habe es gefehlt.

Hermann gab zu erkennen, dass von der angekündigten Sternfahrt des WBO ein wichtiges Signal ausgegangen sei. Deshalb habe man von dem Vorhaben aktuell Abstand genommen. Aufgeschoben sei aber nicht aufgehoben: Die Pauschalierung kann aus seiner Sicht nur zeitlich begrenzt fortgeführt werden. Nach den Landtagswahlen müsse das Thema sofort wieder auf die Tagesordnung. Hermann ließ keinen Zweifel daran, wie das Ergebnis lauten muss: Am Ende steht für ihn nur die Kommunalisierung des 45a.

In der sehr regen, teilweise emotionalen Diskussion wurden die Problempunkte deutlich:

/ Ein Kernproblem ist die unterschiedliche Entwicklung zwischen Stadt und Land. Im städtischen Raum wachsen die Fahrgastzahlen und Kapazitätsgrenzen werden erreicht. Demgegenüber schrumpfen die Fahrgastzahlen im ländlichen Raum, insbesondere bei den Schülerverkehren. Auf der anderen Seite soll aber ein umfängliches Verkehrsangebot geschaffen werden, um den ÖPNV für den Fahrgast überhaupt attraktiv zu machen. Eine Kommunalisierung der Mittel löst dieses Problem nicht. Im Gegenteil: Die Befürchtungen der Unternehmen sind groß, dass das Geld dann in anderen Bereichen des ÖPNV landet. Eine freiwillige Selbstverpflichtung der Aufgabenträger zur Sicherung des Mittelstands erscheint dabei wenig hilfreich. Derzeit kommen die 45a-Mittel direkt beim Unternehmen an und somit auch beim Fahrgast, ohne dass die öffentlichen Kassen zusätzlich belastet werden – so soll es nach der Meinung der Zuhörer auch bleiben.

/ Die Unternehmen entwickeln mit Ihrer jahrzehntelangen Erfahrung und Ortskenntnis marktgerechte Verkehrsangebote. Diese Kompetenz soll Ihnen nun abgesprochen werden? Wo sieht die Landesregierung diese unternehmerische Kompetenz in Zukunft, wenn der Aufgabenträger das Verkehrsangebot bestimmt? Die Unternehmen haben keine Angst vor Wettbewerb, solange es dabei gerecht zugeht. Die Ausschreibungspraxis einzelner Landkreise zeigt aber ein anderes Bild: „Der Billigste gewinnt“. Ob Tariflöhne bezahlt werden, ist dabei scheinbar nebensächlich. Diese Entwicklung kann nicht im Sinne der Landesregierung sein.

Das Ringen um die zukünftige ÖPNV-Finanzierung wird weitergehen. Der WBO und seine Mitgliedsunternehmen werden sich daran unverändert mit Nachdruck beteiligen. Wir bedanken uns bei den Teilnehmern für die wertvollen Beiträge, die für eine notwendige Diskussion gesorgt haben.

Weitere Themen des Abends waren die Zukunft der Infrastrukturfinanzierung, die Busförderung, die geplanten Expressbusse in der Region Stuttgart und der neue Fernlinienverkehr.



v.l.n.r.: Elmar Steinbacher, Minister Winfried Hermann, WBO-Vorsitzender Klaus Sedelmeier, Gerd Hickmann



Minister Winfried Hermann bei seinem Vortrag



Rege Beteiligung der Teilnehmer



Geschäftsführer Dr. Witgar Weber bedankt sich bei Minister Winfried Hermann für sein Kommen

Barrierefreiheit

Eine gleichberechtigte und gleichwertige Teilhabe von Menschen mit Behinderung an allen Bereichen des öffentlichen Lebens ist seit langem ein politisches Ziel. Ein wichtiges Element der Teilhabe ist die Mobilität. Die Schaffung einer barrierefreien Mobilität stellt die unterschiedlichen Akteure wie Land, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Fahrpersonal, Bushersteller und Hersteller von Mobilitätshilfen vor große Herausforderungen. Alle Bereiche müssen aufeinander abgestimmt sein, um einen problemlosen Zugang sowie eine sichere Beförderung zu gewährleisten.

Mit der PBefG-Novellierung wurden (zeitliche) Vorgaben zur Barrierefreiheit konkret gesetzlich fixiert. Bei dieser Entscheidung wurden die Folgewirkungen scheinbar nicht ansatzweise untersucht und abgeschätzt. Finanzierung und praktische Umsetzung sind derzeit völlig unklar. Der Bund sieht sich (noch) nicht in der Finanzierungsverantwortung. Unterscheiden muss man die zeitlichen Umsetzungsziele, die für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Fernlinienverkehr vom Gesetzgeber festgelegt wurden, deshalb werden nachfolgend auch beide Bereiche getrennt dargestellt.

Fernlinienverkehr nach § 42a PBefG

Die Ausrüstung mit zwei Rollstuhlplätzen in neu zugelassenen Kraftomnibussen muss ab dem 1. Januar 2016, in allen Kraftomnibussen ab dem 1. Januar 2020 erfolgen (§ 42b i. V. m. § 62 Abs. 3).

Es gibt viele ungeklärte Fragen, wie den Zugang in das Fahrzeug, die Beschaffenheit und Sicherung der Rollstühle im Fahrzeug, die Hilfeleistung durch Begleitpersonen und Fahrpersonal sowie die Haftung im Schadenfall.

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen (bdo) sowie Vertreter von Fernbusunternehmen und Busherstellern wirkten in einer Steuerungsgruppe mit, die zum Ziel hatte, ein Lastenheft für einen barrierefreien Fernbus gemeinsam mit Behindertenvertretern zu erarbeiten. Eine Verabschiedung des Lastenheftes ist aufgrund der vielen ungeklärten Fragen zuletzt nicht erfolgt.

Ein gemeinsames Positionspapier des bdo und seiner Landesverbände soll nun an die Bundesregierung herangetragen werden mit der Bitte, einen runden Tisch mit Vertretern aller Akteure einzuberufen, um das komplexe Thema nochmals auf Bundesebene zu diskutieren. Ziel muss sein: Barrierefreie Lösungen, die praktikabel, aber auch wirtschaftlich vertretbar sind.



Blick auf den Rollstuhlplatz im Setra S 516 HD der ComfortClass 500



In den Doppelstockbus S 431 DT gelangen Rollstuhlfahrer über eine Klapprampe

ÖPNV nach §§ 42 und 43 PBefG

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“ so lautet modifizierte Gesetzestext (§ 8 Abs. 3 S. 3 PBefG).

Um eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen, muss die gesamte Wegeketten betrachtet werden.

Dazu gehören – neben dem Fahrzeug – die Infrastruktur der Haltestellen und Bahnhöfe sowie der Weg dorthin. Darüber hinaus müssen die unterschiedlichen Anforderungen städtischer Bereiche und ländlicher Räume in die zukünftige Ausgestaltung einbezogen werden. Die größte Herausforderung ist die Finanzierung: Das Deutsche Institut für Urbanistik hat den Investitionsbedarf von Städten und Gemeinden der vorhandenen Infrastruktur in Bezug auf den altersgerechten Umbau untersucht. Bei Bushaltestellen gibt es ein deutliches Stadt-Land-Gefälle beim Ausbauzustand. In Mittel- und Großstädten sind Haltestellen bis zu ca. 80 % barrierefrei (d.h. auf Niederflurbusse mit einem sog. Hochbord abgestimmt), in Kleinstädten zu ca. 60 % und in ländlichen Gemeinden zu knapp 40 % (was außerhalb der Gemeinden der Fall ist, wurde gar nicht betrachtet). Die Anpassung aller Haltestellen auf Niederflur würde Investitionen in Höhe von 6 Mrd. € bis 2030 erfordern (Berechnung von 2011). Das ist zwar eine bundesweite Betrachtung, verdeutlicht aber die Situation der Kommunen, dem Anspruch einer „vollständigen“ Barrierefreiheit im ÖPNV gerecht zu werden, ohne den Bezug zur Wirtschaftlichkeit zu verlieren.

Baden-Württemberg plant mit der Novellierung des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes die Förderung von Maßnahmen zur Umsetzung von Barrierefreiheit. In welcher Höhe Fördermittel für solche Maßnahmen zur Verfügung stehen werden, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beantwortet werden.

Barrierefreiheit im ÖPNV war auch Gegenstand der WBO/VDV-Veranstaltungsreihe EINBLICKE (Seite 21).

Der WBO wird das Thema weiterhin eng begleiten und sich für praktikable Maßnahmen einsetzen, die Barrierefreiheit herstellen, aber auch die Verhältnismäßigkeit im Blick haben.



Beispiel für eine Haltestelle im ländlichen Raum

Umgang mit Fahrgästen mit einer Behinderung

Neben dem Personenbeförderungsgesetz enthalten die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr, die am 1. März 2013 in Kraft getreten sind, konkrete Vorgaben zur Barrierefreiheit, insbesondere zu Instruktionen und Schulungsmaßnahmen für Mitarbeiter im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Menschen.

Unterschieden wird zwischen Service- und Fahrpersonal: Mitarbeiter (inklusive Fahrpersonal) sollen a) für Behindertenfragen sensibilisiert und b) im Bereich der Hilfeleistung für behinderte Menschen geschult oder instruiert werden (exklusive Fahrpersonal).

Als Hilfestellung und zur Anweisung der Mitarbeiter hat der WBO gemeinsam mit einem Beratungsunternehmen, das eng mit Menschen zusammenarbeitet, die mobilitätseingeschränkt sind, Merkblätter mit „Regeln für den richtigen Umgang mit Fahrgästen / Kunden mit einer Behinderung“ erarbeiten lassen.

Diese Instruktionen können optimal für Schulungen verwendet werden, um für den Umgang mit behinderten Menschen zu sensibilisieren und richten sich an folgende Mitarbeiter

- / das Fahrpersonal und Begleitpersonen, die unmittelbar vor Ort Hilfe leisten und
- / an alle Mitarbeiter, die unmittelbar mit den Fahrgästen oder deren Belangen in Kontakt kommen (z. B. persönliche oder telefonische Beratung).

Dem Fahrpersonal wurde eine Übergangsfrist von fünf Jahren eingeräumt; die Sensibilisierung für Behindertenfragen muss also ab 1. März 2018 erfolgen und nachgewiesen werden. Diese Übergangsregelung ermöglicht die Integration der Schulungsinhalte in die Berufskraftfahrerqualifikation. Wir empfehlen, im Sinne behinderter Menschen und der Mitarbeiter, die Schulungen frühzeitig anzugehen.

Informationen zum Inhalt und Ablauf einer Schulung finden Sie nachfolgend.



Merkblätter

Seminar zum richtigen Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen

Ein neu entwickeltes Kombi-Seminar der combus hatte erstmalig den Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zum Inhalt.

Im einführenden theoretischen Teil wurden die Teilnehmer ganz allgemein für körperliche und sensorische Behinderungen sensibilisiert. Darüber hinaus wurden Möglichkeiten der Kommunikation und der sorgfältige Umgang mit Mobilitätshilfen, die in der Praxis zum Einsatz kommen, thematisiert und aufgezeigt.

Anschließend wurden im praktischen Teil mit einem Linienbus an einer Haltestelle konkrete Situationen beim Ein- und Ausstieg nachgespielt und typische Gefahrenquellen identifiziert. Das erste Foto zeigt eine solche Gefahrenquelle beim Einstieg mit einem Rollator. Je größer der Spalt zwischen Bus und Bordstein ist desto größer die Gefahr, dass sich ein Vorderrad verkeilt.

Zur Sensibilisierung für diese Fahrgastgruppe gehört auch die Selbsterfahrung. Die Teilnehmer probierten den Ein- und Ausstieg in einem manuellen Rollstuhl selbst aus und verspürten die alltäglichen Hindernisse für Rollstuhlfahrer am eigenen Leib. Dies löste immer wieder Aha-Effekte“ aus.

Dabei war die Übungs-Haltestelle weitestgehend barrierefrei gestaltet und die Steigung der Rampe also so gering, dass das Einfahren vorwärts möglich ist, ohne dass der Teilnehmer im Rollstuhl nach hinten kippt.

Der zweite Themenblock des Seminars bestand darin, das Verhalten bei Pannen und Notfällen praxisnah zu üben. Einfache Störungen am Bus, ein Unfall mit Sachschaden bis hin zur Rauchentwicklung im Bus wurden simuliert und das Verhalten in Rollenspielen trainiert.



Veranstaltung VDV/WBO-EINBLICKE: „Barrierefreiheit im ÖPNV“, 8. MAI 2014

In der Reihe „EINBLICKE“ fand am 8. Mai die mittlerweile sechste gemeinsame Infoveranstaltung von WBO und VDV-Landesgruppe statt. Das Thema war die „Barrierefreiheit im ÖPNV“ mit Schwerpunkt auf die damit verbundenen Finanzierungsfragen.

Die wichtigsten Erkenntnisse der Veranstaltung kurz zusammengefasst:

- / Die in der PBefG-Novelle festgelegte „vollständige Barrierefreiheit bis 2022“ stellt eine riesige Herausforderung dar, vor allem hinsichtlich der Haltestellen. Der Bund hat „bestellt“, die Kommunen als Baulastträger sollen zahlen.
- / Die Festlegung des Landes bei der Busförderung auf NF-Busse dient dazu, fahrzeugseitig die Barrierefreiheit sicherzustellen. In Konsequenz daraus wird sich in der Schülerbeförderung mittelfristig die „Sitzplatzdiskussion“ mit Eltern und deren Vertretern nochmals verschärfen.

Zu den Beiträgen der Referenten im Einzelnen:

Prof. Dr. Christofer Lenz, Rechtsanwalt in Stuttgart, vermittelte die rechtlichen Grundlagen. Sein Fazit: Die vollständige Barrierefreiheit muss durch Anpassungen im Nahverkehrsplan rechtlich gestaltet werden, ebenso die notwendigen Ausnahmen. Der WBO teilt allerdings nicht seine Auffassung, dass Rampen oder Hublifte nicht als barrierefrei gelten können.

Bernd Kugel, Reutlinger Stadtverkehr, machte anschaulich, wie Busunternehmen vorbildlich mit dem Thema umgehen können (spezielle Fahrerschulungen, Orientierungssysteme, Mobilitätsbegleitung, Runde Tische usw.).

Stephan Ehrmann, WBO-Mitglied aus Bad Wurzach, stellte mit Jürgen Löffler, bodo-Geschäftsführer, exemplarisch die Situation im ländlichen Raum dar. Im Bereich des bodo können bislang weniger als ein Prozent der Haltestellen als

barrierefrei gelten. Im Gegensatz dazu beträgt der NF-Anteil bei Bussen 40 Prozent. Auch in einem Erfüllungsszenario von 25 Prozent (entspricht „nur“ 425 Haltestellen) müssen die 62 Städte und Gemeinden im bodo immer noch ca. 30 Mio. € bis 2022 aufbringen.

Christian Höglmeier, Technischer Geschäftsführer AVG/KVB Karlsruhe, gab Einblicke hinsichtlich Barrierefreiheit der Stadtbahn Karlsruhe. Der Investitionsbedarf bis 2022 in neue barrierefreie Fahrzeuge beträgt ca. 350 Mio. €, bei den Haltestellen ca. 150 Mio. €.

An der anschließenden Diskussionsrunde, moderiert von Ulrich Weber, VDV Landesgruppe, nahmen teil: Gerd Weimer, Beauftragter der Landesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, Dr. Susanne Stock, Städtetag Baden-Württemberg und Dr. Andreas Honikel-Günther, Referatsleiter ÖPNV im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI). Gerd Weimer sprach von einer „Herkulesaufgabe“ und brachte eine Zielvereinbarung aller Beteiligten ins Spiel. Dr. Honikel-Günther bejahte auf Nachfrage, dass es betriebswirtschaftlich sinnvoll sein könne, Hochboden-Fahrzeuge anzuschaffen, betonte aber, dass eine Förderung des Landes beim Einsatz im ÖPNV nur für dann einzubauende Hublifte in Frage kommen könne.



Tarifverhandlungen 2014

Nachdem der Lohntarifvertrag am 31.03.2014 auslief und der Manteltarifvertrag von Verdi zum 30.06.2014 gekündigt wurde, standen in diesem Jahr beide Tarifwerke zur Verhandlung an.

Aufgrund überzogener Wünsche und geschürten falschen Erwartungen auf Verdi-Seite (Verdi trat mit dem Ziel an den Abschluss TVÖD noch zu übertreffen), war ein für beide Seiten akzeptables Ergebnis zunächst nicht in Sicht. So verliefen die Verhandlungen dann auch äußerst zäh und zogen sich über mehrere Monate.

Insgesamt 4 Streiktage mussten Mitgliedsbetriebe vor der Sommerpause verzeichnen.

Am 10.09.2014 konnte der WBO in der 4. Verhandlungsrunde dann doch noch einen Tarifabschluss mit Verdi – kurz vor dem Ende der Sommerferien – erzielen.

Fazit:

Der Abschluss kann sich sehen lassen. Die lange Laufzeit schafft Planungssicherheit in den Betrieben und die einzelnen Stufen sind moderat.

Ein Erfolg für den Verband ist sicherlich, dass es Verdi nicht gelungen ist, mit diesem Abschluss die Spanne zwischen dem Tarifniveau des WBO und dem TV-N weiter zu verringern. Dahinter steckt die Verdi-Idee, in der Zukunft nur noch einen Tarifvertrag im Busbereich in Baden-Württemberg zu haben, und zwar auf TV-N-Niveau. Dies konnte in dieser Tarifrunde abgewendet werden.

Was dieser Tarifabschluss nicht leisten kann:

Er ändert nichts an dem sehr hohen Tarifniveau, das sich in den letzten Jahrzehnten dorthin entwickelt hat, wo wir uns heute befinden. Tariflöhne, die im Schnitt 3 Euro über dem Tarifniveau in Bayern liegen, sind für viele Betriebe, vor allem außerhalb der Ballungszentren, eine echte Herausforderung. Dies gilt es langfristig anzugehen, bei jeder Verhandlung Stück für Stück.

Der Lohnabschluss stellt sich im Einzelnen wie folgt dar:

Lohnabschluss:

Die Löhne erhöhen sich
zum 01.04.2014 um 2 %
zum 01.03.2015 um 2 %
zum 01.01.2016 um 1,9 %

Laufzeit LTV:

30 Monate, Zeitraum 01.04.14 – 30.09.16

Im Mantelbereich gibt es folgende Veränderungen:

Mantelbereich:

§ 12.1.a MTV (Entgeltfortzahlung):

Basis ist der zum Abrechnungszeitpunkt geltende Stundenlohn

§ 9.1 MTV:

Mehrarbeit (Berechnung Überstundenzuschlag): Künftig auch Berücksichtigung von Krankheits- und Urlaubstagen

§ 15.2 MTV:

Ergänzung hinsichtlich der Berufskraftfahrerqualifikation

§ 19.3 MTV:

Jahressonderzahlung
ab 2014: 1.216 €
ab 2015: 1.316 €

Laufzeit MTV: 31.12.2018

(Ausnahmsweise kann § 19.3 MTV bereits zum 31.12.2016 gekündigt werden.)

Tariftreue – Quo vadis?

Im vergangenen Jahr ist das Landestariftreue- und Mindestlohngesetz (LTMG) Baden-Württemberg in Kraft getreten. Es beruht auf dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen und soll Verzerrungen im Wettbewerb um öffentliche Aufträge entgegenwirken, die durch den Einsatz von Niedriglohnkräften entstehen. Zugleich sollen die Belastungen für die sozialen Sicherungssysteme gemindert werden. Die Verwaltungsvorschrift zu den sog. repräsentativen Tarifverträgen wurde erst Ende November 2013 veröffentlicht. Seither sind die Bestimmungen vollumfänglich einzuhalten.

Zusammengefasst bedeutet das für den öffentlichen Personenverkehr:

Jeder Unternehmer, der sich an Vergaben von Busverkehren in Baden-Württemberg beteiligen möchte, ist gesetzlich verpflichtet, **bestimmte Tarifverträge** einzuhalten und hierüber eine **Tariftreueerklärung** abzugeben. Darin wird erklärt, dass er für den betreffenden Verkehr den Mitarbeitern entweder das nach dem WBO-Tarifwerk oder nach dem Tarifvertrag für die kommunalen Nahverkehrsbetriebe (BzTV-N) vorgesehene Entgelt bezahlt.

Falls ein Tarifvertrag im Einzelfall nicht einschlägig ist (so etwa bei den sog. Behindertenverkehren), muss auf jeden Fall ein Mindestentgelt gezahlt werden (derzeit 8,50 €/Stunde brutto plus Zuschläge).

Das LTMG gilt für alle Anbieter, unabhängig von einer Mitgliedschaft im WBO /VDV.

Folgende Entwicklungen beobachten wir seither:

- / In manchen Landkreisen haben die Aufgabenträger schnell noch vor Ende November 2013 Vergabeverfahren eingeleitet, um möglichst geringe Zuschüsse zahlen zu müssen.
- / Einige Vergabestellen ignorieren das LTMG auch noch Mitte 2014 komplett bzw. verweisen im Busverkehr nur auf die Einhaltung des Mindestlohnes.

- / Günstige Eingaben bei Vergabeverfahren werden nicht auf die Einhaltung von Mindestlohn bzw. Tariftreue überprüft, solange das Unternehmen die Verpflichtungserklärung zum LTMG unterschreibt.
- / Die Unternehmen haben Schwierigkeiten, die Lohnkosten für bis zu 10 Jahre zu kalkulieren.

Unverändert verbleibt der Eindruck, dass die öffentliche Hand ausschließlich den Preis im Blick hat. Ein Angebotsvergleich hinsichtlich der Lohnkosten findet oft nicht statt bzw. hat keine Konsequenzen.

Was tun?

Als WBO werden wir auch künftige Vergaben genau beobachten und die Beachtung des LTMG von allen Beteiligten einfordern. Bitte unterstützen Sie uns hierbei im eigenen Interesse.

Wissenswertes zum LTMG

- / Das Gesetz gilt für alle **öffentlichen Aufträge im ÖPNV**: Dies sind insbesondere öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der VO 1370/2007 (Ausschreibungen, Direktvergaben...)
 - / Das Gesetz gilt auch für freigestellte Verkehrsleistungen mit KOM (nicht mit PKW)
 - / Das Gesetz gilt nicht für eigenwirtschaftliche Verkehre
 - / Die **Tariftreueregelung** gilt als Sonderregelung für den Verkehrssektor
 - / Einschlägig für Verkehrsleistungen in **Baden-Württemberg**
 - / **Ab geschätztem Auftragswert von 20.000 €** ohne MwSt.
 - / Sie gilt auch für **Nachunternehmen** (Subunternehmen und Verleihunternehmen)
 - / Umfasst sind alle Vergabeverfahren, die **nach dem 27.11.2013** eingeleitet worden sind.
 - / Die **Tariftreueerklärung** muss **bei Angebotsabgabe** abgegeben werden.
-



Marktentwicklungen im ÖPNV

Nach einer kürzlich veröffentlichten Verkehrsprognose 2030 wird die Mobilität mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln weiter zunehmen. Für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr inklusive Fernbuslinien wird allerdings mit 6 % das geringste Wachstum prognostiziert, Schienenverkehre sollen dagegen um 19 % zunehmen.

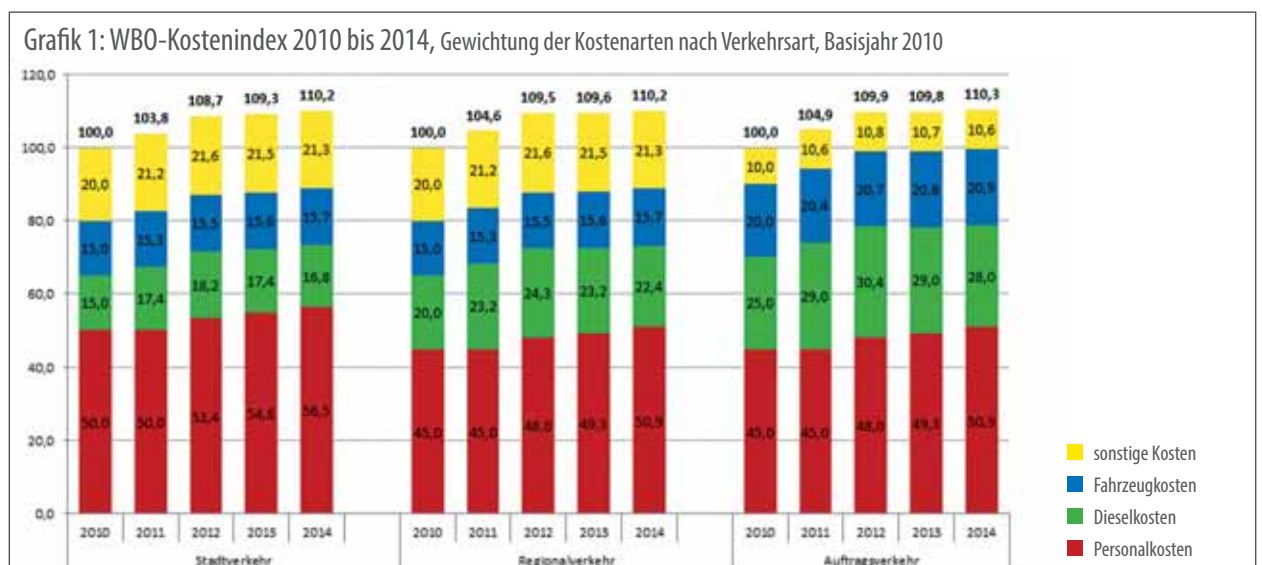
Nach den Erhebungen des Statistischen Landesamtes konnten in Baden-Württemberg im Vergleich zum Vorjahr insgesamt geringfügig mehr Fahrgäste verzeichnet werden: mit 1,2 Mrd. wurden 0,5 % mehr Personen befördert (nur Omnibusse: 648 Mio. Personen). Die Zunahme kann allerdings nur auf die öffentlichen Unternehmen in Höhe von 1,4 % zugerechnet werden, die privaten verloren 3 %, die gemischtwirtschaftlichen sogar 7 % gegenüber dem Vorjahr.

Die Beförderungsleistung lag 2013 insgesamt bei 8,6 Mrd. Personenkilometer und war um 0,8 % niedriger als im Vorjahr (nur Omnibusse: 4,7 Mrd. Pkm). Auf die Öffentlichen wirkte sich das kaum aus (Veränderung um plus 0,1 %), die privaten hatten 5,2 %, die gemischtwirtschaftlichen Unternehmen 3,7 % weniger zu verzeichnen.

Die Fahrleistung hat insgesamt um 1,9 % auf 366 Mio. Fahrzeugkilometer abgenommen (nur Omnibusse: 289 Mio. Fkm). Nach Unternehmens-

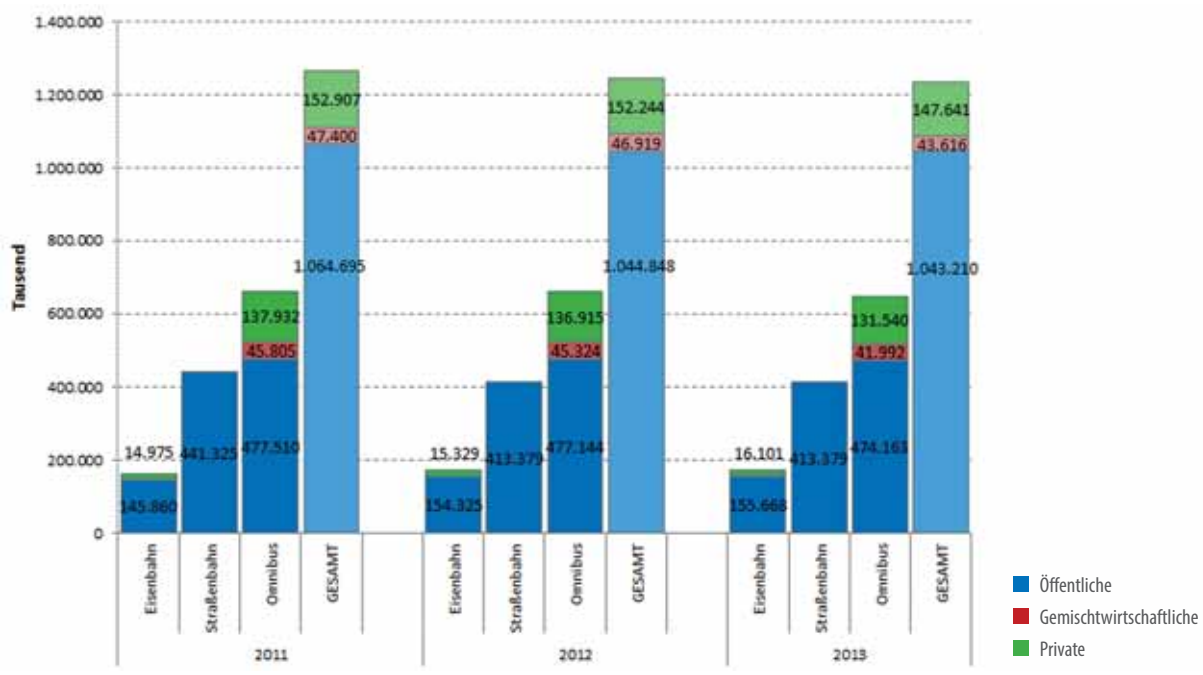
art stellen sich die Rückgänge wie folgt dar: minus 1,9 bei den Öffentlichen, minus 2,5 bei den Gemischtwirtschaftlichen und minus 1,8 bei den Privaten. Die Personenverkehrsstatistik 2013 mit detaillierten Zahlen zu beförderten Personen, Personenbeförderungsleistung und Fahrleistung im Liniennahverkehr sowie im Linienfernverkehr und Gelegenheitsfernverkehr finden Sie auf den nachfolgenden Seiten. Die Verkehrsleistungen im Fernverkehr werden überwiegend von den privaten Unternehmen erbracht, deshalb wird auf die Unterscheidung nach Eigentumsverhältnissen in diesem Bereich verzichtet (Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Darstellung, Daten der Unternehmen mit Sitz in Baden-Württemberg).

Der neu geltende Tarifvertrag, der rückwirkend zum 1. April 2014 verhandelt wurde, wird Auswirkungen auf die Kostenentwicklung im Linienverkehr haben. Der Stundenlohn (inklusive Mantel) verteuert sich in 2014 um durchschnittlich 3,4 % gegenüber dem Vorjahr. Nach WBO-Kostenindex, der die Kostenarten Personal, Diesel, Fahrzeuge und sonstige Kosten nach drei Verkehrsarten Stadtverkehr, Regionalverkehr und Auftragsverkehr unterschiedlich gewichtet, ergeben sich aktuell folgende Veränderungen gegenüber 2013: plus 0,9 % im Stadtverkehr, plus 0,5 % im Regionalverkehr, plus 0,5 % im Auftragsverkehr (Grafik 1; Stand 20. Oktober 2014).

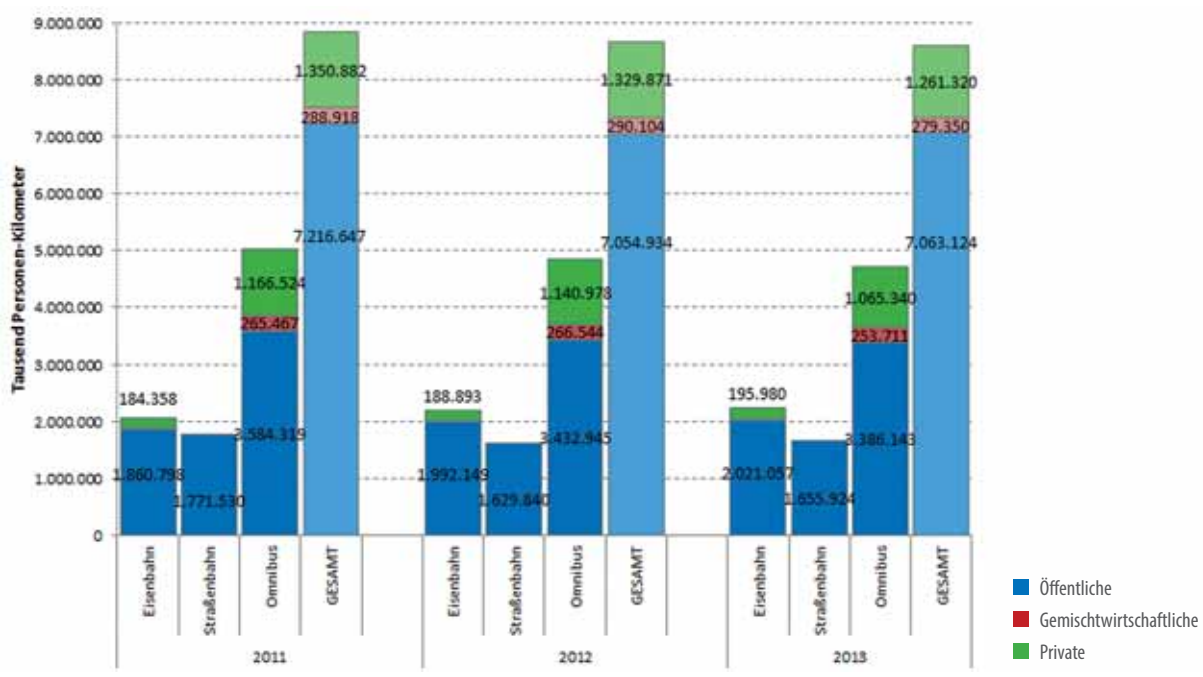


Personenverkehrsstatistik – Verkehrsleistungen der Unternehmen mit Sitz in Baden-Württemberg

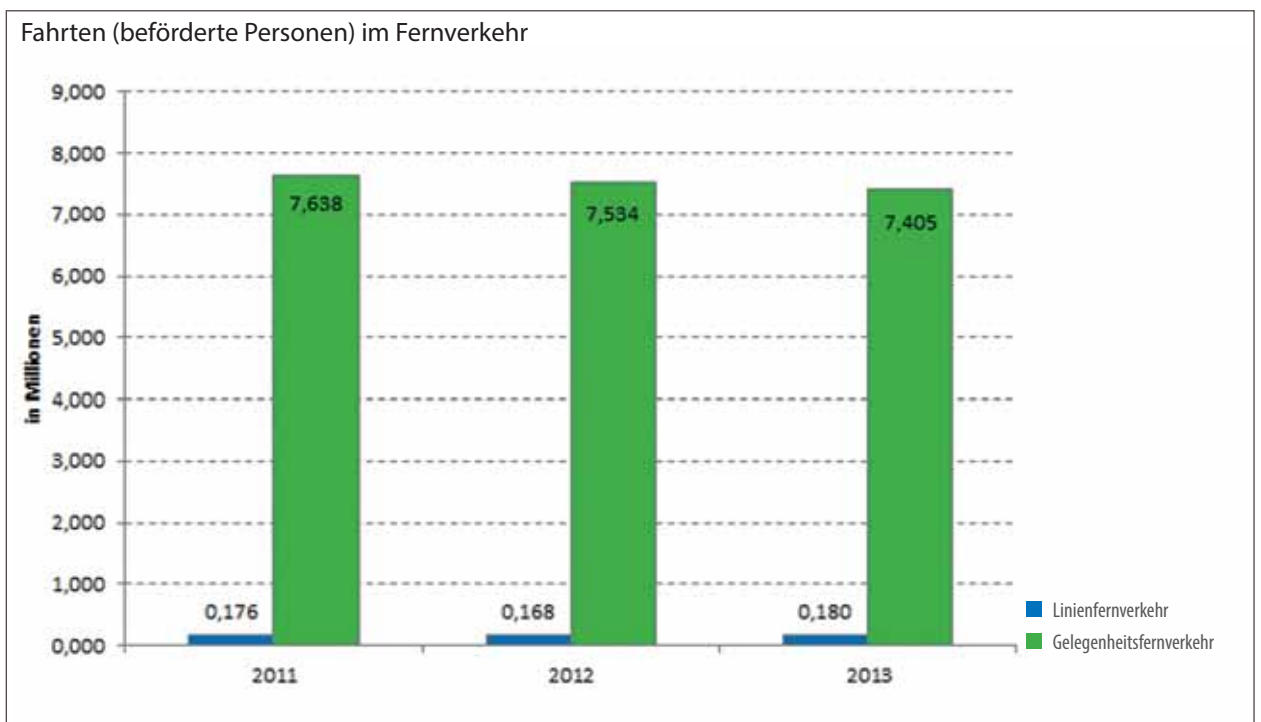
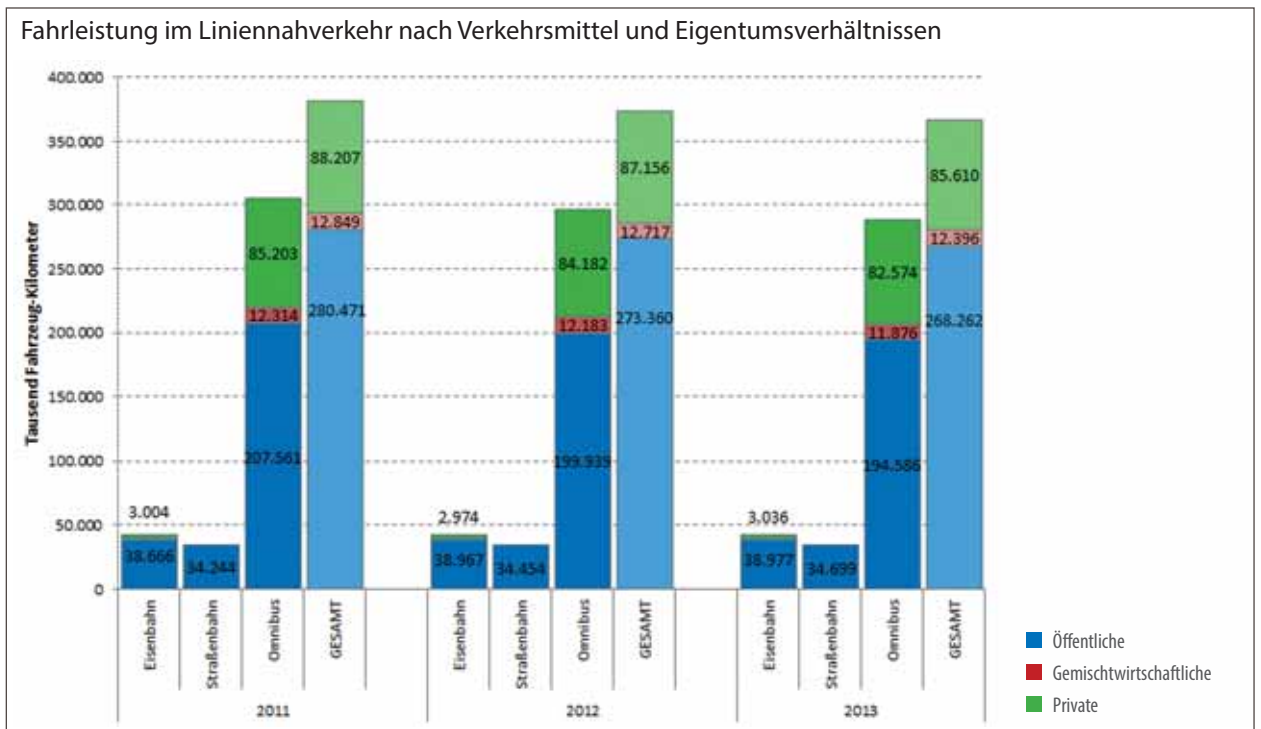
Fahrten (beförderte Personen) im Liniennahverkehr nach Verkehrsmittel und Eigentumsverhältnissen



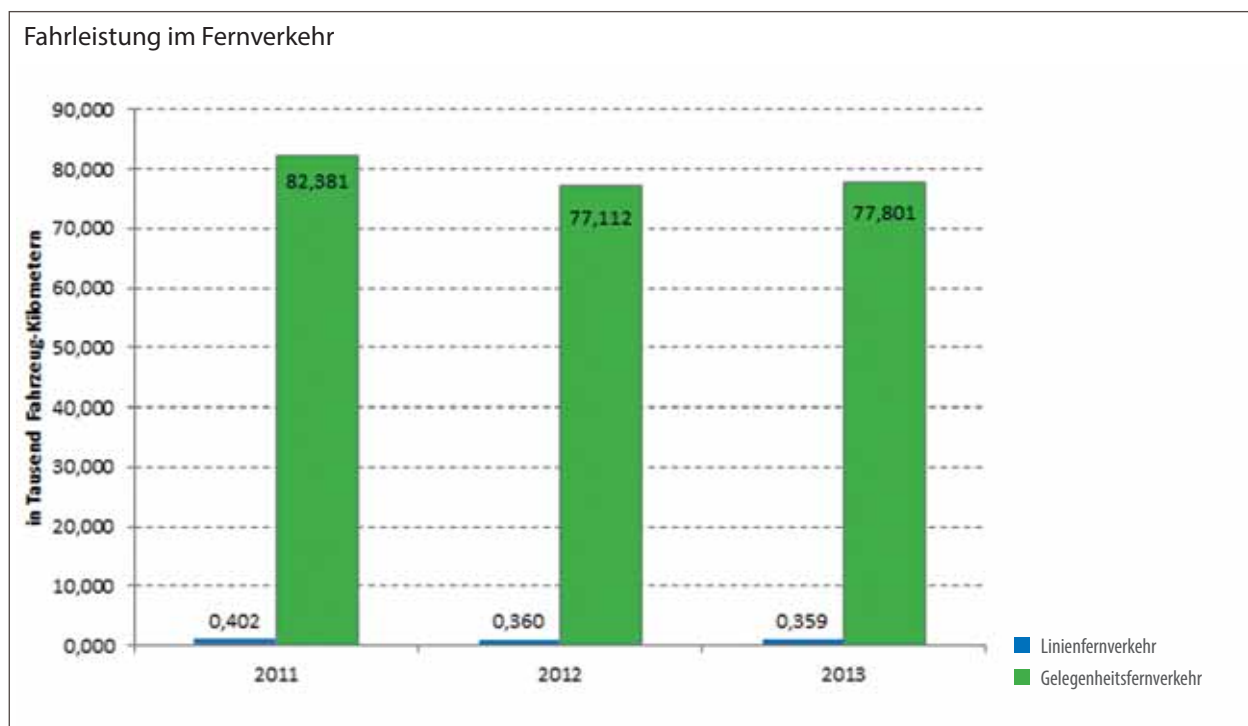
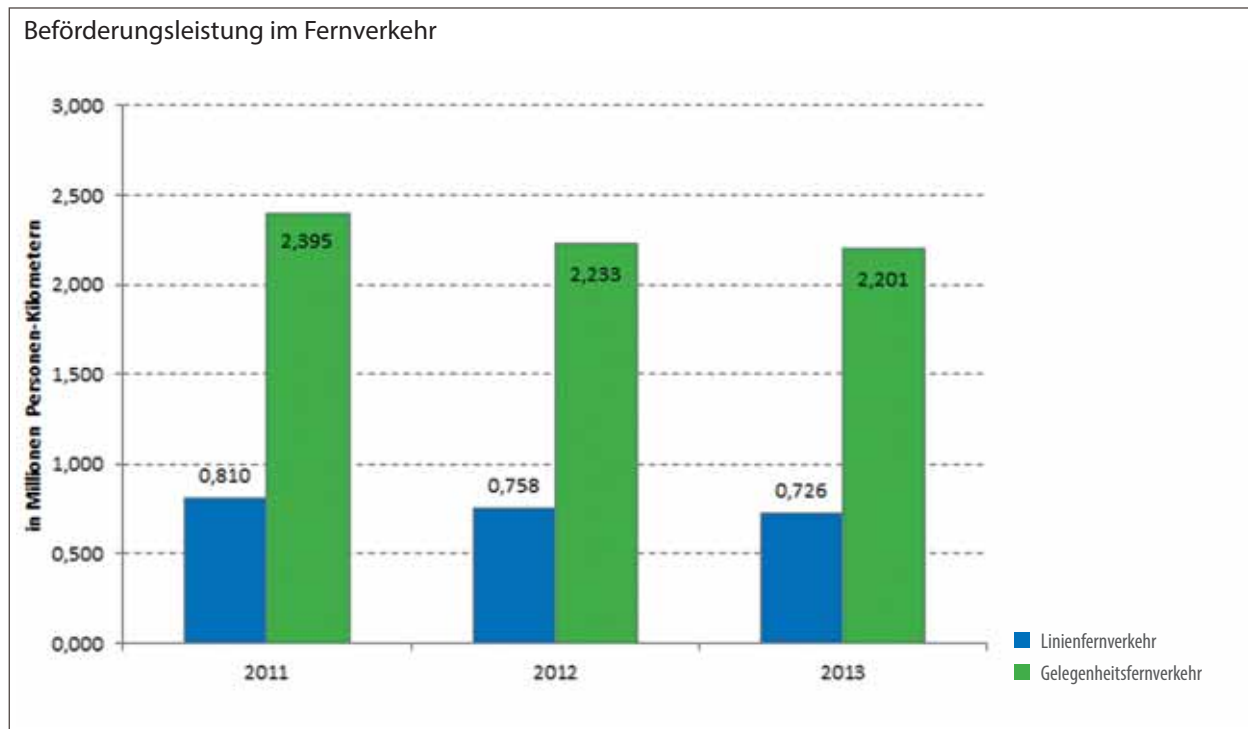
Beförderungleistung im Liniennahverkehr nach Verkehrsmittel und Eigentumsverhältnissen



Personenverkehrsstatistik – Verkehrsleistungen der Unternehmen mit Sitz in Baden-Württemberg



Personenverkehrsstatistik – Verkehrsleistungen der Unternehmen mit Sitz in Baden-Württemberg



Bedeutung und Struktur privater Busunternehmen in Baden-Württemberg

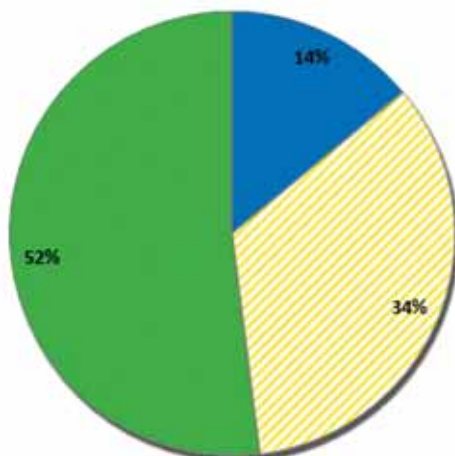
Insbesondere in Zusammenhang mit dem Reformvorhaben der Neugestaltung der Finanzierung in Baden-Württemberg (mehr auf Seite 15) und der geplanten Kommunalisierung der Mittel, war es besonders wichtig die Bedeutung und Vorteile der privaten Busunternehmen im Land, die überwiegend im ländlichen Raum Verkehrsleistungen anbieten, gegenüber der Politik und der Öffentlichkeit herauszustellen.

Der deutsche Nahverkehr ist vorbildlich. Einer der Gründe: Es gibt einen funktionierenden Markt (mit einer guten Struktur und einer Anbietervielfalt) bei unterschiedlichen Anforderungen in städtischen und ländlichen Räumen. Eine Besonderheit in Baden-Württemberg ist die große Bedeutung mittelständischer Busunternehmen. Das sind Familienunternehmen, die oftmals seit über 80 Jahren Personen befördern und das auch künf-

tig tun möchten. Sie wollen ihren Mitarbeitern sichere und gut bezahlte Arbeitsplätze bieten und die Aufgabenträger vor unnötigen Aufwendungen aus Steuermitteln bewahren.

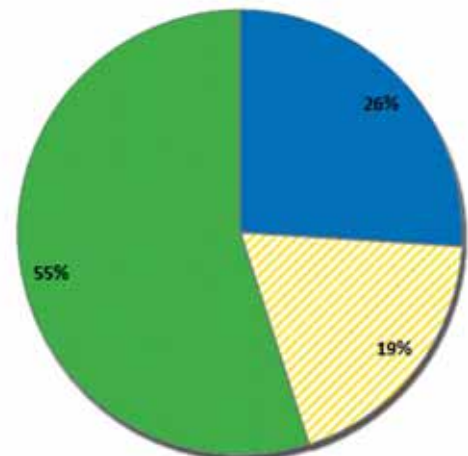
Ohne ihre Initiative gäbe es kein flächendeckendes ÖPNV-Angebot im Land. Mit einem Fahrgastanteil von über 50 % ist der Omnibus das meistgenutzte öffentliche Verkehrsmittel im Land (Grafik 2). Rund 60 Mal steigt jeder Einwohner Baden-Württembergs durchschnittlich im Laufe eines Jahres in einen Omnibus des ÖPNV. Der Bus ist damit das mit Abstand am häufigsten genutzte öffentliche Verkehrsmittel im Land. Kein anderes Land hat ein so dichtes Busnetz: knapp 90 % der Bürger wohnen weniger als einen Kilometer von der nächsten Haltestelle entfernt. (Quelle: Bundesländerindex Mobilität 2012).

Grafik 2:
Anteil Fahrgäste nach Verkehrsmittel 2013



■ Eisenbahnen
 ▨ Straßenbahnen
 ■ Omnibusse

Grafik 3:
Anteil Beförderungsleistung nach Verkehrsmittel 2013



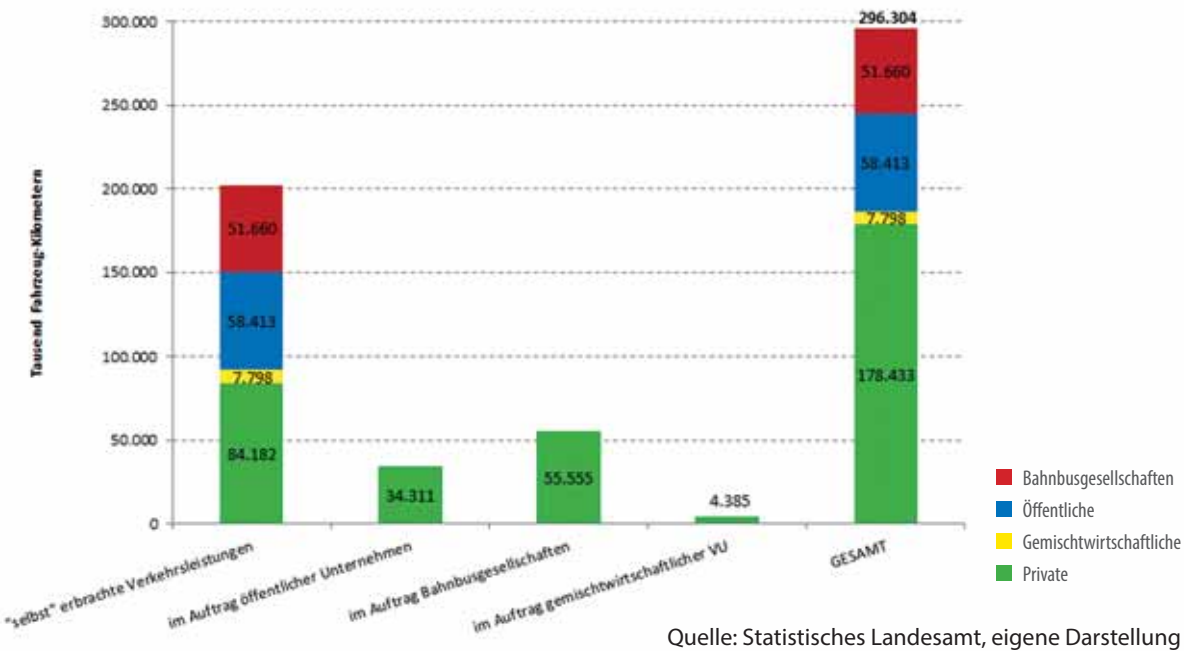
■ Eisenbahnen
 ▨ Straßenbahnen
 ■ Omnibusse

Quelle: Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, eigene Darstellung;
 Hinweis: Daten der Unternehmen mit Sitz in Baden-Württemberg

Eine detaillierte Darstellung der Fahrleistungen nach der tatsächlichen Erbringung ist aktuell nur auf Basis der Daten aus dem Jahr 2012 möglich, deshalb werden diese nachfolgend zur Darstellung herangezogen. Die Fahrleistung mit Omnibussen lag 2012 mit insgesamt 296 Mio. Fahrzeugkilometern etwas höher als 2013 (289 Mio. Fkm). In Grafik 4 ist die Fahrleistung der Omni-

busse aufgeschlüsselt nach Unternehmensart dargestellt: Rund zwei Drittel von den Gesamtfahrleistungen werden tatsächlich von privaten Busunternehmen erbracht: 84 Mio. km eigene Verkehrsleistungen; 55 Mio. km im Auftrag von Regionalbusgesellschaften, 34 Mio. km im Auftrag öffentlicher Unternehmen und 4 Mio. km gemischtwirtschaftlich.

Grafik 4: Fahrleistung Omnibusse in Tsd. Fahrplan-km in Baden-Württemberg nach Unternehmensart 2012



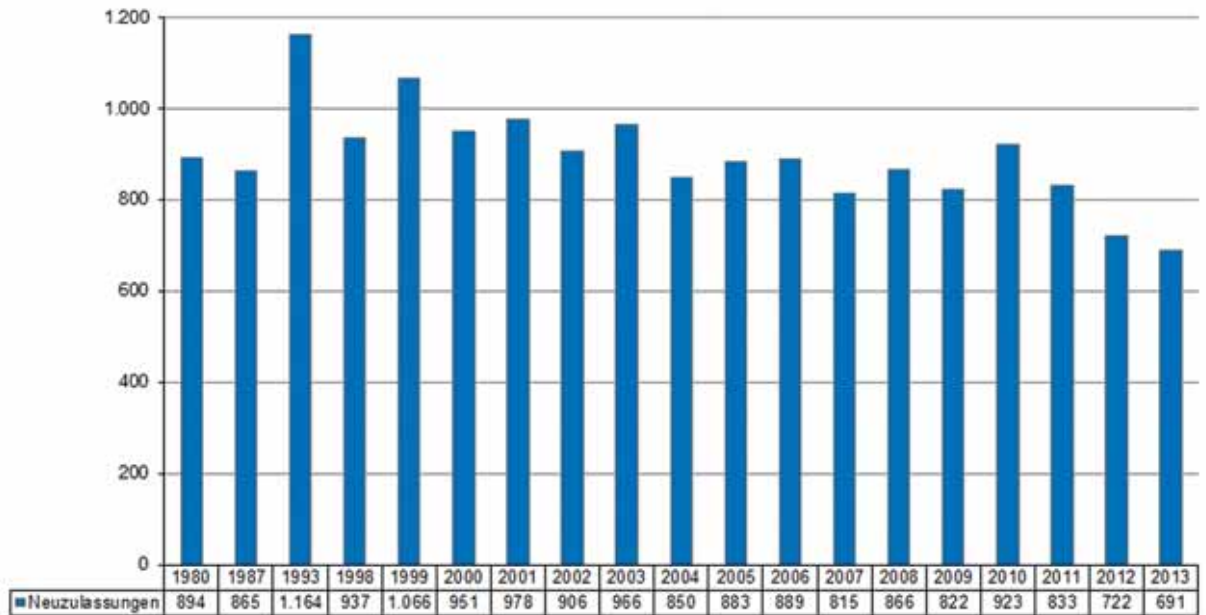
Die Anzahl der privaten Omnibusunternehmen in Baden-Württemberg ist allerdings seit Jahren rückläufig (Grafik 5): 2013 waren noch 577 Unternehmen am Markt tätig, während es 2004 noch

660 Unternehmen waren. Der Fahrzeugbestand lag 2013 bei 8.422 Kraftomnibussen, neu zugelassen wurden 691 Kraftomnibusse (Grafik 6).

Grafik 5: Anzahl privater Busunternehmen in Baden-Württemberg



Grifik 6: Anzahl Neuzulassungen Kraftomnibuse Baden-Württemberg

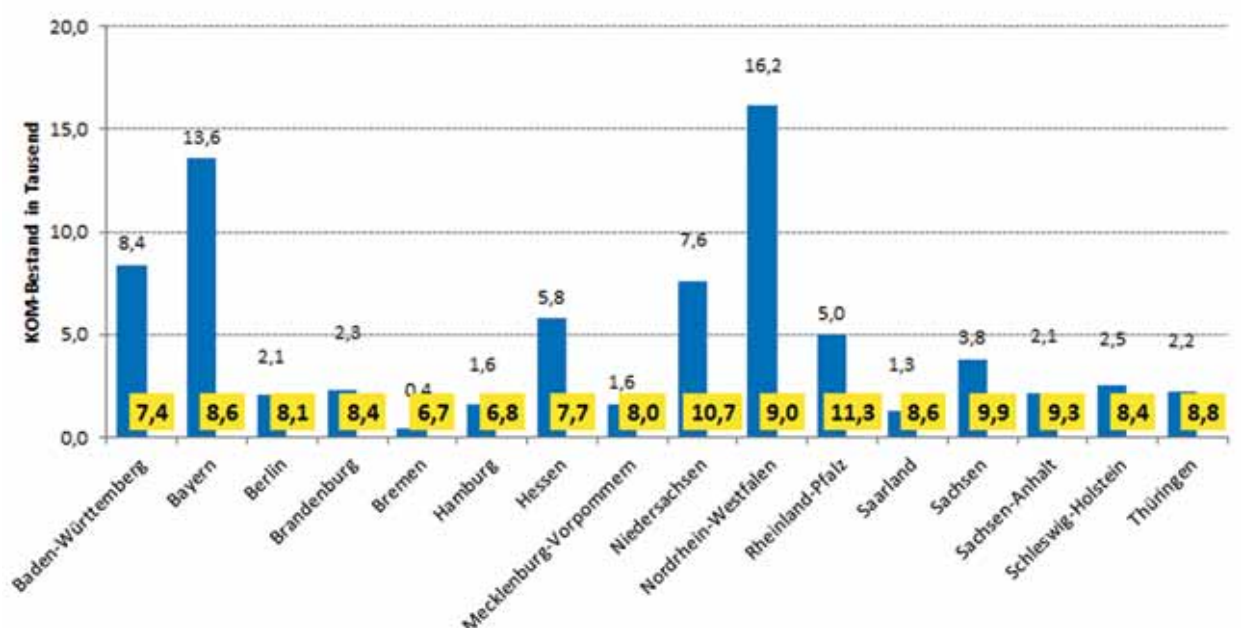


Quelle: Kraftfahrtbundesamt

Etwa 5.000 Fahrzeuge davon entfallen auf private Busunternehmen. Rund 4.000 kommen im ÖPNV zum Einsatz. Im Ländervergleich weist Baden-Württemberg als Flächenland die modernste Busflotte mit einem durchschnittlichen Fahrzeug-

alter von 7,4 Jahren auf (Grifik 7). Neben den geltenden Umweltstandards für Fahrzeuge ist ein Grund dafür die Busförderung des Landes, die sich seit Jahrzehnten bewährt hat.

Grifik 7: Fahrzeugbestand (in Tsd.) und durchschnittliches Fahrzeugalter im Ländervergleich



Quelle: Kraftfahrtbundesamt, 1. Januar 2014

Busförderung

Die Busförderung ist in Baden-Württemberg seit Jahrzehnten ein fester Bestandteil der Wirtschaftsförderung des Landes. Die Förderung kommt der Beschaffung von Linienbussen zu Gute, die überwiegend im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zum Einsatz kommen. In den letzten Jahren wurden jedoch immer weniger Fördermittel zur Verfügung gestellt, obwohl sich die Qualität von Linienbussen stetig verbessert (Umweltfreundlichkeit, Sicherheit, Qualität).

Rund 6.800 Fahrzeuge sind in Baden-Württemberg im ÖPNV regelmäßig im Einsatz. Als Flächenland weist es bundesweit die modernste Busflotte mit einem durchschnittlichen Fahrzeugalter von 7,4 Jahren auf, davon profitieren in erster Linie die Fahrgäste (zum Vergleich: in Rheinland-Pfalz liegt das Durchschnittsalter bei 11,3 Jahren).

Im Jahr 2014 hat das Fördervolumen in Höhe von 5 Mio. € seinen Tiefpunkt erreicht. Damit dennoch möglichst viele Unternehmen vom Förderprogramm profitieren konnten, wurde auch der Zuschussbetrag pro Fahrzeug sowie die bestellbare Anzahl von Buseinheiten (noch) weiter herabgesenkt.

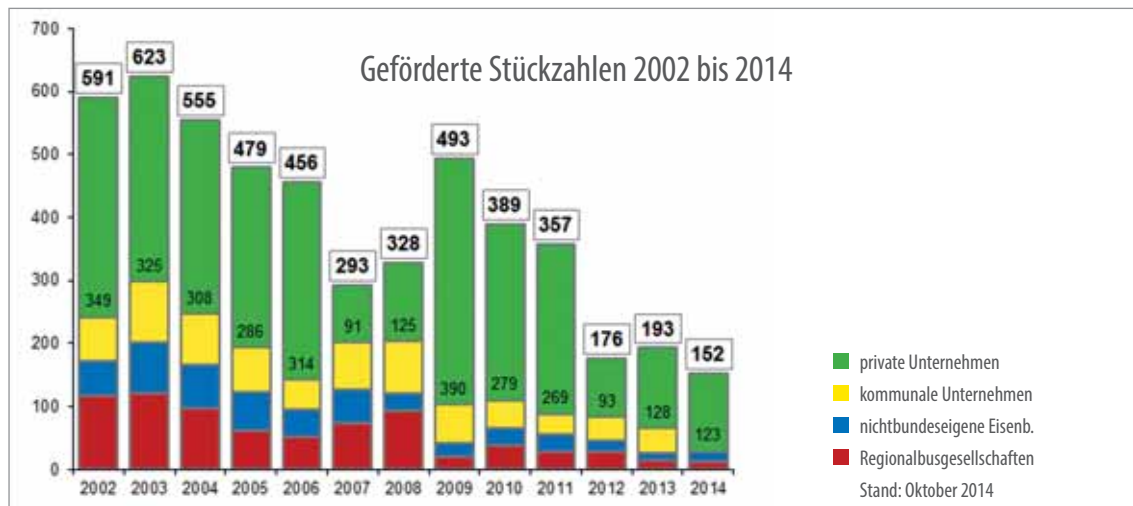
Wesentliche Förderkriterien waren:

- / 35.000 € Förderbetrag für EURO VI-Fahrzeuge (2013: 45.000 €) mit einem Motor einschließlich Motorkapselung;
- / ausschließlich niederflurige Fahrzeuge werden gefördert;
- / direkter Zuschuss (eine Kombiförderung wird nicht angeboten);
- / Zweckbindung (mindestens 8 Jahre bzw. 400.000 km und mindestens 6 Jahre).

Im Vorfeld war ein Beschaffungsvorhaben von insgesamt 870,25 Buseinheiten angemeldet. Das Förderprogramm ist seit Jahren überzeichnet, im aktuellen Förderjahr musste das Programm jedoch schon innerhalb weniger Tage geschlossen werden, weil die Fördermittel verbraucht waren. Zahlreiche Busunternehmen konnten bedauerlicherweise nicht berücksichtigt werden. 152 Fahrzeuge (entsprach 168 Buseinheiten) wurden gefördert (Grafik).

Ein Appell des WBO und seiner Mitgliedsunternehmen an die politischen Entscheidungsträger, die Fördermittel für das laufende Jahr aufzustocken, blieb leider erfolglos.

Für das Jahr 2015 sind wieder 10 Mio. € im Fördertopf vorgesehen. Der WBO wird sich auch weiterhin für die Fortführung sowie für die Gestaltung praxisnaher Rahmenbedingungen einsetzen.



Nahverkehrsplanung und Linienbündelung

Seit Inkrafttreten des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) werden in zahlreichen Landkreisen die Nahverkehrspläne an den modifizierten Rechtsrahmen angepasst und fortgeschrieben. Die Vorgehensweise der Aufgabenträger im Land in dem Fortschreibungsprozess des Nahverkehrsplans ist sehr unterschiedlich.

Obwohl der Gesetzgeber mit der Novellierung die Rolle der Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans deutlich gestärkt hat, findet eine Beteiligung mancherorts gar nicht bzw. nur in geringem Maße statt. Die „frühzeitige“ Beteiligung erfordert nach Rechtsauffassung des WBO die Mitwirkung von Beginn an, also vor der Aufstellung des Nahverkehrsplans und nicht erst im offiziellen Anhörverfahren. Die Erfahrung, Fachkompetenz sowie die genauen Ortskenntnisse der ÖPNV-Unternehmer sind eine wichtige Quelle zur Gestaltung und Abstimmung der Linien und Fahrpläne sowie eine hilfreiche Expertise für die Fahrgastbedürfnisse und für die Machbarkeit diskutierter Maßnahmen. Daher müssen die Busunternehmen bei der Weiterentwicklung des Nahverkehrs von Beginn an und in der Sache in den entsprechenden Arbeitsgruppen mit eingebunden werden.

Zunehmend finden sich in den Nahverkehrsplänen Linienbündelungs-Konzepte wieder, die aus Sicht des Verbandes vorrangig zur Vorbereitung wettbewerblicher Vergabeverfahren dienen sollen, obwohl auch der neue Rechtsrahmen weiterhin am Grundsatz der Einzelliniengenehmigung festhält. Eine Linienbündelung muss stets das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit berücksichtigen, da anderenfalls der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit gegenüber gemeinwirtschaftlichen Verkehren ausgehebelt würde. Vielerorts schätzen die Aufgabenträger die Zusammenarbeit mit den örtlichen Busunternehmen und sind sehr daran interessiert, diese auch unter den neuen Randbedingungen fortzuführen. Allerdings sind die Linienbündel größtenteils so konzipiert, dass das Verkehrsangebot für kleine Mittelständler kaum oder gerade eben leistbar ist.

Ein vom bdo in Auftrag gegebenes Gutachten zeigt auf, dass in diesem Zusammenhang die

Pflicht zur Losvergabe zwingend zu beachten ist und eine Zusammenfassung von Losen nur in Ausnahmefällen stattfinden darf. Für die Losgröße ist die Leistungsfähigkeit der im konkreten regionalen Markt vorhandenen mittelständischen Busunternehmen maßgeblich.

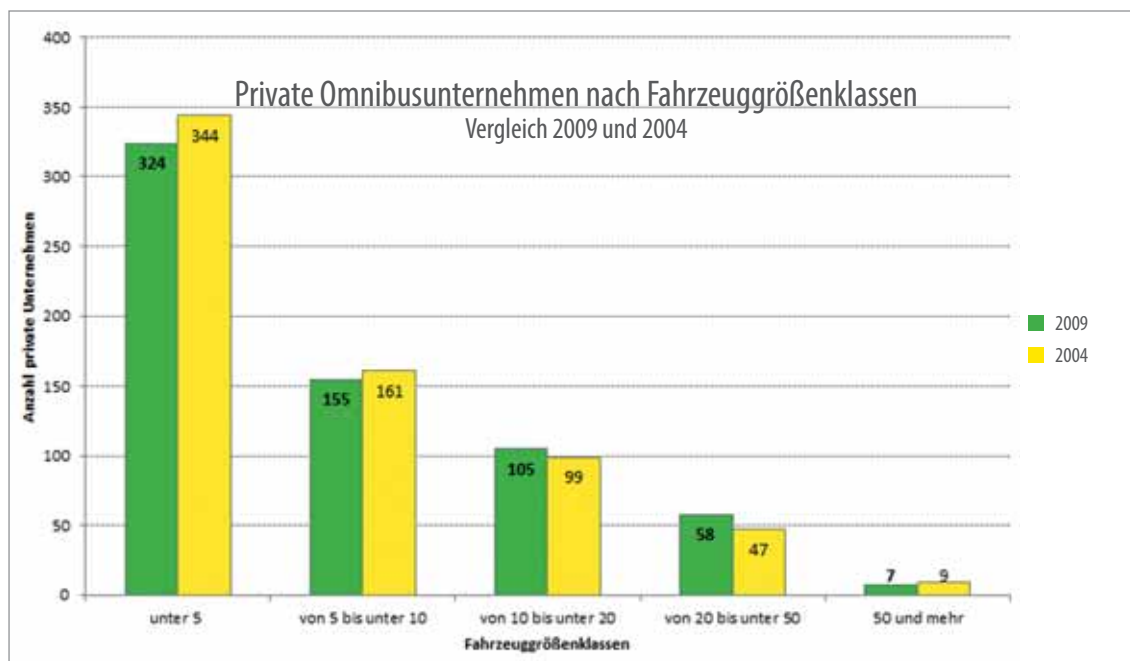
In Baden-Württemberg weisen die mittelständischen Busunternehmen folgende Struktur auf: Laut amtlicher Statistik haben von insgesamt 649 privaten Unternehmen in Baden-Württemberg (Stand: 2009) 324 Unternehmen weniger als 5 Fahrzeuge, weitere 155 mindestens 5, aber weniger als 10 Fahrzeuge im Fuhrpark. 74 % der Unternehmen haben also weniger als 10 Fahrzeuge im Fuhrpark (Grafik). Die Bündelgröße ist generell von zentraler Bedeutung bei der Vorbereitung wettbewerblicher Vergabeverfahren. Oftmals wird als Argument herangezogen, nur große Linienbündel schaffen Synergien. Zu groß geschnittene Bündel beschränken aber den Interessentenkreis auf „Global Player“ und wirken sich wettbewerbsbehindernd aus.

Konsequenz wird sein, dass mittelständische Unternehmen nach und nach vom Markt verschwinden werden und es langfristig keine potentiellen Anbieter mehr gibt. Außerdem besteht die Gefahr der Entfremdung zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgästen (nicht mehr der Fahrgast ist Kunde des Unternehmens, sondern der Aufgabenträger). Viele der Verkehrsunternehmen haben seit Jahrzehnten ihren Betriebshof vor Ort und sind darüber hinaus privat mit der Gegend verbunden. Durch die räumliche Nähe ist die Beziehung zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrgast kontinuierlich gewachsen. Der Schülerverkehr ist das Rückgrat des ÖPNV im ländlichen Raum. Die enge Zusammenarbeit zwischen Schulen und Verkehrsunternehmen hat sich stetig entwickelt. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der Zusammenlegung von Schulstandorten ist das von großer Bedeutung.

Der WBO wird sich weiterhin für die genaue Prüfung der wirtschaftlichen Notwendigkeit sowie der rechtlichen Ausgestaltung von Linienbündelungs-Konzepten einsetzen. Die Busunterneh-

men sollten die Möglichkeit ergreifen, durch Gespräche mit den Kreisräten vor Ort frühzeitig ihre

Anregungen und Erfahrungen in die Nahverkehrsplanung einzubringen.



Landestarif Baden-Württemberg

Die Landesregierung hat im Koalitionsvertrag die Einführung eines Landstarifs vereinbart. Anwendung soll der Landestarif zunächst bei Fahrten über Verbundgrenzen hinaus finden.

Mit der Einführung werden folgende wesentliche Ziele verfolgt:

- / Steigerung der Attraktivität des ÖPNV,
- / Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split,
- / Schaffung von Tariftransparenz und Vereinfachung für den Kunden: eine Reise, ein Ticket!
- / Erhöhung der Tarifergiebigkeit.

Wie auch schon bei der ÖPNV-Finanzierungsreform wird der Landestarif in einem Beteiligungsverfahren bestehend aus Arbeitskreisen zu den Themenbereichen Tarif und Einnahmeverteilung, Organisation, Vertrieb und Kommunikation sowie einem Lenkungskreis ausführlich diskutiert. Beteiligt sind neben dem Land Vertreter aus Verkehrsunternehmen, Verbänden und Verbänden, darunter auch der WBO.

Die Einführung des Landstarifs wird in der aktuell geplanten Form von den Beteiligten überwiegend kritisch gesehen. Verbundübergreifende Fahrten machen insgesamt einen relativ kleinen Anteil an den Gesamtfahrten im Land aus, die Einführung und Umsetzung erfordert jedoch einen sehr hohen Aufwand, wie z. B. die Erstellung eines Gutachtens und die Begleitung des Prozesses durch ein Beratungsunternehmen, Kommunikation des Landstarifs neben den bestehenden Tarifen und die Integration in den Vertrieb. Problematisch wird auch die gerechte Aufteilung der Einnahmen an die verschiedenen Verkehrsunternehmen, die das Angebot erbringen. Das Baden-Württemberg-Ticket, das heute schon eine Form des Landstarifs darstellt, soll zum einen erhalten bleiben und zum anderen ist dieses teilweise schon in einem größeren Radius gültig, als es der geplante Landestarif sein wird.

Der WBO wird den Prozess weiterhin konstruktiv begleiten, den Blick auf die Auswirkungen auf die Busunternehmen im Verhältnis zum Nutzen für den Kunden gerichtet.

Erfahrungsaustausch Bürgerbus, 8. Oktober 2013

Der Ruf nach differenzierten Angeboten im öffentlichen Personennahverkehr wird aufgrund der demografischen Entwicklung, deshalb zurückgehender Schülerzahlen und dem Trend der Reurbanisierung immer lauter. Hinzu kommt die viel diskutierte angespannte Kassenlage der öffentlichen Hand. Insbesondere der ländliche Raum steht vor großen Herausforderungen, attraktive Mobilitätsangebote aufrechtzuerhalten.

Das Bürgerbus-Konzept kann eine Option sein, Verkehrsangebote im ländlichen Raum zu schaffen bzw. zu ergänzen. Das Konzept ist nicht neu und reicht bis in die 80er-Jahre zurück. In den letzten Jahren sind auch in Baden-Württemberg immer mehr Bürgerbusse entstanden, befinden sich in der Planung oder im Testbetrieb.

Im Herbst 2013 veranstaltete der WBO erstmalig einen Informations- und Erfahrungsaustausch zum Thema Bürgerbus. Mit rund 70 Teilnehmern von Mitgliedsunternehmen, Aufgabenträgern, Verbänden und Bürgervereinen stieß die Veranstaltung auf reges Interesse.

Prof. Dr. Harry Dobeschinsky, Bürgerbusverein Salach, und Matthias Bliedehäuser-Nille, Omnibusverkehr Göppingen, stellten den Bürgerbus in Salach vor, der mittlerweile auf einen 10-jährigen Betrieb zurückblicken kann.

Im Landkreis Göppingen sind heute in weiteren drei Gemeinden Bürgerbusse unterwegs (Ebersbach, Uhingen und Süßen). Jörg-Michael Wienecke, Landratsamt Göppingen, stellte den Bürgerbus als Alternative aus Sicht eines Landkreises vor.

Der WBO hat sich mit Spielregeln für Bürgerbus-Konzepte, wie Anforderungen an Bedarfsermittlung, Genehmigungspflicht, Fahrpersonal, Integration in den Tarif und barrierefreier Zugang erstmalig zum Thema positioniert (vorgestellt von Melanie Götz).

Die unterschiedlichen Beiträge sorgten für eine lebhaft Diskussion. Haftungsfragen, die Zuverlässigkeit der Ehrenamtlichen als Fahrpersonal

sowie die Ansichten des örtlichen Taxigewerbes wurden ebenso diskutiert wie Betriebsübergangsregelungen zwischen dem Verkehrsunternehmen als Genehmigungsinhaber und Bürgerbusverein als Betriebsführer.

Die Vorstellung anderer alternativer Konzepte rundete die Veranstaltung ab:

WBO-Vorstand Andreas Kühner stellte den etwas „anders“ organisierten Bürgerbus der Friedrich Gross OHG, Heilbronn, in Talheim vor. Dieser wurde von der Gemeinde bestellt, setzt Midi-Busse mit Berufskraftfahrerpersone ein und fährt seit September 2012.

Mario Graunke, Beratung im Verkehrswesen, berichtete vom Ortsbus Feuerbach und Weilimdorf. Der Ortsbus in Weilimdorf wurde in den 90er-Jahren zunächst als „klassischer“ Bürgerbus eingerichtet. Aus genehmigungsrechtlichen Gründen wurde das Angebot zeitnah durch ein Busunternehmen übernommen und fährt seitdem eigenwirtschaftlich.



Informations- und Erfahrungsaustausch zum Thema Bürgerbus am 8. Oktober 2013



Bürgerbusverein Salach e.V.

ÖPNV-Kongress 2014, 3. April 2014

Rund 250 Teilnehmer füllten am 3. April die Stadthalle in Sindelfingen. Der ÖPNV-Kongress 2014 des WBO war damit so gut besucht wie kein anderer zuvor. Die hohe Besucherzahl verdeutlichte erneut, wie wichtig der persönliche Austausch zwischen den Vertretern von Busunternehmen, Ministerien, Aufgabenträgern, Verbänden, Verbänden und der Wirtschaft ist. Der ÖPNV-Kongress hat sich dafür als optimale Plattform etabliert.

Schwerpunktthema war die Neugestaltung der ÖPNV-Finanzierung in Baden-Württemberg (betrifft konkret die Ausgleichsleistungen nach § 45 a PBefG). Im Rahmen eines Beteiligungsprozesses des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) hatte der WBO einen Modell-Vorschlag in die Diskussion eingebracht, der von Prof. Dr. Holger Zuck und Dirk Dannenfeld erarbeitet und auf dem Kongress von ihnen beiden noch einmal vorgestellt wurde. Er fußt – wie das heutige Recht – auf einem Unternehmeranspruch.

Die Überlegungen des MVI gehen jedoch in Richtung Kommunalisierung der Mittel. WBO-Vorsitzender Klaus Sedelmeier warnte in seiner Begrüßungsrede vor einem geplanten Systemwechsel: „Der ÖPNV auf dem Land droht, bei der Neugestaltung der Finanzierung unter die Räder zu kommen. Bislang ist gewährleistet, dass private Busunternehmen auf eigene Initiative ÖPNV-Leistungen anbieten können. Wer – wie Minister Hermann – den Unternehmen Geld entzieht und so Nahverkehr zu einer reinen Behördenveranstaltung macht, wirft jahrzehntelange Erfahrung und Kompetenz einfach über Bord.“

Landrat Dr. Rainer Haas suchte in seinem Grußwort besänftigende Worte für die Busunternehmen: „Die Verträge schließen die Unternehmen mit den Landkreisen und nicht mit dem Land“.

Im Anschluss entwickelte sich eine lebhaftige Diskussion über die Thematik im Rahmen einer Podiumsrunde mit wichtigen Entscheidungsträgern. Die Landtagsabgeordneten Hans-Martin Haller (SPD), Jochen Haußmann (FDP), Nicole Razavi (CDU) und Andreas Schwarz (GRÜNE) stellten sich den Fragen von Moderator Markus Schmidt-Au-

erbach, Chefredakteur „ÖPNV aktuell“. Das private Omnibusgewerbe wurde von WBO-Vorstand Dipl.-Ing. Ulrich Rau vertreten. Auch das Auditorium nutzte die Gelegenheit, sich an der Diskussion zu beteiligen. Konsens gab es darüber, den zeitlichen Druck herauszunehmen und dem Prozess die benötigte Zeit zu gewähren.

Auch in der Pressekonferenz wurde in aller Deutlichkeit die Position des WBO zum Thema ÖPNV-Finanzierung gezeigt. WBO-Vorsitzender Klaus Sedelmeier und der WBO-Geschäftsführer Dr. Witgar Weber legten detailliert den anwesenden Journalisten von Fachpresse und Regionalfernsehen die zu befürchtenden Entwicklungen dar. Entsprechend konnte die Warnung, die Gelder könnten durch Reibungsverluste nicht in nötiger Höhe bei den Omnibusunternehmen ankommen, in den Medien implementiert und so in die Öffentlichkeit getragen werden.

Den Abschluss der Fachvorträge machte Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des bdo, unter dem Titel „Ein Jahr PBefG-Novelle: ein Erfahrungsbericht“.

Das Praxisforum hatte weitere spannende Themen zum Gegenstand:

Themen & Referenten

„Landestarif Baden-Württemberg: aktueller Planungsstand“

Dr. Andreas Honikel-Günther, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur

„Alternative Bedienungsformen: Beispiele aus der Praxis“

Mario Graunke, Beratung im Verkehrswesen

„Staffelung der Schulanfangszeiten: praktische Umsetzung im Raum Ellwangen“
Rainer Maria Scheiger, Omnibus-MACK und Paul-Gerhard Maier, Landratsamt Ostalbkreis

Die Moderation durch das Kongressprogramm übernahm in bewährter Weise Prof. Dr. Frank Fichert.



Gesprächsrunde v.l.n.r.: Jochen Haußmann, MdL, Nicole Razavi, MdL, Moderator Markus Schmidt-Auerbach, Andreas Schwarz, MdL, Hans-Martin Haller, MdL, Ulrich Rau, WBO-Vorstand



Dirk Dannenfeld und Prof. Dr. Holger Zuck zur Neugestaltung der ÖPNV-Finanzierung



Landrat Dr. Rainer Haas bei seinem Grußwort



Pressekonferenz mit Journalisten von der Fachpresse und Regionalfernsehen



Auch in diesem Jahr wieder viele Kongressteilnehmer beim ÖPNV-Kongress in Sindelfingen

ÖPNV-Exkursion Schweiz, 13. – 15. Juli 2014

Rund 20 Unternehmer haben an der ÖPNV-Exkursion in die Schweiz vom 13. bis 15. Juli teilgenommen. Die Schweiz wird regelmäßig als Beispiel für einen vorbildlichen ÖPNV herangezogen, insbesondere auch von der amtierenden Landesregierung in Baden-Württemberg. Ziel der Exkursion war es, mehr über das dortige ÖPNV-System aus erster Hand zu erfahren.

Die WBO-Delegation wurde bei den unterschiedlichen Akteuren (Verband, Aufgabenträger und Unternehmer) jeweils sehr herzlich empfangen und erhielt ausführliche Einblicke in deren Erfahrungen und in das Gesamt-System.

Der öffentliche Verkehr (öV) hat in der Schweiz insgesamt ein gutes Image und genießt bei den Nutzern und Bürgern eine hohe Akzeptanz. Das hat im Wesentlichen zwei Gründe: ein attraktives Angebot und die Wahrnehmung des Angebots als Marke (Stichwort: Postauto).

Es gibt die politische Vorgabe, dass jede Gemeinde mit mehr als 100 Einwohnern auch eine ÖPNV-Anbindung erhält. In sehr dünn besiedelten Regionen, in denen es gar kein Angebot gibt (auch nie gegeben hat), werden neuerdings vereinzelt Bedarfsverkehre, speziell das PubliCar (Rufbus) der PostAuto Schweiz AG, installiert. Andere flexible oder bedarfsgesteuerte Verkehre daneben gibt es nicht.

Die PostAuto Schweiz AG ist führendes Verkehrsunternehmen im Bereich Busverkehrsleistungen. Jede zweite Haltestelle im Land wird von PostAuto bedient. Als Regiebetrieb werden 50 % der Verkehrsleistungen selbst übernommen. Die andere Hälfte wird von den 170 PostAuto-Unternehmen in einem einheitlichen Erscheinungsbild im Auftrag gefahren.

Ein Besuch bei der Steiner Bus AG in Ortschaften, die als Postauto-Unternehmer tätig ist, gewährte Einblicke in das Kooperationsverhältnis zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer. Das Unternehmen wurde bereits 1929 gegründet und startete damals mit einer eigenen Linienkonzession, die erst später auf Postauto übertragen wurde. Zur

Sicherung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens betreibt das Unternehmen eine Buswerkstatt mit Leistungen wie Reparatur und Unterhalt von Fahrzeugen und zugleich Spezialarbeiten, wie die Reinigung von Partikelfiltern etc.

Unter dem Dach des Verbandes BUS CH haben sich die privaten Postauto-Unternehmer zusammengeschlossen, um gegenüber der Politik und der PostAuto geschlossen ihre Interessen zu vertreten.

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) zählt rund 140 ordentliche Mitglieder und vertritt als zentrale Aufgabe die Interessen der Branche auf politischer Ebene. Jedes Transportunternehmen kann Mitglied werden; eine Trennung zwischen privat und kommunal gibt es nicht. Der VöV ist auch für das Management der gemeinsamen Tarife beim „Direkten Verkehr“ (Landestarif) zuständig. Bei gesetzlichen Regelungen gilt grundsätzlich „Branchenlösung vor Behördenlösung“.

Beim Kanton Solothurn erfuhren die Teilnehmer mehr über die Organisation des öV in der Schweiz. Zwar ist jeder Kanton anders organisiert, doch kommt bei der Vergabe von regionalen Verkehrsleistungen grundsätzlich das Bestellverfahren zur Anwendung: Bund und Kantone bestellen die Verkehrsleistungen → Transportunternehmen erstellen eine Offerte → Offerten werden verhandelt → Angebotsvereinbarung.

Eine Ausschreibungspflicht gibt es in der Schweiz nur, wenn bestimmte Voraussetzungen vorliegen, etwa bei der Einführung einer neuen Linie. Es wird überwiegend mit Zielvereinbarungen mit den vorhandenen Transportunternehmen gearbeitet. Die Laufzeit der Offerte beträgt in der Regel zwei Jahre (zum Teil auch nur ein Jahr); danach wird neu verhandelt. Eine Linienkonzession hat ebenfalls wie in Deutschland eine Laufzeit über 10 Jahre. Ausschreibungen werden eher skeptisch gesehen. Der Kanton Bern verfolgt als einziger eine Ausschreibungsstrategie von Linienbündeln. Der Kanton Solothurn bevorzugt Zielvereinbarungen vor Ausschreibungen, da ein Betreiberwechsel die Ausnahme bleiben soll. Vertragspartner des Kan-

tons sind nur öffentliche Verkehrsunternehmen, die wiederum bei Bedarf private Unternehmen mit Verkehrsleistungen beauftragen.

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz finanziert sich zur Hälfte aus Fahrgeldeinnahmen. Die andere Hälfte wird überwiegend durch Mittel des Bundes, der Kantone und der Gemeinden finanziert. Die Förderung des öV beträgt 8 Mrd. CHF (rund 6,6 Mrd. EURO). Bei 8 Mio. Einwohnern entspricht das pro Kopf 1.000 CHF (ca. 820 EURO) im Jahr. Zum Vergleich: In Baden-Württemberg beträgt die Förderung pro Kopf der Bevölkerung zwischen 160 und 200 EURO.

Die Autobus AG Liestal ist eines der wenigen nicht originär kommunalen oder staatlichen Unternehmen in der Schweiz, das Verkehrsleistungen mit eigenen Linienkonzessionen anbietet und nicht im Auftrag unterwegs ist. Eigentümer (Aktionäre) sind die Einwohner der Gemeinde(!). Ein großes Thema ist, wie auch in Deutschland, die dynamische Fahrgastinformation mit Anschlussicherung. Die Investitionen spiegeln sich in der Offerte des Unternehmens wider, sprich der Kanton finanziert diese Kosten. Das Bundesgleichstellungsgesetz beinhaltet Vorgaben zur Barrierefreiheit im öV, hat aber – anders als in Deutschland – ausdrücklich die „Verhältnismäßigkeit“ im Blick.



Beim Verband öffentlicher Verkehr (VöV), Bern



Betriebshof des Postauto-Unternehmers Steiner Bus AG, Ortschwaben



Präsentation der PostAuto Schweiz AG, Bern



Die Exkursionsteilnehmer bei der Autobus AG Liestal (bei Basel)



Entwicklungen in der Bustouristik

Jährlich wird im Rahmen der Reiseanalyse der Forschungsgemeinschaft Urlaub und Reisen (FUR) das Verhalten der Reisenden in Deutschland analysiert. Anhand dieser werden auch spezifische Auswertungen im Bereich des Bus- und Gruppentourismus vorgenommen. Erstmals wurde auch das Segment der Fernbuslinien beleuchtet.

Bezogen auf Reisen mit einer Dauer von mehr als fünf Tagen ist das beliebteste Verkehrsmittel Urlaubsreisender der PKW mit 45 Prozent, gefolgt vom Flugzeug mit 38 Prozent. Den Bus wählen acht Prozent der Deutschen als bevorzugtes Verkehrsmittel zur Anreise in den Urlaub. Im Jahr 2013 wurden damit 5,6 Millionen Busurlaubsreisen über fünf Tage unternommen. Im Vergleich zum Vorjahr konnte somit ein Zuwachs von 1,2 Millionen Reisenden verzeichnet werden (vgl. Abb. 1).

Betrachtet man die Entwicklung der bustouristischen Kurzreisen, waren in diesem Segment 100.000 Reisende weniger zu verbuchen als noch im Jahr 2012: Vier Prozent der Reisenden entschieden sich bei Kurzurlaubsreisen für die Anreise mit dem Bus, 2009 waren es noch fünf Prozent. Trotz allem bleiben Kurzreisen von enormer Bedeutung für die Bustouristik. Vor allem Städtereisen sind eine beliebte Form der Kurzurlaubsreise. Vergleicht man hier die Zahl der Buchungen mit denen im Jahr 2000, hat sie sich bis heute etwa verdoppelt (vgl. Abb. 2).

In Bezug auf die Reiseziele werden 64 Prozent der Busreisen ins Ausland unternommen. Beliebteste Destinationen sind dabei Österreich und Italien, gefolgt von Polen, Frankreich und Spanien. Noch im letzten Jahr war Kroatien mit fünf Prozent an Stelle Spaniens (vgl. Abb. 3).

Die Betrachtung des Fernbuslinienmarktes hat ergeben, dass in Deutschland 1,7 Millionen Personen in den vergangenen drei Jahren mit einem Fernbus unterwegs gewesen sind. 1,6 Millionen haben sicher vor, den Fernbus in den nächsten drei Jahren zu nutzen. Über die Nutzung der Fernbuslinien entsteht zudem ein zusätzliches Potenzial für die Reisebusnutzung in Höhe von 3 Millionen Personen.

Trotz enormer Herausforderungen lässt sich erkennen, dass der Bustourismus als feste Größe im Urlaubsreisesegment agiert, wenn auch mit zunehmender Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln wie den Billigfliegern. Durch die Fernbuslinienliberalisierung wurde zudem verstärkt eine jüngere Zielgruppe auf das Produkt Busreise aufmerksam. Es gilt, diese durch innovative Ideen und individuelle Angebote „einzufangen“. Laut aktuellem Marktforschungsbericht des RDA ist für 23 Prozent der deutschen Bevölkerung (16,1 Millionen) ziemlich sicher, in den nächsten drei Jahren eine Busreise antreten zu wollen.

Abb.1:
Verkehrsmittelwahl
bei Urlaubsreisen

Quelle: F.U.R. Reiseanalyse, Stand: 06/2014

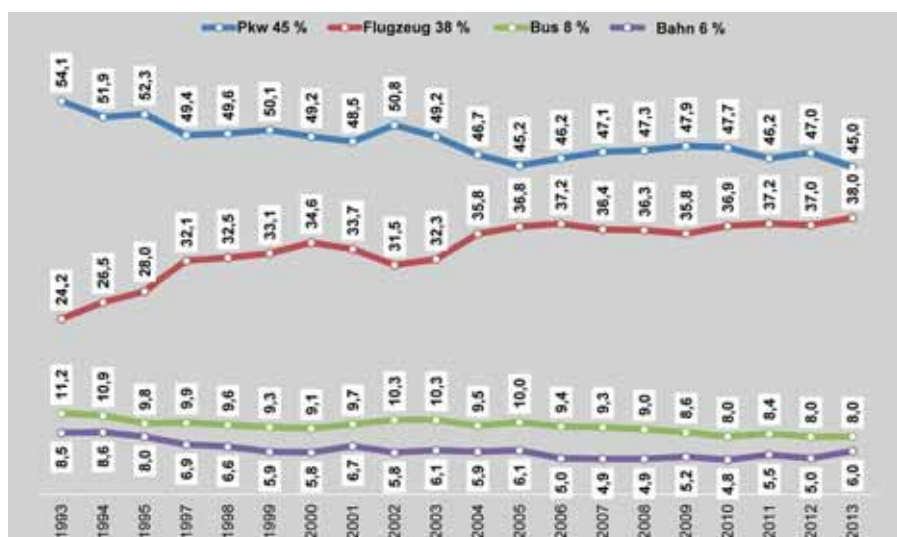
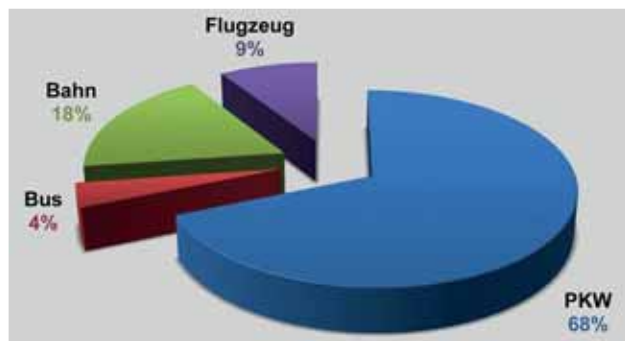


Abb. 2: Marktanteil des Busses bei Kurzreisen



Quelle: FUR-Resieanalyse und RDA-Marktforschungsbericht 2014, Stand: 09/2014

Abb. 3: Die beliebtesten internationalen Busreiseziele der Deutschen



Quelle: FUR-Resieanalyse und RDA-Marktforschungsbericht 2014, Stand: 08/2014

Bus-Tage für Tourismuskauflleute

Der WBO hat jetzt erstmals Bus-Tage für Auszubildende zur/-m Tourismuskauflfrau/-mann an Berufsschulen durchgeführt. Premiere war am 17. Februar 2014 an der Gustav-von-Schmoller-Schule in Heilbronn mit Dominik Sapara, Mitarbeiter von GROSS-Reisen aus Heilbronn und Mitglied im WBO-Touristik-Ausschuss. Die Fortsetzung machte Melanie Wekenmann, ebenfalls Ausschuss-Mitglied und aktive WBO-Juniorin, vom Unternehmen Hartmann Reisen aus Rottenburg mit Auszubildenden der Theodor-Heuss-Schule in Reutlingen am 20. Februar 2014.

Idee und Konzept eines Bus-Tages entstanden im Touristik-Ausschuss des WBO. Da Tourismuskauflleute, insbesondere im Reisebüro, leider nur selten Kontakt und Berührungspunkte zum Bustourismus haben, wurde nach einer Möglichkeit gesucht, den Auszubildenden das Thema Bus und dessen Vorteile näher zu bringen.

Im Rahmen einer 90-minütigen Präsentation wurden jeweils die Geschichte des Bustourismus, Daten zum Busmarkt, die Umweltfreundlichkeit des Busses, Lenk- und Ruhezeiten, Vorteile und Arten des Bustourismus sowie Details von der Reiseplanung bis zur Durchführung dargestellt. Im weiteren Verlauf des Tages konnten die Auszubildenden die Betriebshöfe des jeweiligen Busunternehmens kennenlernen.

Bei einem richtigen Ausflug mit einem modernen Reisebus konnten die Schüler dann die Qualität und den Komfort des Busses und die hohe Serviceorientierung der Busunternehmer live erleben.

Die Auszubildenden aus Heilbronn wurden bei einer spannenden Kostümführung vom Stadtbaumeister Donato Guisepppe Frisoni und der Reichsgräfin Wilhelmine von Grävenitz durch das Ludwigsburger Schloss und die Innenstadt geführt. Abschluss des Tages war ein Mittagssnack im Café des MIK in Ludwigsburg.

Die Busreise der Reutlinger Auszubildenden führte nach Stuttgart. Bei einer geführten Stadtrundfahrt mit verschiedenen Stopps und kleinen Etappen zu Fuß wurde Stuttgart von der Halbhöhenlage oben bis zur Innenstadt unten erkundet. Abschließend konnten die angehenden Tourismuskauflleute das Mercedes-Benz-Museum bei einer Führung kennenlernen.

Für die großzügige Unterstützung des Bus-Tages möchten wir uns ganz herzlich bei der Stadt Ludwigsburg (Tourismus & Events Ludwigsburg), Stuttgart-Marketing und dem Mercedes-Benz Museum bedanken. Ein weiteres herzliches Dankeschön gilt den durchführenden Mitgliedsunternehmen GROSS-Reisen und Hartmann Reisen.



Auszubildende der Gustav-von-Schmoller-Schule in Heilbronn zu Besuch bei GROSS-Reisen Heilbronn mit anschließender Kostümführung im Ludwigsburger Schloss



Auszubildende der Theodor-Heuss-Schule Reutlingen zu Besuch bei Hartmann Reisen in Rottenburg mit anschließender Stadtrundfahrt durch Stuttgart

CMT Messe Stuttgart, 11. – 19. Januar 2014

Vom 11. – 19. Januar 2014 war der WBO wieder gemeinsam mit der gbk auf der CMT vertreten. Unter dem Motto „TRAVEL GREEN – FAHR BUS!“ wurde der Bus als nachhaltiges Reiseverkehrsmittel den Messebesuchern präsentiert. Unterstützt wurde dies durch ein Gewinnspiel zum Thema Ökologie.

Auch Minister Winfried Herrmann durfte bei einem Besuch des Standes die Fragen zur Umweltfreundlichkeit des Busses und dem Komfort einer Busreise beantworten.

Als Mitaussteller präsentierten sich dieses Jahr wieder Bader Reisen, Fischer Omnibusverkehr, Remstal Reisen, Römer Reisen und das St. Pauli / Hansa Theater. Die Möglichkeit, ein Katalogfach zu buchen, wurde rege genutzt.



Verkehrsminister Winfried Herrmann zu Gast am WBO Stand

Tag des Bustourismus auf der CMT, 14. Januar 2014

Die gemeinsame Veranstaltung von WBO und gbk fand im Rahmen der CMT statt. Wie der bis auf den letzten Platz gefüllte Saal zeigte, traf das Thema „Fernbuslinien: Herausforderung für die Bustouristik“ nicht nur aktuell den Nerv der Branche, auch das Medieninteresse für das Thema war außergewöhnlich groß. Die Omnibusfachpresse war zahlreich vertreten, und Hörfunk und Fernsehen des SWR sowie regionale Medien fanden den „Weg zum Bus“.

Armin Dellnitz von Stuttgart Marketing, Frank Götz von DERTOUR, Julian Hauck von Fahrten-Fuchs, Jens Hochstetter von Hochstetter Touristik, Heinz Kiess von MAN Truck & Bus Deutschland sowie Klaus Vollmer von Lufthansa Systems standen als Experten auf dem Podium unter der Moderation von Anne Katrin Wieser zur Verfügung.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass durch den boomenden Fernlinienmarkt der Bus

nicht nur positiv „in der Mitte der Bevölkerung“ angekommen ist, sondern auch die Medien die Vorzüge und die Annehmlichkeiten des Busses erkannt haben und sich dadurch ein enormer Imageschub für das ganze Gewerbe verzeichnen lässt.

Besonders erfreulich für den WBO war die Anwesenheit eines Kamerateams der SWR-Landesschau, die für einen Bericht über Fernbuslinien ein Interview mit dem WBO-Vorsitzenden Klaus Sedelmeier führte: „Wir gewinnen dadurch Image, exorbitant, wir gewinnen dadurch zusätzliche Fahrgäste; etwas Besseres kann der Reisebusbranche gar nicht passieren.“

Neben der Fachpresse war auch der Hörfunk dabei: Der SWR interviewte ausführlich die Podiumsgäste sowie Hermann Meyering (gbk) und Klaus Sedelmeier (WBO) für die beiden Sender SWR1 und SWR4.



Podiumsdiskussion



Publikum



Referenten



Interview mit Klaus Sedelmeier, WBO-Vorsitzender, für die SWR-Landesschau



Lenk- und Ruhezeiten

Auch in diesem Jahr waren die Sozialvorschriften ein wichtiger Punkt auf der Agenda der Geschäftsstelle, da der damit zusammenhängende Problemdruck gewiss nicht geringer geworden ist. Zusammen mit einigen IHKS gelang es, ein gemeinsames Positionspapier zu entwickeln, welches auch durch ein Treffen der Arbeitsgruppe Lenk- und Ruhezeiten am 19. Februar endgültig abgestimmt worden ist. Inhaltlich konnte man sich auf das Grundprinzip verständigen, dass keine Reduzierung der Ruhezeiten oder Ausweitung der Lenkzeiten zur Debatte steht, sondern vielmehr eine Flexibilisierung zugunsten des Fahrpersonals. Dieses Prinzip erwies sich als Türöffner für die Gespräche u.a. des Peer Visit (siehe Seite 8) mit der EU-Kommission.

Das Papier war schon Gegenstand auf einer IHK-organisierten Brüssel-Reise im Februar, auf der auch zahlreiche WBO-Mitglieder teilgenommen haben. Im März wurde es dem Verkehrsausschuss des Landtags übermittelt. Wie sich mittlerweile herausgestellt hat, wurde es von dort der Bund-Länder-Referentenbesprechung Sozialvorschriften zugeleitet, dem maßgeblichen Gremi-

um zu diesem Thema in Deutschland. Im Ergebnis jedoch sieht man dort wenig überraschend die EU-Kommission in Brüssel am Zug. Dies sollte aber auch als Hinweis darauf gewertet werden, dass politische Unterstützung für Verbesserungen der Sozialvorschriften beim Personenverkehr auch in Deutschland noch verstärkt organisiert werden muss. Die EU-Kommission hat dem WBO in der Zwischenzeit signalisiert, dass in der nächsten Legislaturperiode unter der neuen EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc aus Slowenien die Sozialvorschriften einer Überprüfung unterzogen werden sollen. Es tut sich also etwas. Unter dem vorherigen Verkehrskommissar Siim Kallas gab es zu Beginn des Jahres noch eine enttäuschende Antwort auf eine parlamentarische Anfrage der MdEPs Matthieu Grosch und Elisabeth Jeggle. Außerdem veröffentlichte die Kommission in der Mitte des Jahres einen lang erwarteten Bericht zur 12-Tage-Regelung, der die Hoffnungen auf Verbesserungen ziemlich dämpfte. Es besteht andererseits Grund zu der Annahme, dass die Erkenntnisse der Kommission beim Peer Visit in die kommenden Prozesse auf europäischer Ebene einfließen werden.



Fahrertag 2013

Am 5. Dezember 2013 fand der Fahrertag im Rahmen des WBO-Busforums statt. Zum 24. Mal wurde die Auszeichnung „Sicher & Unfallfrei“ gemeinsam von WBO, der BG Verkehr, dem Schwesternverband OSW und der IGP vergeben. Fahrpersonal, das sich in besonderer Weise durch umsichtiges und vorbildliches Verhalten im Straßenverkehr hervorgetan hat, wird bei dieser Veranstaltung geehrt. Dieses Mal waren insgesamt 165 Fahrerinnen und Fahrer zu Gast in der Hanns-Martin-Schleyer-Halle. Eingeladen waren erstmals auch Azubis und Absolventen. Insgesamt wurden 278 Personen für sicheres und unfallfreies Fahren gewürdigt. Die Schirmherrschaft über die Veranstaltung trägt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Person des Ministers Winfried Hermann.

Der stellvertretende WBO-Vorsitzende Frank Wiest richtete sich in seiner Begrüßungsrede direkt an die Fahrerinnen und Fahrer: „Hier in diesem Saal befindet sich die geballte und personalisierte Kompetenz in Sachen Verkehrssicherheit und Personenbeförderung auf der Straße. Sie bringen unsere Fahrgäste sicher von A nach B, was uns das Allerwichtigste ist. Und was uns Unternehmer fast genauso freut: Sie bringen uns die Fahrzeuge wieder heil zurück in die Hallen. Und das nicht nur tagtäglich, sondern Jahr für Jahr, morgens, mittags, abends, nachts, immer. Bei jedem Wetter: Auf Sie war und ist Verlass. Stellvertretend für alle Unternehmen möchte ich Ihnen danken und Ihnen für Ihre Verdienste ein großes Lob aussprechen. Dankeschön, machen Sie so weiter.“

Den ersten Vortrag hielt Ralf Zanetti von der BG Verkehr aus Duisburg. Das Thema waren Fahrerassistenzsysteme und weitere Entwicklungen des Busarbeitsplatzes aus Sicht der BG Verkehr. Der nächste Programmpunkt war ein Interview des Moderators der Veranstaltung und WBO-Pressesprechers Klaus Zimmermann mit Josef Krebs, Busfahrer und Seelsorger bei der Katholischen Betriebsseelsorge Heilbronn. Das Thema Unfälle im Straßenverkehr und somit das Berufsrisiko eines Busfahrers wurde somit von der technischen als auch von der menschlichen Seite beleuchtet. Die Ansprache zum Fahrertag hielt diesmal Ministeri-

aldirekt Elmar Steinbacher, Abteilungsleiter Verkehr im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) und somit ein Vertreter des Schirmherren. Er überbrachte die Grüße des Ministers und hob noch einmal die besondere Verantwortung des Berufs hervor.

Besonderer Beliebtheit bei den Teilnehmern erfreute sich die Verlosung der Sach- und Geldpreise.

An dieser Stelle sei den Stiftern gedankt:

- / HDI Gerling
- / LVI (Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie e.V.)
- / EvoBus SETRA
- / Mercedes-Benz Museum
- / EvoBus MERCEDES BENZ
- / Europa-Park
- / IGP (Interessengemeinschaft des Personenverkehrsgewerbes)
- / MAN Truck & Bus
- / Erlebnispark Tripsdrill
- / Volvo Busse
- / Combus (Competence Mensch und Bus GmbH)
- / Wilhelma Zoologisch-Botanischer Garten Stuttgart
- / IHK Region Stuttgart
- / Societe Generale Equipment Finance (GEFA – Gesellschaft für Absatzfinanzierung)

Abschließend danken wir allen WBO- und OSW-Mitgliedern, die ihrem Fahrpersonal die Teilnahme an der Veranstaltung ermöglicht haben.





Ministerialdirigent Elmar Steinbacher, Abteilungsleiter Verkehr im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI)



Stellvertretender WBO-Vorsitzender Frank Wiest



Josef Krebs, Busfahrer und Seelsorger, Katholische Betriebsseelsorge, Heilbronn



Gruppenfoto der ausgezeichneten Fahrerinnen und Fahrer



Der Fahrernachwuchs



Klaus Zimmermann, WBO



Ralf Zanetti, BG Verkehr, Duisburg



Digitales Kontrollgerät

Die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zum neuen digitalen Kontrollgerät wurde Anfang des Jahres verabschiedet und ersetzt schrittweise die bisherige Verordnung (EWG) Nr. 3821/85. Ziel der Neufassung der Verordnung war einerseits eine Anpassung an den technischen Fortschritt, andererseits soll die mutmaßliche Manipulationsquote von 20 Prozent beim Tachograph im Güterbereich ausgemerzt werden.

Die wichtigste Neuerung ist bei den neuen Geräten die vorgesehene „Fernabfrage zu Kontrollzwecken“. Dabei handelt es sich um eine Vorausswahl der zu kontrollierenden Fahrzeuge im Rahmen einer Straßenkontrolle. Daten der Lenk- und Ruhezeiten werden dabei nicht übertragen, sondern nur Daten, die auf Missbrauch und Manipulation schließen lassen. Im Detail sind jedoch bei diesem brisanten Thema hinsichtlich der technischen Umsetzung immer noch viele Fragen offen.

Die neue Verordnung tritt Schritt für Schritt in Kraft; ab 2. März 2016 sollen die wesentlichen Neuerungen Gültigkeit erlangen. Denn bis dahin sollen sog. Durchführungsakte bzw. Einzelvorschriften der genauen technischen Implikationen festgelegt werden, die den bisherigen Anhang IB ersetzen. Die Hersteller haben dann nochmals 36 Monate Zeit, bis die neue Generation von Kontrollgeräten in Neufahrzeuge verbaut werden muss. Ab 2018, eher 2019, werden demnach voraussichtlich die neuen Fahrtenschreiber auf den Markt kommen.

Außerdem wurde eine Nachrüstungspflicht eingeführt. Diese gilt u.a. für KOM im grenzüberschreitenden Einsatz mit einer Übergangsfrist von 15 Jahren nach dem Zeitpunkt, ab dem neu zugelassene Fahrzeuge mit dem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein müssen, also frühestens ab 2033. Für die Busbranche ist diese Nachrüstungspflicht somit unproblematisch.

Erste Änderungen treten allerdings am 2. März 2015 in Kraft. Darunter ist auch folgender hochinteressante Passus des Artikels 34: „Die Mitgliedsstaaten dürfen von den Fahrern nicht die Vorlage von Formularen verlangen, mit denen

die Tätigkeit der Fahrer, während sie sich nicht im Fahrzeug aufhalten, bescheinigt wird.“

Der WBO ist der Auffassung, dass sich dadurch zwingend Änderungen an § 20 der Fahrpersonalverordnung („Nachweis über berücksichtigungsfreie Tage“) ergeben, da Urlaubs- und Krankheits-tage typischerweise „nicht im Fahrzeug“ verbracht werden. Somit liegt die Deutung nahe, dass ab 2. März 2015 keine Aufzeichnungspflicht mehr für diese Zeiten besteht, solange die Mindestruhezeiten nachgewiesen sind. Die bislang national geforderte Lückenlosigkeit hat offensichtlich ein paar Löcher bekommen. Das Bundesverkehrsministerium sieht dennoch bislang keinen Änderungsbedarf und hat einen Verordnungsentwurf in den Bundesrat eingebracht, der diesen Sachverhalt ignoriert. Fortsetzung folgt.

Schulbustraining – Kooperation mit ADAC und UKBW

Die Kooperation „Busfahren, aber richtig!“ des WBO und des ADAC mit Unterstützung der Unfallkasse Baden-Württemberg wurde dieses Jahr fortgeführt. Ziel dieser landesweiten Aktion ist es, die Verkehrssicherheit bei der Schülerbeförderung durch Schulbustrainings weiter zu erhöhen und weitere Schulbus-Trainings zu ermöglichen.

Viele WBO-Mitglieder sind vor Ort schon in vielerlei Formen aktiv. Diese Aktivitäten reichen von Aktionen auf dem Betriebshof, von Eltern/Schüler-Probefahrten mit dem Schulbus bis hin zu Buschulen von Verkehrsverbänden (z.B. VSB). Partner bei bestehenden Aktionen ist oft die Polizei oder die Landesverkehrswacht, oder eben auch der ADAC. Auch die Geschäftsstelle des WBO war wieder in zahlreiche Schulbustrainings involviert.

Das Projekt „Busfahren, aber richtig!“ soll dabei für eine weitere Etablierung von Schulbustrainings sorgen. Ein entsprechender Flyer zur Ansprache

von Schulen steht für Mitgliedsunternehmen zur Verfügung. In diesem Zusammenhang fand im Jahr 2014 ein weiteres und nun insgesamt drittes Schulbustrainer-Seminar statt, welche fortgeführt werden sollen. Denn der Flaschenhals bei Schulbustrainings besteht in dem Mangel an geeigneten Schulbustrainer/-innen. Die Trainerseminare sollen dem abhelfen. Klar ist auch, dass die Durchführung von Schulbustrainings für Busunternehmen einen erheblichen Ressourcen-Aufwand darstellt. Andererseits können Busunternehmen langfristige Vorteile entstehen beim direkten Kontakt mit den Schulen, bis hin zu geringeren Vandalismus-Kosten und einer insgesamt stressfreieren Schülerbeförderung für alle Beteiligten. Ebenso tragen wiederholte Präventiv-Maßnahmen tatsächlich dazu bei, dass weniger passiert.



EINBLICKE: Wirtschaftlichkeit alternative Antriebe, 15. Oktober 2014

WBO und VDV laden gemeinsam im Rahmen der Veranstaltungsreihe EINBLICKE zweimal im Jahr zu einer Informationsveranstaltung ein. Neben dem Thema „Barrierefreiheit im ÖPNV“ (siehe Seite 21) war es das Thema „Wirtschaftlichkeit alternativer Antriebe“, welches viele Teilnehmer am 15. Oktober 2014 zum WBO nach Böblingen lockte.

Die Diskussion um Umweltzonen und Emissionen hat den Ausbau der Elektromobilität befeuert. Auf der anderen Seite bietet der Verbrennungsmotor weiterhin eine hohe Energiekonzentration bei geringem Speichervolumen des benötigten Kraftstoffs.

Aus rein wirtschaftlicher Sicht ist deshalb kein Bus mit alternativem Antrieb derzeit tatsächlich konkurrenzfähig. Die Frage ist vielmehr, ab wann und mit welchem System das der Fall sein könnte. Es stellt sich weiter die Frage nach der Alltagstauglichkeit der alternativen Antriebe (z.B. im Winterbetrieb). Die Unternehmen des ÖPNV können sich keine teuren Experimente mit unausgereiften Systemen leisten. Für die allermeisten Fahrgäste ist die Antriebsart nicht unbedingt bedeutsam. Ist das Busangebot wenig attraktiv, teuer und nicht wirklich zuverlässig, werden schnell Alternativen gewählt.

Gleichwohl müssen die sich abzeichnenden Entwicklungen im Blick behalten werden. Die fossilen Ressourcen sind endlich. Vor allem deshalb ist die langfristige Perspektive eines emissionsfreien und preisgünstigen Busverkehrs attraktiv. Welche Systeme sind für welchen Einsatz derzeit vielversprechend? Wann wird es welche standardisierten Schnittstellen für Nachladestationen geben? Welche Rolle werden in diesem Umfeld private Busunternehmen spielen?

Zu diesen Fragen erlebten über 70 Teilnehmer eine hochinteressante, zum Teil kontroverse Veranstaltung.

Als Fazit kann festgehalten werden: Im Augenblick und zumindest mittelfristig sind die meisten alternativen Antriebe noch nicht konkurrenzfähig und deshalb auf Förderung angewiesen. Langfris-

tig zeichnet sich jedoch am Horizont der emissionsfreie Betrieb zumindest im ÖPNV ab. Welche Konzepte sich jedoch durchsetzen werden, wird sich erst erweisen müssen. In einem hügeligen Bundesland wie Baden-Württemberg ist die Alltagstauglichkeit eines E-Busses eine ganz andere Herausforderung als in der norddeutschen Tiefebene.

Zu den Vorträgen im Einzelnen:

Wolfgang Arnold, Vorstandssprecher der SSB AG, Stuttgart, stellte die langjährigen Erfahrungen dar, die mit alternativen Antrieben gemacht wurden. Die Besonderheit in Stuttgart liegt bekanntlich in einer anspruchsvollen Topographie und dem Betrieb mit Gelenkbussen. Mittlerweile sind 12 serielle Dieselhybridbusse im Einsatz, die einen Beitrag zu einem verringerten Energieverbrauch der Bestandsflotte leisten. Trotzdem: „Finanziell lohnt es sich noch nicht, wenn die Anschaffungskosten nur im Verhältnis zur Kraftstoffeinsparung gesehen werden“, so Arnold. Dennoch muss sich der ÖPNV den Herausforderungen der E-Mobilität pro-aktiv stellen, denn: „E-Mobilität muss mehr sein als E-Autos! Darüber hinaus gibt es zunehmend gesetzliche und lokale Anforderungen zur Reduzierung von Schadstoff- und Lärmbelastung, die insbesondere Verkehrsunternehmen in Städten dazu zwingen, sich mit der Thematik auseinanderzusetzen.“ Deshalb strebt die SSB langfristig den emissionsfreien Betrieb an und engagiert sich auch mit mittlerweile drei Brennstoffzellen-Hybridbussen im Linieneinsatz. Ein weiteres Fahrzeug fährt das WBO-Mitgliedsunternehmen Unternehmen Schlienz/Kernen auf einer Stadtlinie in Fellbach; die SSB wartet diesen Bus und betankt ihn mit Wasserstoff.

Harald Ludescher, Leitung Vertrieb Ziehl-Abegg, Künzelsau, einem Hersteller von elektrischen Radnabenmotoren für E-Busse, sieht die „derzeitige technische Grenze bei 200 km Laufleistung am Tag bei einer Stecker-Ladung über Nacht. Bei längeren Strecken wird zwingend eine sehr teure technische Lade-Infrastruktur unterwegs benötigt!“ Er rechnet deshalb mit sehr langen Übergangszeiträumen für die E-Mobilität im

ÖPNV. Dennoch wies er in seinem Vortrag auf die nordschwedische Stadt Umea hin, in der bis zum Jahr 2016 der komplette Umstieg auf den emissionsfreien Stadtbusbetrieb gelingen soll. Ebenso konnte er in seinem Vortrag belastbare Zahlen zum Kostenvergleich E-Bus/Dieselsbus liefern. Aber ohne staatliche Förderung läuft bzw. fährt hier nichts.

Christian Seitz, Geschäftsführer der EURACOM Group GmbH, Berlin, präsentierte den ersten 18-Meter-Elektro-Gelenkbus weltweit. Dieser Niederflurbus mit 18 t Eigengewicht ermöglicht wie ein vergleichbarer Dieselsbus mit seinen 564-kWh-Batterien eine Nutzlast von bis zu 10 t. Er soll in der Lage sein, ohne Zwischenladung Reichweiten von über 250 km zu erzielen. „Wir sind davon überzeugt, dass wir mit diesen Fahrzeugen aufgrund der Umweltfreundlichkeit und der Kosten jetzt schon den konventionellen Diesel- und Hybridfahrzeugen im Alltagseinsatz ernsthaft Konkurrenz machen können“, so Seitz in seinem Vortrag. Das Problem Nebenverbräuche sieht er als mittlerweile beherrschbar an. Er betonte den modularen Aufbau von Batteriekapazität in die „Hülle Bus“. Ebenso verwies er auf die Planungen der chinesischen Regierung, demnächst jedes Jahr 50.000 E-Busse in den dortigen Städten neu zum Einsatz zu bringen.

Professor Dr.-Ing. Joachim Berg, Fachhochschule Flensburg, betreibt Konzeptplanung für E-Mobilität im ÖPNV und machte deutlich: „Der E-Bus muss in den bestehenden Fuhrpark integriert werden und nicht umgekehrt.“ Er berichtete von ersten emissionsfreien Ausschreibungen (!) in Nordfriesland. Aber nicht jeder Linienverlauf ist für E-Busse geeignet. Zwingend notwendig ist daher eine exakte Umlaufanalyse für den potentiellen Fahrzeugeinsatz.

Ronald Bäuerle, WBO-Vorstand und Geschäftsführer LVL-Jäger, Ludwigsburg, sieht „aufgrund der vorgegebenen Sollkosten in den VVS-Verträgen keinen Spielraum für teure Experimente mit ungewissen Ausgang“. Er forderte die Industrie auf, „finanziell akzeptable Lösungen zu entwickeln, welche am Schluss auch aus den Fahrgeldeinnahmen bestritten werden können“. Für sein Unternehmen hat er aber auch mittels Förderung des Landes Baden-Württemberg eine Lösung gefunden: Ab Dezember werden neben einem MAN-Hybridbus 10 Solaris H12-Busse in Ludwigs-

burg zum Einsatz kommen. Für die Investitionsentscheidung ist sein Leitmotiv: Erst wenn die Fahrzeuge zuverlässig und somit „voll im Einsatz sind, ergeben sich Einsparungen“.

Dr. Manfred Marx, Leiter Entwicklung Antriebstechnik Daimler Buses EvoBus GmbH, Neu-Ulm, sprach in Abgrenzung zu Herrn Seitz vom „System Bus, das ineinander verzahnt werden muss“. Er brachte es in seinen Ausführungen auf den Punkt: „Konventionelle Antriebe stellen die Grundlage der ökonomischen, flexibel einsetzbaren Mobilität dar und bieten auch in Zukunft noch weiteres Optimierungspotential. Mit EURO VI sind Stickstoff- und Partikelemissionen nochmal deutlich reduziert worden, ein echter Quantensprung. Die Nachweisgrenze bei den Partikeln ist nahezu erreicht, die lokalen NO₂-Immissionen in Innenstädten werden nachweislich durch einen Fahrzeugtausch von EURO III zu EURO VI erheblich reduziert.“ Und zur weiteren Strategie des Hauses Daimler: „Langfristig (Zeitfenster 2025-30) verspricht die Brennstoffzellen-Technologie insbesondere in Richtung ‚Zero Emission‘ weitreichende Potentiale bei vergleichbarer Performance zum Dieselantrieb und deutlich reduzierten Kosten.“

Bei der Podiumsdiskussion, moderiert von Dr. Witgar Weber, wurden nochmals die unterschiedlichen Einschätzungen deutlich: Auf der einen Seite Dr. Berg und Herr Seitz mit der Auffassung, dass die Zukunft mit E-Bussen kurz bevorsteht, auf der anderen Seite Herr Bäuerle und Dr. Marx, die eine kurze Zeitachse einer solchen Entwicklung technisch und wirtschaftlich für unrealistisch hielten. Herr Bäuerle fand es hochproblematisch, einerseits hohe Erwartungen bei den Kommunen zu wecken, andererseits die Finanzierbarkeit der Alternativen zum Diesel zu positiv darzustellen. Herr Ludescher betonte nochmal, dass es – Stand heute und höchstwahrscheinlich mittelfristig – ohne staatliche Förderung keinen Markt für alternative Antriebe gibt.

Die Präsentationen stehen im öffentlichen Bereich der WBO-Homepage unter www.busforum.de/veranstaltungen/vortraege



Christian Seitz, Geschäftsführer der EURACOM Group GmbH



Wolfgang Arnold, Vorstand-Sprecher SSB



Harald Ludescher, Leitung Vertrieb Ziehl-Abegg



Expertenrunde der Podiumsdiskussion



Professor Dr.-Ing. Joachim Berg, Fachhochschule Flensburg



Dr. Manfred Marx, Leiter Entwicklung Antriebstechnik Daimler Buses EvoBus GmbH



Ronald Bäuerle, WBO-Vorstand und Geschäftsführer LVL-Jäger

Schulbus-Check mit den Überwachungsorganisationen

Der Schulbus-Check in Zusammenarbeit mit den Überwachungsorganisationen DEKRA, TÜV SÜD, GTÜ und KÜS fand in diesem Jahr zum vierten Mal statt. Zielsetzung der Aktion ist es, einer breiten Öffentlichkeit das Thema Verkehrs- und Fahrzeugsicherheit im ÖPNV nahe zu bringen. Dazu eignet sich der sensible Bereich der Schülerbeförderung in besonderer Weise.

Dieses Jahr beteiligten sich 28 Mitgliedsunternehmen mit über 350 Bussen am Schulbus-Check in Kooperation mit DEKRA, KÜS und TÜV SÜD, weniger als die Jahre zuvor. Vor allem die streikgefährdeten Busunternehmen, die sonst bislang immer dabei waren, haben dieses Mal auf eine Teilnahme verzichtet. Im nächsten Jahr sollte deshalb wieder eine Steigerung bei den teilnehmenden Busunternehmen möglich sein. Denn auch in diesem Jahr ist es gelungen, eine positiv belegte Presse-Resonanz zum Thema Bussicherheit zu erreichen. Für die Abschlussveranstaltung des WBO mit DEKRA und TÜV SÜD an einer Gemeinschaftsschule in Remseck konnte Kultusminister Stoch als Zugpferd gewonnen werden.

Für die Überwachungsorganisation bedeutet die Durchführung der Aktion einen erheblichen Aufwand. Vielen herzlichen Dank dafür an die beteiligten Überwachungsorganisationen.



Christoph Nolte, Leiter Qualitätsmanagement Dekra; Dr. Witgar Weber, Geschäftsführer WBO; Kultusminister Andreas Stoch



Prüfunterlagen



Matthias Knisel, WBO-Kreisobmann Stuttgart; Kultusminister Andreas Stoch; Karl-Heinz Balzer, erster Bürgermeister der Stadt Remseck



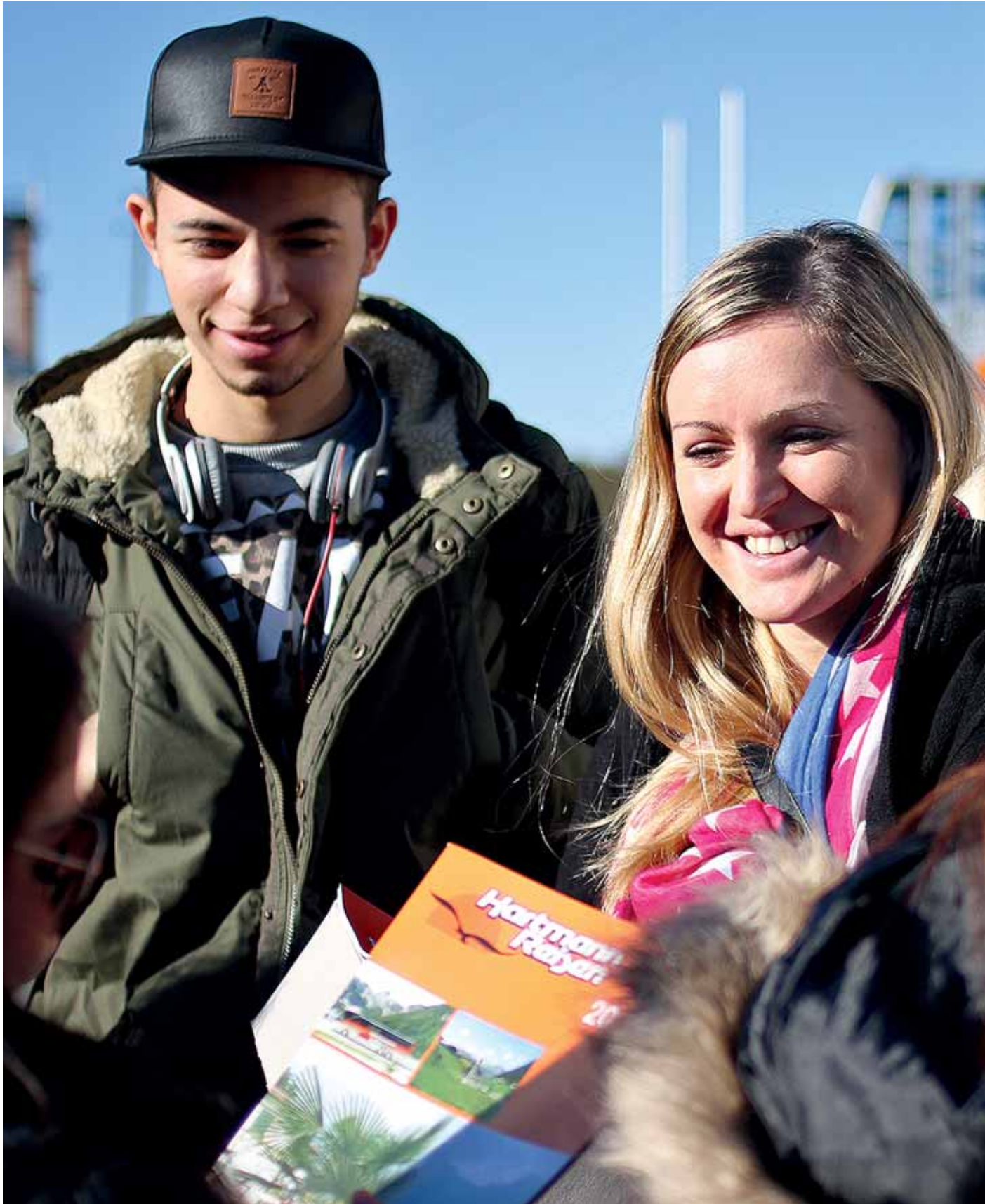
Kultusminister Andreas Stoch im Kreise von Schülern im Bus



Gruppenfoto der Teilnehmer



Messung des Schließdrucks der Bustüren



Ausbildungssituation und Fahrermangel

Auch weiterhin ist der Fahrermangel sowohl im Linienbusverkehr, aber vor allem auch in der Bustouristik deutlich spürbar und wird auch in den nächsten Jahren immer größer werden. Gleichzeitig profitiert die Branche – auch durch den demografischen Wandel – von wachsender Nachfrage.

Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, engagiert sich der WBO mit seinen Mitgliedern daher schon seit vielen Jahren im Bereich der Ausbildung. Mit Infoveranstaltungen, Messeauftritten und der Einrichtung einer Job-Börse möchte der WBO die Attraktivität der Berufe in der Busbranche weiter steigern und gut ausgebildete, motivierte Nachwuchskräfte für die Unternehmen gewinnen. Nun ist es erstmals gelungen, eine eigene Klasse „Personenverkehr“ in der Berufsschule Ehingen zu füllen.



Bei Fragen von neuen, aber auch langjährigen Ausbildungsbetrieben rund um das Thema Ausbildung kommt immer wieder gerne der Ausbildungsleitfaden des WBO zum Einsatz. Neben allgemeinen Ausbildungsthemen, die alle Ausbildungsberufe der Busbranche betreffen, wie z.B. Azubisuche oder Ausbildungsvertrag, gibt es auch ein separates Kapitel zum Thema Ausbildung von Berufskraftfahrern, das u.a. Themen wie den Führerscheinwerb behandelt. Neben Informationen zur Ausbildung stehen den Betrieben auch ein Musterausbildungsvertrag sowie Anzeigen- und Postervorlagen für die Azubisuche zum Download bereit.

Azubi- und Studientage in Stuttgart

Wie in den letzten Jahren war der WBO wieder mit einem Stand bei den Azubi- und Studientagen auf der Neuen Messe in Stuttgart vertreten, um für die Ausbildungsmöglichkeiten in Busunternehmen zu werben – insbesondere für die Ausbildungsberufe Berufskraftfahrer/in und Fachkraft im Fahrbetrieb.

Mit über 10.000 Besuchern war die Messe eine zentrale Anlaufstelle für alle neugierigen Schüler, Absolventen aller Schularten sowie Eltern und Lehrer.

Auch in diesem Jahr wurde das Angebot der Azubi- und Studientage einem noch breiteren Publikum zugänglich gemacht. Neben Schulabgängern wurden auch Studenten, Absolventen und Berufstätige angesprochen. So hatte der WBO die Möglichkeit, neben freien Ausbildungsplätzen, auch offene Arbeitsstellen und Weiterbildungsangebote für Berufstätige anzubieten.

Dass der Ausbildungsberuf Busfahrer ein Beruf mit Zukunft ist, hat sich bei den Jugendlichen noch nicht überall herumgesprochen. Am WBO-Messestand und im persönlichen Gespräch mit Auszubildenden zum BKF hatten sie Gelegenheit, sich über die Ausbildung und die exzellenten Berufsaussichten des Berufskraftfahrers und der Fachkraft Fahrbetrieb zu informieren.

Auch Kaufmännische Berufe im Busunternehmen stießen dabei auf reges Interesse.

Das attraktive Gewinnspiel konnte auch dieses Jahr wieder punkten. Gewinnen konnten die Teilnehmer/innen Eintrittskarten für das Mercedes-Benz Museum, Europa-Park Rust, Erlebnispark Tripsdrill und Auto & Technik MUSEUM SINSHEIM.

Dank einer Liste mit freien Ausbildungsplätzen der Mitgliedsbetriebe konnte interessierten Jugendlichen, die für dieses Jahr noch auf der Suche nach einer passenden Ausbildungsstelle waren, oft geholfen werden.

Mehrere Auszubildende unserer Mitgliedsbetriebe aus unterschiedlichen Lehrjahren unterstützten erfolgreich unseren Messeauftritt und berichteten Interessierten aus ihrem Berufsalltag. Parallel zum WBO-Auftritt bei den Azubi- und Studententagen werben einige Ausbildungsbetriebe zusätzlich aus eigener Initiative auf regionalen Ausbildungsmessen oder bei einem Tag der of-

fenen Tür für ihre Ausbildungsberufe und ihren Betrieb. Die Erfahrung zeigt, dass sich eine solche Azubiwerbung für die Betriebe positiv auswirkt. Um seine Mitgliedsbetriebe hierbei zu unterstützen, stellt der WBO auf Anfrage gerne kostenlos ein Ausbildungs-Infopaket mit Beschreibungen der einzelnen Ausbildungsberufe, Flyer, Imagefilm, Werbeartikel und vielem mehr zusammen.



Der WBO-Stand bei den Azubi- und Studententagen auf der Messe Stuttgart

Berufskraftfahrerqualifikation, Führerscheinverlängerung und Mindestalter

Am 10.09.2013 war der Stichtag zur Eintragung der Kennziffer 95 bei der Bus-Fahrerlaubnis Klasse D, und damit gilt seitdem diese Schlüsselzahl 95 als Voraussetzung zum gewerblichen Fahren. Es gibt im Regelfall nur noch die Fälle der Übergangsfrist, die den Eintrag der SZ 95 bis längstens 9. September 2015 benötigen bzw. bis dahin ihre Nachweise der Weiterbildung bis zur jeweiligen Führerscheinverlängerung absolviert haben müssen. Der 5-Jahres-Turnus der Weiterbildung beginnt nach Eintrag der SZ 95 bzw. der Führerscheinverlängerung von Neuem.

Konkret zur Übergangsfrist:

Diese gilt weiterhin nur für Busfahrer/innen, die zwischen dem 10. September 2008 und dem 10. September 2010 verlängert haben und deren Fahrerlaubnis somit zwischen dem 10. September

2013 und dem 9. September 2015 zur Verlängerung ansteht. In diesen Fällen darf ohne Kennziffer 95 bis zu dieser anstehenden Verlängerung gefahren werden. Im Ausland wird diese Frist jedoch zum Teil nicht akzeptiert. Um Probleme im Ausland zu vermeiden, wird geraten, die Eintragung der Schlüsselzahl auch im Übergangsfall vorzuziehen. Die Fälle der Übergangsfrist bekommen bis zum Ablauf ihrer Fahrerlaubnis die Schlüsselzahl 95 ohne Nachweise eingetragen. Allerdings werden für Eintrag und neue Führerscheinkarte Gebühren fällig, sodass dies nur für Reisebusfahrer sinnvoll erscheint.

Für den neuen Turnus empfehlen wir nun, die Weiterbildung des Fahrpersonals weiterhin rechtzeitig und systematisch zu planen, um für die nächste Führerscheinverlängerung gerüstet zu sein.

Besonders ärgerlich war in diesem Jahr eine drohende Hürde beim Thema Mindestalter/Ausbildung: Per Bundesratsbeschluss wurde trotz Intervention von WBO und bdo eine nicht europarechtskonforme nationale Schlüsselzahl (187) für Auszubildende oder Absolventen der Grundqualifikation eingeführt, welche das Mindestalter von 24 Jahren noch nicht erreicht haben. Diese nationale Schlüsselzahl sollte anzeigen, dass nur Fahrten im Inland erlaubt seien. Kurzum: Der deutsche Ordnungsgeber hätte deutschen Busfahrern unter 24 Jahren Fahrten ins Ausland verboten.

Dieser Sachverhalt konnte mittlerweile mit Hilfe einer „Vorgrieffs-Regelung“ vorläufig bereinigt werden, d.h. eine entsprechende Schlüsselzahl wird in den Fällen der Grundqualifikation und vor Erreichen des Mindestalters von 24 Jahren nicht eingetragen.

Die diesbezügliche Tabelle des Absatzes 1 Ziffer 9 des § 10 FeV bei Klasse D wird der Ordnungsgeber bei nächster Gelegenheit (Dezember 2014?) anpassen.

Die Schlüsselzahl 187 wird nur in den Fällen der Ausbildung eingetragen. Die Inlandsauflage (d.h., nur nationale Fahrten sind erlaubt) bleibt ggf. trotz abgeschlossener Ausbildung bis zur Vollendung des 21. Lebensjahrs bestehen.

Mittlerweile ist ein Leitfaden von Bund und Ländern zum Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz veröffentlicht worden, den Interessierte auch über die Geschäftsstelle als pdf beziehen können.





IGP- Warenverkauf – 50 Jahre Erfahrung rund um den Bus

Nach wie vor ist der IGP-Warenverkauf der einzige Spezialversender in Deutschland für alle Artikel rund um den Busbetrieb. Über 3.000 Artikel haben wir im Sortiment. Den Großteil der gelisteten Artikel haben wir an unserem Lager in Böblingen bevorratet. Dadurch sind wir in der Lage, die bestellten Waren meist schon am nächsten Tag per Paketdienst auszuliefern. Weitere Artikel werden kurzfristig direkt durch unsere Lieferanten in Strecke ausgeliefert. Zur Ergänzung unseres Sortiments haben wir im letzten Jahr Karosserieteile, die auf Wunsch auch in Wagenfarbe lackiert geliefert werden können, aufgenommen. Diese können wir zu günstigen Preisen anbieten.

Beim Buchungsservice für Fähren und Eurotunnel konnten wir auch in diesem Jahr die Umsätze wieder leicht steigern. Hauptsächlich werden über uns die Strecken Calais – Dover und Dünkirchen – Dover gebucht. Es werden aber auch die Nordseestrecken Amsterdam – Newcastle und Rotterdam/ Zeebrügge – Hull genutzt. Neu hinzukommen werden ab 2015 die Irlandstrecken von Cairnryan oder Troon nach Larne. Zur Abrundung unseres Services bieten wir auch den Eurotunnel auf der Strecke Calais – Folkestone an.

Anlässlich unseres 50. Jubiläums in diesem Jahr nahmen wir am 26. April an der Hulb Open, einem Tag der offenen Tür im Böblinger Industriegebiet Hulb, teil. Im Rahmen dieser Veranstaltung führten wir einen öffentlichen „Zieh den Bus“-Wettbewerb durch, bei dem sich über 20 Gruppen beteiligten. Gleichzeitig wurden von uns Oldtimer-Busrundfahrten durch das Industriegebiet angeboten.

Der IGP-Hauptkatalog und die IGP-Werbeprospekte wurden in unserem Jubiläumsjahr vollständig neu überarbeitet und 4-farbig gedruckt. Der Versand unserer Kataloge und Prospekte erfolgte an ca. 4.800 Kunden im 6-wöchigen Turnus.

Zusätzlich wurde von uns eine Jubiläums-Imagebroschüre erstellt und ebenfalls an alle unsere Kunden und Lieferanten verschickt.

WBO-Mitglieder mit einem Warenumsatz bei der IGP ab 1.000 Euro netto im Jahr erhalten einen Einkaufsbonus von 2%. Der Bonus wird zum Jahresende dem jeweiligen Kundenkonto gutgeschrieben und kann mit neuen Einkäufen verrechnet werden.



IGP-Schülerabrechnung

Die Schülerbeförderung ist das wichtigste Standbein des ÖPNV in den Regionen abseits der Ballungsräume. Schüler stellen dort den Großteil der Fahrgäste und somit die wirtschaftliche Grundlage für die Aufrechterhaltung eines ÖPNV-Angebots dar. Hier haben jegliche Veränderungen somit auch gravierende Auswirkungen auf den Schülerverkehr.

Die IGP-Schülerabrechnung ist eine neutrale Prüfungs- und Abrechnungsstelle, die für Landkreise, Verbände, Schulträger und Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg tätig ist. Diesen bietet sie Dienstleistungen rund um die Abrechnung von Schülerbeförderungskosten an.

Die Kunden profitieren von einer pünktlichen und transparenten Abrechnung und einer sichergestellten Auszahlung ihrer Schülerbeförderungskosten und -einnahmen. Als Grundlage für die Abrechnungen dienen maßgeschneiderte Softwarelösungen, durch die Rationalisierungs- und Vereinfachungseffekte voll genutzt werden. Über die Auswertung der Daten aus der zentralen IGP-Schülerabrechnung können übergreifende Auswirkungen und Trends im Schülerverkehr schnell erkannt werden.

Die IGP-Schülerabrechnung ist ebenfalls als Abo-Center in verschiedenen Verkehrsverbänden tätig. Die Gesamtzahl der abzurechnenden Schülerabos beläuft sich im aktuellen Schuljahr auf rund 35.000.



Umsatzsteuer-Clearing

Deutsche Omnibusunternehmen, die Personenbeförderungsleistungen im Ausland erbringen, müssen diese nach den allgemeinen Bestimmungen des vor Ort geltenden Umsatzsteuerrechts versteuern. Bei der Abführung der ausländischen Umsatzsteuer besteht ein erheblicher Beratungs- und Informationsbedarf.

Seit mehr als 18 Jahren übernimmt die IGP-Clearingstelle erfolgreich die Abwicklung der Umsatzsteuer für Frankreich und Österreich. Seit dem Jahr 2010 wird die Abwicklung der Umsatzsteuer für Polen angeboten. Nachdem die Steuererhebung in Slowenien im Jahr 2013, in Kroatien und Dänemark im Jahr 2014 an das System der anderen EU-Länder angeglichen wurde, nutzen wir die jahrelange positive Erfahrung und bieten diese Länder ebenfalls mit an. Basis der Abrechnungsmodalitäten sind die jeweiligen nationalen Steuergesetzgebungen.

Dass dieses Angebot Anklang findet, zeigt die gute Resonanz der Omnibusbetriebe: Derzeit rechnen über die IGP-Clearingstelle 245 Betriebe die französische, 130 die österreichische, 560 die polnische, 270 die slowenische, 135 die kroatische und 50 die dänische Umsatzsteuer ab.

IBS Berufsverkehr Daimler AG

Seit 15 Jahren bietet die IGP die Abrechnung des Berufsverkehrs zu dem Werk der Daimler AG in Sindelfingen an.

Die IBS Interessengemeinschaft Berufsverkehr Sindelfingen wurde von engagierten WBO-Mitgliedsbetrieben gegründet, um den Mitarbeitern der Daimler AG eine kostengünstige Alternative gegenüber der individuellen Anfahrt mit dem PKW zu ermöglichen. Die Abrechnung der Jahresabonnements erfolgt über das Lohn- und Gehaltskonto der Fahrgäste bei der Firma Daimler AG.

Dieses Angebot nutzen derzeit ca. 1.200 Abonnenten.

IGP-Versicherungsdienst

Information zur Krisenfall- und Rechtsschutzversicherung

Wir möchten in diesem Jahr unser Versprechen des Vorjahres einlösen und über die Ausgestaltung eines Rahmenvertrages aus dem Bereich der Rechtsschutz-Versicherung berichten.

Immer wieder ereignen sich spektakuläre Unfälle im Straßenverkehr, und gelegentlich ist leider auch ein KOM darin verwickelt. Sofort berichten die Medien über derartige Ereignisse, wodurch die am Unfall Beteiligten zu Opfern der Berichterstattung werden können. Der Krisenfall tritt ein, und der Unternehmer muss im schlimmsten Fall um die Existenz seines Betriebes bangen. Ein ungeheures Szenario, welches es zu vermeiden gilt.

Mit unseren neuesten Versicherungslösungen können wir Ihnen eine erfahrene Hilfe für den Krisenfall zur Verfügung stellen. Ein Baustein unseres Rahmenvertrages bezieht sich auf „**Krisenmanagement**“, stellt umfassende Leistungen zur Verfügung und übernimmt die Kosten bis zu einer Höhe von 50.000 €. Im Krisenfall werden gegebenenfalls nachstehende Leistungen erbracht:

- / Einsatz eines Kriseninterventionsteams nach Bedarf direkt am Schadensort.
- / Allgemeine Informationen und Hinweise zum richtigen Verhalten im Krisenfall
- / Medienberatung
- / Bearbeitung von Anrufen Dritter (z.B. Angehörige, Behörden oder Medien) durch Fachkräfte des Fachteams
- / Betreuung vor Ort, Abstimmung mit Ärzten und Krankenhäusern
- / Rückführung und Überführung der Betroffenen und Verletzten
- / Verhandlungen mit Behörden und Konsulaten
- / Betreuung von Angehörigen inklusive der aktiven Information der Angehörigen
- / Abwicklung der Formalitäten
- / Übernahme der Firmentelefonnummer als Ansprechpartner zur Entlastung des betroffenen Unternehmens

Interessengemeinschaft des
Personenverkehrsgewerbes
in Baden-Württemberg eG

Versicherungsdienst



Darüber hinaus sollten die strafrechtlichen Risiken bei solchen Vorfällen nicht unterschätzt werden. Ein Unternehmen kann leicht in ein Strafverfahren verwickelt werden, denn bereits ein Verdacht ist ausreichend, und ein Ermittlungsverfahren gegen die Unternehmensleiter, Führungskräfte oder Mitarbeiter wird eingeleitet.

Die Folgen eines Strafverfahrens können existenzbedrohend sein, wie z.B.

- / Negative Presse führt zu nachhaltiger Imageschädigung
- / Umsatzrückgang, Ertragsausfall, Ausfall wegen Betriebsstilllegung
- / Hohe, kaum kalkulierbare Abwehrkosten
- / Hohe psychische Belastung für die von einem Ermittlungsverfahren Betroffenen
- / Bußgelder, Geld- und Freiheitsstrafen, Entzug der Gewerbelaubnis
- / Professionelle Strafverteidiger arbeiten nur nach Honorarvereinbarung und verlangen
- / Stundensätze von 250–400 €.

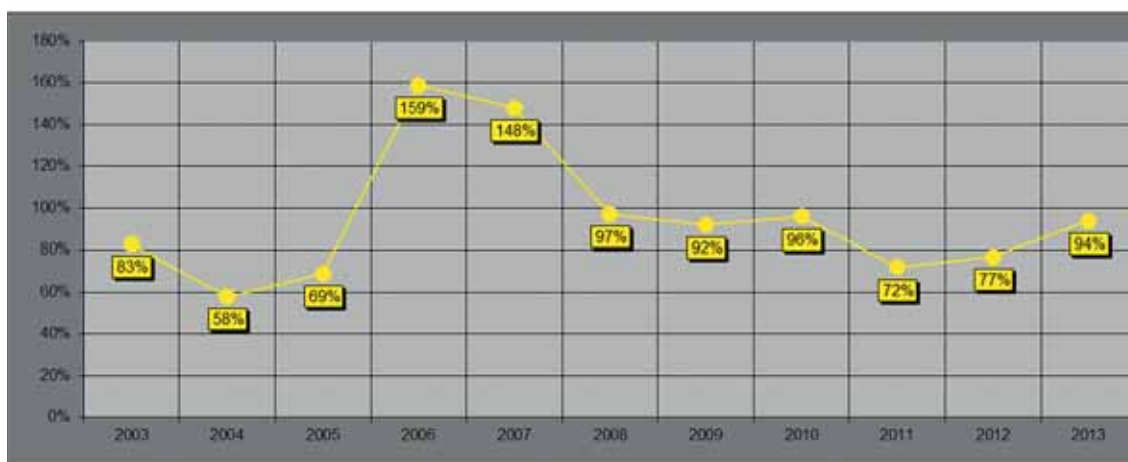
Da sich einige Themen bzw. Leistungen aus dem Bereich des Krisenmanagements mit denen der strafrechtlichen Risiken überschneiden, wird der Baustein „Krisenmanagement“ immer zusammen mit der „Straf-Rechtsschutz-Versicherung“ angeboten.

Außerdem umfasst unser Rahmenvertrag optional die Bereiche „Berufs-Rechtsschutz“, „Verkehrs-Rechtsschutz“ und den „Kompakt-Rechtsschutz für den privaten Bereich“.

Die Preisgestaltung ist transparent, einfach und leicht nachvollziehbar.

Unsere Schadenquoten in der Kfz-Versicherung

Nachstehend möchten wir noch die Fortschreibung unserer Schadenquoten in der Kfz-Versicherung liefern.



Die Schadenquote 2012 hat sich gegenüber der letzten Veröffentlichung um 5 %-Punkte verbessert. Das ist auf die Auflösung von Reserven zurückzuführen.

Die Schadenquote 2013 stellt sich im Moment mit 94% noch als unbefriedigend dar. Wir gehen jedoch davon aus, dass noch mit einer Entspannung gerechnet werden darf, da noch nennenswerte Abwicklungsgewinne anfallen werden.

combus – Ihr Partner für Aus- & Weiterbildung



Im Jahr 2014 lag der Schwerpunkt der combus-Aktivitäten sowohl auf den Fahrerschulungen gemäß Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz als auch auf den Unternehmenschulungen, die sehr gut angekommen sind.

Die Teilnehmerzahlen im Bereich der Fahrerschulungen sind etwas zurückgegangen, was darauf zurückzuführen ist, dass der Stichtag 10.09.2013 zur Eintragung der Kennziffer 95 jetzt Gültigkeit hat. Nun gibt es im Regelfall nur noch die Übergangsfrüher, die 2014 bzw. bis längstens 10.09.2015 die Weiterbildung benötigen, bis der 5-Jahres-Turnus von Neuem beginnt.

Auch dieses Jahr ist der EU-Zuschuss für die berufliche Weiterbildung weggefallen. Die Förderperiode 2014–2020 wurde um ein weiteres Jahr nach hinten verschoben und beginnt voraussichtlich wieder ab 2015.

Viele der combus-Kunden nutzten daher die Möglichkeit der Firmenschulungen, um direkt im eigenen Betrieb oder in einem nahegelegenen Schulungsraum die Fahrer schulen zu lassen. Diese preisgünstige Alternative sowie die anderen Vorteile einer solchen Schulung haben viele erkannt und genutzt. Die Möglichkeit, jeweils die Schulungsinhalte genau auf die Bedürfnisse des Unternehmens und die Vorkenntnisse der Mitarbeiter abzustimmen, reizt viele. Gerade diesen Service sowie die Flexibilität und kurzfristige Organisation einer Schulung, die bereits im Schulungspreis inbegriffen sind, wissen die combus-Kunden zu schätzen.

Auch die combus Messe-Gutscheine in Höhe von bis zu 25 € für Fahrerschulungen, die anlässlich der WBO-Jahrestagung am combus-Stand an Interessierte ausgehändigt wurden, wurden zahlreich verwendet.

Mit dem neu entwickelten Kombi-Seminar „Der richtige Umgang mit Fahrgästen mit Behinderung und mobilitätseingeschränkten Personen in Verbindung mit Pannen und Notfällen“ wurde das vielfältige Angebot der combus ergänzt. In diesem Seminar werden die Busfahrer für körperliche und sensorische Behinderungen und angemessenes Verhalten gegenüber Fahrgästen mit Behinderung sensibilisiert und mittels speziellem Equipment, wie z.B. Rollstuhl oder Rollator, in diese Lage hineinversetzt. Im Weiteren werden einfache Störungen am Bus, Unfall mit Sachschaden, Unfall mit Verletzten durchgespielt. Gerade in Bezug auf die EU-Verordnung 181/2011 über Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr wurde das Seminar sehr positiv bewertet und wird in Zukunft regelmäßig angeboten.

Die beliebtesten Inhouse-Schulungsthemen in 2014 waren das „medizinische Notfallmanagement“ sowie „Der richtige Umgang mit Fahrgästen mit Behinderung und mobilitätseingeschränkten Personen“. Speziell in diesen Bereichen können die combus-Trainer viele Beispiele und konkrete Lösungen direkt aufzeigen, gemeinsam erarbeiten und üben.

Neben den Fahrerschulungen werden auch alle anderen praxisrelevanten Themengebiete rund um die Verkehrsbranche mit den combus-Seminaren abgedeckt. Die combus hatte auch dieses Jahr ein auf die aktuellen Bedürfnisse der Branche zugeschnittenes Schulungsangebot, das dieses Mal sehr stark angenommen wurde. Dies waren Themen wie: Kalkulation und Preisgestaltung im Mietomnibusverkehr, Mehrwertsteuer im Omnibusgewerbe, Mit pfiffigen Katalogen die Lust am Reisen wecken, Margenbesteuerung, Lenk- und Ruhezeiten für Disponenten, Krisenkommunikation, Bustechnik für Frauen sowie Bustourismusmarketing.

Der mehrtägige Vorbereitungslehrgang zur Fachkundeprüfung fand wie gewohnt zwei Mal im Jahr statt. Die positiven Rückmeldungen der Teilnehmer und die gute Bestehensquote der Teilnehmer bei der IHK-Prüfung zeigten erneut, dass der Lehrgang optimal ausgelegt ist und die wichtigsten Themen kompakt behandelt werden. Auch zukünftig wird die combus wieder alles daran setzen, weiterhin aktuelle und praxisnahe Themen im Bereich der Fahrerschulungen, aber auch gezielt im Bereich der Unternehmensschulungen anzubieten, um den Kundenwünschen gerecht zu werden.



Kombi-Seminar „Der richtige Umgang mit Fahrgästen mit Behinderung und mobilitätseingeschränkten Personen in Verbindung mit Pannen und Notfällen“

Vorstand des WBO

VORSITZENDER



Klaus Sedelmeier

STELLV. VORSITZENDER



Dipl.-Wirtsch.-Ing.
Frank Wiest

EHRENVORSITZENDER



Dipl.-Ing.
Friedel Rau

KASSIER



Dipl.-Betriebsw.
Ronald Bäuerle

REFERENT TOURISTIK



Harald Binder

REFERENT TECHNIK



Dipl.-Ing.
Walter Kappus

REFERENT ÖPNV



Dipl.-Wirtsch.-Ing.
Ulrich Rau

REFERENT VERBÜNDE/RECHT



Dipl.-Kfm.
Franz Schweizer

BEZIRKSVORSITZENDER STUTT GART



Andreas Kühner

BEZIRKSVORSITZENDER KARLSRUHE



Thomas Balmer

BEZIRKSVORSITZENDER FREIBURG



Jürgen Karle

BEZIRKSVORSITZENDER TÜBINGEN



Bernd Grabherr



WBO

Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e. V.

Dornierstraße 3
71034 Böblingen

Telefon: 07 03 1/6 23-01
Telefax: 07 03 1/6 23-115/-116

E-Mail: wbo@busforum.de
Web: www.wbo.de

Geschäftsführung



Dr. Witgar Weber
07 03 1/6 23-100

Yvonne Hüneburg, Rechtsanwältin
Stellv. Geschäftsführerin,
Referentin Recht
07 03 1/6 23-109

GESCHÄFTSFÜHRER



Dr. Witgar Weber

STELLV. GESCHÄFTSFÜHRERIN



Yvonne Hüneburg

SEKRETARIATSLEITUNG & MITGLIEDERBETREUUNG



Alla Trappe

REFERENT LENK- & RUHEZEITEN, TESIU



Martin Burkart

REFERENTIN ÖPNV



Melanie Link

REFERENTIN TOURISTIK & VERANSTALTUNGEN



Kathrin D'Aria

REFERENTIN GRAFIK-DESIGN & INTERNET



Nora Schulze-Pilz

REFERENTIN GRAFIK-DESIGN & INTERNET



Miriam Weidner

PRESSESPRECHER & ÖFFENTLICHKEITSARBEIT



Klaus Zimmermann

MITGLIEDERVERWALTUNG, PBefG-ANHÖRVERFAHREN



Achim Schwalbe

AUSZUBILDENDE



Elena Dech

IGP

Interessengemeinschaft des Personenverkehrsgewerbes e.G.

Dornierstraße 3
71034 Böblingen

Telefon: 07 03 1/6 23-141/-142
Telefax: 07 03 1/6 23-115/-148

E-Mail: igp@busforum.de
Web: www.busforum.de

Aufsichtsrat



Eberhard Dannenmann
Vorsitzender
Ronald Bäuerle
Stellv. Vorsitzender

Klaus Sedelmeier
Dr. Witgar Weber

HAUSVERWALTUNG & SONDERAUFGABEN



Ulrike Michel

SEKRETARIAT



Sarah Geißler

ZENTRALE



Kimberley Schneider

LEITER WARENWIRTSCHAFT



Hanns-Martin Fingerle

EINKAUF / VERKAUF



Janine Milli

SACHBEARBEITER VERKAUF



Richard Rapp

SACHBEARBEITER VERKAUF



Emil Matz

LAGERIST



Patrick Stein

LAGERIST



Michael Demel

LEITERIN SCHÜLERABRECHNUNG



Kristina Tadic

SACHBEARBEITERIN SCHÜLERABRECHNUNG



Kathleen Kaltenbacher

SACHBEARBEITERIN SCHÜLERABRECHNUNG



Renate Jüstel

SACHBEARBEITERIN SCHÜLERABRECHNUNG



Stephanie Hiller

SACHBEARBEITERIN SCHÜLERABRECHNUNG



Sarah Nowak

SACHBEARBEITERIN SCHÜLERABRECHNUNG



Rosalina Schwenk

LEITERIN BUCHHALTUNG



Christiane Reck

SACHBEARBEITERIN BUCHHALTUNG



Manuela Griesau

SACHBEARBEITERIN BUCHHALTUNG



Carola Krug

EDV



Paul Sojka

VERSICHERUNGSDIENST



Günter Müller

VERSICHERUNGSDIENST



Siegfried Maier

combus Competence Mensch und Bus GmbH

combus Competence Mensch und Bus GmbH

Dornierstraße 3
71034 Böblingen

Telefon: 07 03 1/6 23-07
Telefax: 07 03 1/6 23-117

E-Mail: combus@busforum.de
Web: www.busforum.de

Geschäftsführung



Dipl.-Ing. Walter Kappus
Dr. Witgar Weber

LEITUNG



Mirjana Nolting

SACHBEARBEITERIN



Elvira Bolender

Regierungsbezirk Stuttgart

Region Franken

Kreis Heilbronn / Stadt Heilbronn
Arlette Zügel
Omnibusverkehr Zügel GmbH, Wüstenrot
Stellvertreter: Andreas Kühner
Friedrich Gross OHG, Heilbronn

Hohenlohekreis
Thomas Lidle
Hütter Reisen GmbH, Öhringen
Stellvertreter: Gerhard Metzger
Metzger Reisen GmbH, Künzelsau

Main-Tauber-Kreis
Heinz Ott
Omnibusbetrieb Heinz Ott, Wertheim
Stellvertreter: Hubert Seitz
Seitz-Reisen GmbH & Co. KG, Kilsheim

Kreis Schwäbisch Hall
N.N.
Stellvertreter: Wilhelm Zweidinger
Reiseverkehr Zweidinger, Schrozberg

Region Stuttgart

Kreis Böblingen
Andreas Klingel
Omnibus Klingel GmbH, Weil der Stadt
Stellvertreter: Herbert Däuble
Däuble-Reisen GmbH, Deckenpfronn

Kreis Esslingen
Frank Fischle, Esslinger Omnibusverkehr
Ernst Fischle GmbH & Co. KG, Esslingen
Stellvertreterin: Sybille Bauer
Fischer Omnibusreisen GmbH & Co. KG, Weilheim

Kreis Göppingen
N.N.
Stellvertreter/in: N.N.

Kreis Ludwigsburg / Stadt Stuttgart
Matthias Knisel
Knisel Bus + Reisen GmbH & Co. KG, Stuttgart
Stellvertreter: Benjamin Flattich
Robert Flattich GmbH & Co. KG, Vaihingen/Enz

Rems-Murr-Kreis
Eberhard Schlienz, Omnibus Schlienz Reisebüro
GmbH & Co. KG, Esslingen-Wäldenbronn
Stellvertreter: Markus Dannenmann
Omnibus Dannenmann GmbH, Weinstadt

Region Ostwürttemberg

Kreis Heidenheim / Ostalbkreis
Frank Schuster
Anton Schuster GmbH & Co. KG, Durlangen
Stellvertreter: Ulrich Rau, OVA Omnibusverkehr Aalen
Dipl.-Ing. Rau GmbH & Co. KG, Aalen

Regierungsbezirk Karlsruhe

Region Mittlerer Oberrhein

Stadt Baden-Baden / Stadt Karlsruhe /
Kreis Karlsruhe / Kreis Rastatt
Heinz Hassis jun.
Omnibus Hassis OHG, Östringen
Stellvertreter: Mathias Hirsch
Hirsch-Reisen GmbH, Karlsruhe

Region Nordschwarzwald

Kreis Calw
N.N.
Stellvertreter: Arno Ayasse
Albert Rexer GmbH & Co. KG, Calw

Kreis Freudenstadt
N.N.
Stellvertreter/in: N.N.

Stadt Pforzheim und Enzkreis
N.N.
Stellvertreter: Karl-Heinz Binder
Binder Omnibusse GmbH, Wurmberg

Region Unterer Neckar

Stadt Heidelberg / Stadt Mannheim /
Rhein-Neckar-Kreis
N.N.
Stellvertreterin: Adelheide Mohr
Mohr-Reisen GmbH, Heidelberg

Neckar-Odenwald-Kreis
Horst Berberich, Omnibusverkehr
Horst Berberich GmbH, Walldürn
Stellvertreter/in: N.N.

Regierungsbezirk Freiburg

Region Hochrhein-Bodensee

Kreis Konstanz
 Christian Löble
 Löble Reisen GmbH, Öhningen
Stellvertreter: Michael Mayer
Hohentwiel-Reisen GmbH & Co. KG, Singen

Kreis Lörrach
 Claus Stockburger, Claus Stockburger
 Verkehrsbetriebe GmbH, Schopfheim
Stellvertreter: John Stiefvater
Stiefvater Reisen GmbH, Binzen

Kreis Waldshut
 Thomas Rüd
 Rüd Verkehrs GmbH & Co. KG, Albruck
Stellvertreter: Elmar Schröger
Schröger-Reisen GmbH, Görwihl

Region Schwarzwald-Baar-Heuberg

Kreis Rottweil
 Carsten Burri
 Reisebüro Burri-Fichter GmbH, Tennenbronn
Stellvertreter: Jürgen Müller
Götz GmbH, Zimmern

Schwarzwald-Baar-Kreis
 Klaus Maier, Linienverkehr Maier OHG,
 Villingen-Schwenningen
Stellvertreter/in: N.N.

Kreis Tuttlingen
 Rainer Klink
 Stadtbuss Tuttlingen Klink GmbH, Tuttlingen
Stellvertreter: Peter Beck
Omnibus Beck GmbH, Bärenthal

Region Südlicher Oberrhein

Kreis Breisgau-Hochschwarzwald /
 Kreis Emmendingen / Stadt Freiburg
 Bernd Binner, Binner Omnibusbetrieb
 GmbH & Co. KG, Vörstetten
Stellvertreterin: Ute Schumacher-Gutjahr
OVS Omnibusverkehr Schumacher GmbH & Co., Sexau

Ortenaukreis
 Frank Zimmermann
 Zimmermann-Reisen e.K., Gengenbach
Stellvertreter: Bernd Huber
Huber Reisen GmbH & Co. KG, Oppenau

Regierungsbezirk Tübingen

Region Bodensee-Oberschwaben

Bodenseekreis
 Günter Gebhard, Omnibusreisen
 Alois Gebhard & Sohn, Heiligenberg
Stellvertreter/in: N.N.

Kreis Ravensburg
 Christof Bühler, Omnibusverkehr Bühler
 GmbH & Co. KG, Wilhelmsdorf
Stellvertreter: Bernd Grabherr
Omnibus Grabherr GmbH, Waldburg

Kreis Sigmaringen
 Thorsten Reisch
 Reisch GmbH, Mengen
Stellvertreter: Thomas Beck
Beck GmbH Omnibusverkehr, Schwenningen

Region Donau-Iller

Alb-Donau-Kreis / Stadt Ulm
 Heike Klöpfer-Baumann
 Omnibus Klöpfer, Neenstetten
Stellvertreter: Roland Rösch
Rösch-Reisen, Erbach

Kreis Biberach
 Wolfgang Walk
 Walk Omnibus GmbH, Munderkingen
Stellvertreter: Achim Reinalter
Herbert Reinalter GmbH & Co. KG, Laupheim

Region Alb-Neckar

Kreis Reutlingen
 Hermann Bader
 Hermann Bader GmbH & Co. KG, Grafenberg
Stellvertreter/in: N.N.

Kreis Tübingen
 Wolfgang Groß
 Omnibus Groß GmbH, Rottenburg
Stellvertreter: Herbert Noll
Omnibusverkehr Noll-Reisen, Starzach

Zollernalbkreis
 Theo Maas
 Gebr. Maas GmbH + Co. KG, Balingen
Stellvertreter: Manfred Schürmann,
HVB Wiest + Schürmann Hechinger Verkehrs-
betriebsges. mbH, Hechingen

Ausschüsse des WBO

Tarifkommission

FACHREFERENT



Eberhard Geiger
Reutlingen

REFERENTIN



Yvonne Hüneburg

Mitglieder:

Heinz Baumann, Baumann-Touristik, Waghäusel
Markus Dannenmann, Omnibus Dannenmann GmbH, Weinstadt
Gerd Eisemann, Omnibusverkehr Eisemann, Verrenberg
Frank Fischle, Esslinger Omnibusverkehr Ernst Fischle GmbH & Co. KG, Esslingen
Georg Galster, Reisebüro Emil Grüninger, Gerstetten
Eberhard Geiger, RSV Reutlinger Stadtverkehrsges. mbH, Reutlingen
Carry Greiner, Ludwigsburger Verkehrslinien Reisebüro Jäger GmbH, Ludwigsburg
Wolfgang Groß, Omnibus Groß GmbH, Rottenburg
Mathias Hirsch, Hirsch-Reisen GmbH, Karlsruhe
Matthias Knisel, Knisel Bus + Reisen GmbH & Co. KG, Stuttgart
Stephan Kocher, Omnibusverkehr Tübingen Jakob Kocher GmbH, Tübingen
Jochen Klaiber, Klaiber Bus GmbH, Spaichingen
Thomas Maas, Gebr. Maas GmbH + Co. KG, Balingen
Ulrich Rau, OVA Omnibusverkehr Aalen Dipl.-Ing. Rau GmbH & Co. KG, Aalen
Jürgen Schlienz, Omnibus Schlienz, Esslingen
Horst Windeisen, Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH OVR, Waiblingen

Solidaritäts-Hilfeleistungsausschuss

VORSTAND



Klaus Sedelmeier
Hartheim

VORSTAND



Dipl.-Wirtsch.-Ing
Frank Wiest
Hechingen

VORSTAND



Ronald Bäuerle
Ludwigsburg

Mitglieder:

Markus Dannenmann, Omnibus Dannenmann GmbH, Weinstadt
Claudia Groß, Omnibus Groß GmbH, Rottenburg
Wolfgang Kühner, Friedrich Gross OHG, Heilbronn
Manfred Schürmann, HVB Wiest+Schürmann Hechinger Verkehrsgesellschaft mbH, Hechingen

Stellvertreter:

Karoline Hassler, Hassler-Reisen, Böblingen
Wolfgang Pfefferle, Omnibus Müller, Bad Waldsee
Thomas Maas, Gebr. Maas GmbH + Co. KG, Balingen
Achim Reinalter, Omnibusverkehr Herbert Reinalter GmbH & Co. KG, Laupheim

Schlichtungs- und Schiedskommission

Mitglieder:

Markus Dannenmann, Omnibus Dannenmann GmbH, Weinstadt
 Wolfgang Groß, Omnibus Groß GmbH, Rottenburg
 Ulrich Rau, OVA Omnibusverkehr Aalen Dipl.-Ing. Rau GmbH & Co. KG, Aalen
 Achim Reinalter, Omnibusverkehr Herbert Reinalter GmbH & Co. KG, Laupheim

OBMANN



Wolfgang
Kühner
Heilbronn

Stellvertreter/in:

Karoline Hassler, Hassler-Reisen GmbH & Co. KG, Böblingen
 Thomas Maas, Gebr. Maas GmbH + Co. KG, Balingen

ÖPNV

FACHREFERENT



Dipl.-Wirtsch.-Ing
Ulrich Rau
Aalen

REFERENTIN



Melanie Link

Mitglieder:

Ronald Bäuerle, Ludwigsburger Verkehrslinien Reisebüro Jäger GmbH, Ludwigsburg
 Thomas Balmer, Friedrich Wöhrle GmbH, Oberderdingen
 Hubert Behringer, Behringer-Reisen, Klettgau-Erzingen
 Bernd Binninger, Binninger-Omnibusbetrieb GmbH & Co. KG, Vörsstetten
 Matthias Bliedehäuser-Nille, OVG Bliedehäuser GmbH & Co. KG, Göppingen
 Markus Dannenmann, Omnibus Dannenmann Linien- und Reiseverkehr GmbH, Weinstadt
 Frank Fischle, Esslinger Omnibusverkehr Ernst Fischle GmbH & Co. KG, Esslingen
 Bernd Grabherr, Omnibus Grabherr GmbH, Waldburg
 Claudia Groß, Omnibus Groß GmbH, Rottenburg
 Wolfgang Groß, Omnibus Groß GmbH, Rottenburg
 Mark Hogenmüller, RSV Reutlinger Stadtverkehrsges. mbH, Reutlingen
 Wilfried Klaiber, Klaiber Bus GmbH & Co. KG, Spaichingen
 Stephan Kocher, Omnibusverkehr Tübingen Jakob Kocher GmbH, Tübingen
 Theo Maas, Gebr. Maas GmbH + Co. KG, Balingen
 Thomas Maas, Gebr. Maas GmbH + Co. KG, Balingen
 Klaus Maier, Linienverkehr Maier OHG, Villingen-Schwenningen
 Tobias Maier, Omnibusverkehr Hildenbrand GmbH, Gruibingen
 Edgar Mundle, E. Zartmann GmbH & Co., Neckarsulm
 Sven Peters, Omnibusverkehr Melchinger, Aichtal
 Hermann Pflieger, Pflieger Reise- und Verkehrsbetrieb GmbH & Co. KG, Böblingen
 Ulrich Rau, OVA Omnibusverkehr Aalen Dipl.-Ing. Rau GmbH & Co. KG, Aalen
 Thorsten E. Reisch, Omnibusverkehr Reisch GmbH, Albbruck
 Thomas Rüd, Rüd Verkehrs GmbH & Co. KG, Albbruck
 Jörg Schmidbauer, Omnibusverkehr Jörg Schmidbauer, Engen
 Karl-Heinz Seitter, Seitter Reise- und Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG, Friolzheim
 Franz Schweizer, Schweizer Reisen Verkehr & Touristik GmbH, Waldachtal
 Dr. Gisela Volz, Volz-Reisen e. K., Calw
 Eckhard Werner, Omnibusverkehr Robert Bayer GbR, Ehingen
 Frank Wiest, HVB Wiest+Schürmann Hechinger Verkehrsgesellschaft mbH, Hechingen
 Horst Windeisen, Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH (OVR), Waiblingen
 Axel Zickenheiner, Zickenheiner GmbH, Koblenz

Lenk- und Ruhezeiten

Mitglieder:

Timo Wolf, Wolf Reisen GmbH, Niefern-Öschelbronn
 Walter Kappus, Kappus-Reisen GmbH & Co. KG, Leonberg-Warmbronn
 Alexander Fromm, Fromm Reisen OHG, Wain
 Harald Binder, Binder Reisen GmbH, Stuttgart
 Franz Schweizer, Schweizer Reisen Verkehr & Touristik GmbH, Waldachtal
 Erhard Kiesel, Omnibus Schlienz Reisebüro GmbH & Co. KG, Kernen
 Mathias Hirsch, Hirsch-Reisen GmbH, Karlsruhe
 Sonja Bayer, Omnibusverkehr Robert Bayer GbR, Ehingen
 Bülent Menekse, Spillmann GmbH, Bietigheim-Bissingen
 Georg Galster, Grüninger Reisebüro Bustouristik, Gerstetten
 Arno Ayasse, Omnibusverkehr Albert Rexer GmbH & Co. KG, Calw
 Gernot Grimm, Grimm-Reisen GmbH, Mudau
 Dipl. Ing. Friedel Rau, OVA Omnibusverkehr Aalen Dipl.-Ing. Rau GmbH + Co. KG, Aalen
 Ulrich Rau, OVA Omnibusverkehr Aalen Dipl.-Ing. Rau GmbH + Co. KG, Aalen

REFERENT



Martin
Burkart

Technik

Mitglieder:

Thomas Balmer, Friedrich Wöhrle GmbH, Oberderdingen
 Herbert Däuble, Däuble-Reisen GmbH, Deckenpfronn
 Georg Galster, Grüninger Reisebüro Bustouristik, Gerstetten
 Mark Hogenmüller, RSV Reutlinger Stadtverkehrsges. mbH, Reutlingen
 Martin Hummel, Werner Hummel Omnibusverkehr GmbH, Kirchzarten
 Walter Kappus, Kappus-Reisen GmbH & Co. KG, Leonberg-Warmbronn
 Sven Peters, Omnibusverkehr Melchinger, Aichtal
 Karl-Heinz Seitter, Seitter Reise- und Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG, Friolzheim
 Eberhard Schlienz, Omnibus Schlienz, Esslingen

FACHREFERENT



Dipl.-Ing.
Walter Kappus
Leonberg-Warmbronn

REFERENT



Martin
Burkart

Touristik

Mitglieder:

Harald Binder, Binder Reisen GmbH, Stuttgart
 Horst Bottenschein, Horst Bottenschein GmbH & Co. KG, Ehingen
 Helmut Diesch, Diesch GmbH Reise- und Omnibusverkehr, Bad Buchau
 Sigrid Fromm, Fromm Reisen OHG, Wain
 Erhard Kiesel, Schlienz Reisebüro GmbH & Co. KG, Kernen
 Bülent Menekse, Spillmann GmbH, Bietigheim-Bissingen
 Dominik Sapara, Friedrich Gross OHG, Heilbronn
 Mark Ungerathen, Omnibus Schlienz GmbH & Co. KG, Kernen
 Melanie Wekenmann, Hartmann Reisen, Rottenburg

FACHREFERENT



Harald Binder
Stuttgart

REFERENTIN



Kathrin
D'Aria

WBO-Junioren

Arbeitskreis:

Marion Binder-Waizenhöfer, Binder Omnibusse, Wurmberg
 Carolin Grötzinger, Omnibus Grötzinger GmbH, Bartholomä
 Martina Höschele, Omnibusunternehmen Waibel-Höuschele, Rot an der Rot
 Mario Schuler, Schuler GmbH Omnibusverkehr, Bodnegg
 Alf Seitter, Seitter-Reisen, Friolzheim
 Timo Wolf, Wolf Reisen GmbH, Niefern-Öschelbronn

REFERENTIN



Yvonne
Hüneburg

Mitglieder:

Sven Bader, Bader-Reisen, Grafenberg
 Sonja Bayer, Bayer-Reisen, Ehingen
 Vanessa Beck, Omnibus Beck GmbH, Bärenthal
 Philipp Binder, Binder Reisen GmbH, Stuttgart
 Christian Binder, Binder Reisen GmbH, Stuttgart
 Carry Greiner, Ludwigsburger Verkehrslinien Reisebüro Jäger GmbH, Ludwigsburg
 Johannes Groß, Omnibus Groß, Rottenburg
 Sebastian Grötzinger, Omnibus Grötzinger GmbH, Bartholomä
 Jens Hochstetter, Hochstetter Touristik KG, Talheim
 Julien Hummel, Auto-Hummel Omnibusverkehr GmbH, Kirchzarten
 Janine Kaserer, Seitz-Reisen, Kulsheim
 Jochen Maas, Gebr. Maas GmbH + Co. KG, Balingen
 Thomas Maas, Gebr. Maas GmbH + Co. KG, Balingen
 Fabienne Maier, Linienverkehr Maier OHG, Villingen-Schwenningen
 Thomas Petrolli, Petrolli Reisen, Niedereschach-Fischbach
 Philipp Reinalter, Herbert Reinalter, Laupheim
 Christoph Rösch, Rösch-Reisen, Erbach-Ringingen
 Isabell Rüd, Rüd GmbH, Albbbruck
 Melanie Wekenmann, Hartmann-Reisen, Rottenburg
 Jennifer Wolf-Steiger, Wolf-Reisen GmbH, Niefern-Öschelbronn
 Marco Wolf, Wolf Reisen GmbH, Niefern-Öschelbronn

Kurt Will



Der WBO trauert um Kurt Will, Seniorchef von Will Markgräfler Reisen in Müllheim und früherer stellvertretender Vorsitzender des Verbandes. Er verstarb am Donnerstag, 13. März 2014, im Alter von 73 Jahren.

Seit 1959 ist Will Markgräfler-Reisen Mitglied im WBO. 1969 übernahm Kurt Will den Familienbetrieb, den sein Vater im Jahre 1925 gegründet hatte. Unter seiner Regie blühte das Unternehmen immer mehr auf: öffentliche

Linien, Schülerverkehr, Werksverkehre, Reiseverkehr, Gründung von Reisebüros, Bau eines neuen Betriebsgebäudes. Kurt Will war ständiger Antrieber und Motor von allem. 2007 übergab er die Leitung des Unternehmens an seinen Schwiegersohn Mathias Heck.

Kurt Wills Sachkunde und seine Fähigkeit, koordinieren und ausgleichen zu können, waren dafür ausschlaggebend, dass er auch für weitere Aufgaben und Ämter wie berufen war. Es war für ihn selbstverständlich, diese in voller Verantwortung und mit dem notwendigen Einsatz auszufüllen – gepaart mit Mutterwitz und kritischer Eigenständigkeit.

Als es 1976 zum Zusammenschluss Badener und Württemberger Busunternehmen kam, übernahm er von 1982 bis 1989 das Amt des Bezirksvorsitzenden im Bezirk Freiburg. Dass er später zum stellvertretenden Vorsitzenden des WBO gewählt wurde, war nur die logische Folge. Dieses Amt bekleidete er bis in das Jahr 1998. Als typischer Badener mischte er manche trockene schwäbische Sitzung auf. Bei allem kam im Umgang mit der Politik und den verschiedenen Ämtern seine immer verbindliche, nicht auf Konfrontation angelegte Argumentation zum Tragen. So war er immer ein angesehener und akzeptierter Gesprächspartner.

Ab 1983 war er Mitglied und dann auch als Aufsichtsrat über 15 Jahre lang in der IGP als Ratgeber vertreten. Zugleich wurde er in den technischen Ausschuss des bdo berufen. Dass er immer wissbegierig war, sich für andere Entwicklungen interessierte, zeigte sich auch in der Mitwirkung in einer über ganz Deutschland verstreuten Busunternehmergruppe, die sich in ihren Erfahrungen seit vielen Jahren austauscht.

In seiner Trauerrede charakterisierte der frühere WBO-Vorsitzende und gute persönliche Freund Eberhard Dannenmann den Verstorbenen: *„Ich lernte Kurt Will als einen Menschen kennen, der trotz schon viel Erreichtem im Auftreten zwar bestimmt, sonst aber eher zurückhaltend war. Auch wenn er zu Recht auf seinen Betrieb stolz sein durfte, war Statusdenken nicht seine Sache. Er hatte klare Meinungen, blieb dabei aber immer fair. Und mit seinem ihm eigenen Humor gewann er sehr schnell Sympathien. Man fühlte sich in seiner Gesellschaft wohl. Als Unternehmer war Kurt Will ein Beispiel der Persönlichkeiten, die sich im Bewusstsein ihrer Verantwortung immer auch mit eigenem Namen voll mit ihrem Unternehmen identifizieren, sich dabei aber immer auch selbst treu bleiben. Dies galt genauso Kunden wie Mitarbeitern gegenüber. Er war, wie man heute sagt, ein Netzwerker. Dabei kam ihm zugute, dass er auch bei unterschiedlichen Meinungen immer verbindlich und menschlich sehr offen blieb. Oft löste er mit seinem teils hintergründigen Humor in Sitzungen manche Spannung auf, und scheinbar Festgefahrener konnte weiter diskutiert werden.“*

Die WBO-Familie nimmt Abschied von einem loyalen Kollegen. Kurt Will hat sich um das Busgewerbe verdient gemacht.

In memoriam

JANUAR

VOLKER KAISER
Kaiser Reisen
Albbruck

WOLFGANG LANGENBERGER
Stuttgart

HELLMUTH DIESCH
Diesch GmbH Reise- und Omnibusverkehr
Bad Buchau

DR. ERNST FRIEDRICH HALLER
Möglingen

FEBRUAR

ALFONS RÖSCH
Rösch Reisen
Erbach

MÄRZ

KURT WILL
Will Markgräfler-Reisen GmbH & Co. KG
Müllheim

AUGUST

KLAUS ZÜGEL
Omnibusverkehr Zügel GmbH
Wüstenrot

FRIEDRICH HOFMANN
Hofmann Omnibusverkehr GmbH
Gaildorf

SEPTEMBER

DIETER FRANK
Frank & Stöckle Omnibusverkehr-Reisen
Hattenhofen

OKTOBER

HELMUT TREFZER
Omnibusverkehr Helmut Trefzer
Grafenhausen

Firmenjubiläen

1924 – 90 Jahre

Omnibusverkehr Bühler GmbH & Co. KG in Wilhelmsdorf
Omnibus Grötzinger GmbH in Bartholomä
Omnibusunternehmen Waibel-Höschele GmbH & Co. KG in Rot an der Rot
Franz Zimmermann GmbH & Co. KG in Bad Säckingen

1934 – 80 Jahre

Omnibus-Dannenmann Linien- und Reiseverkehr GmbH in Weinstadt
Ernesti Bustouristik GmbH & Co. KG in Güglingen
Verkehrsbetrieb Hagmann GmbH & Co. KG in Ravensburg
Busreisen Müller Megerle in Forchtenberg
Seitz-Reisen GmbH & Co. KG in Kilsheim

1954 – 60 Jahre

Hofmann Omnibusverkehr GmbH in Gaildorf

1964 – 50 Jahre

Launer-Reisen Omnibusunternehmen GmbH in Wört
Merz Omnibus- und Fuhrbetriebs GmbH & Co. KG in Unterkirnach
Albert Rapp Autoverkehr e.K. in Königsfeld
Omnibus Sailer GmbH & Co. KG in Rottenburg
Walk Omnibus GmbH in Munderkingen
Zimmermann Reisen e.K. in Gengenbach

1974 – 40 Jahre

D. Meissner GmbH in Singen
Omnibus Grabherr GmbH in Waldburg
Mann-Reisen in Gaggenau
Omnibusbetrieb Mayer GmbH in Neckargemünd
Werner Schneider KG in Hüffenhardt
Steffen Touristik GmbH in Kehl-Odelshofen
Schätzle Bus in Elzach

1989 – 25 Jahre

Kandler Bustouristik in Weinheim
Bustouristik Schnell in Kenzingen
Söffner-Touristik in Schwaigern

WBO
Verband Baden-Württembergischer
Omnibusunternehmer e.V.
Dr. Witgar Weber

Dornierstraße 3
71034 Böblingen

Telefon	07 03 1-623-01
Telefax	07 03 1-623-115/-116
E-Mail	info@busforum.de
Internet	www.busforum.de

