

INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER



„Denn sie wissen nicht was sie tun“ – oder vielleicht doch?

Liebe Leserinnen und Leser,

der eine denkt bei dieser Überschrift an einen Film mit James Dean aus dem Jahr 1955, die andere weiß, dass es sich um ein Bibelzitat handelt (Lk 23,34). Mir kommt diese Aussage in den Sinn, wenn ich zwei aktuelle Entwicklungen im ÖPNV des Landes vor Augen habe.

Es zeigt sich zunehmend, dass die öffentliche Hand „Verbesserungen“ im Nahverkehr initiiert und dann kalte Füße bekommt, wenn es ans Zahlen geht. So geschehen in der Stadt Reutlingen, im Landkreis Calw und in anderen Landesteilen. Hoppla, liebe Stadt- und Kreisräte, ÖPNV kostet Geld! Die Unternehmen wussten das schon immer – und gingen verantwortungsvoll damit um. In Calw aber beschließt man lieber einen Stundentakt und stellt nach der Ausschreibung fest, dass das (zu) viel kostet. Der Dumme ist der bisherige Busunternehmer, der bei der Ausschreibung den Kürzeren gezogen hat und jetzt schauen muss, wo er bleibt. Auch in Reutlingen will man von eigenen Fehlern am aktuellen Haushaltsloch nichts wissen. Liegt es vielleicht daran, dass hier Leute über ein Verkehrsmittel entscheiden, das sie selbst nicht benutzen?

Themenwechsel. Das Verkehrsministerium wird sich in diesem Jahr von der bisherigen guten Praxis der Förderung von Linienbussen im Land verabschieden. Unter dem Strich werden ab sofort vor allem städtische Unternehmen eine Zuwendung erhalten können. Die privaten Unternehmen – und damit der ländliche Raum – werden meist leer ausgehen. Wir haben alles versucht, um das Land vor diesem Fehler zu bewahren, und dafür nur Undank geerntet. Klar ist damit immerhin, wer die Verantwortung trägt. Wir sind gespannt, wie man die Fahrgastzahlen bis 2030 verdoppeln will, ohne die Busunternehmen mitzunehmen.

Ihr Dr. Witgar Weber
Geschäftsführer des WBO

WBO: Studie zur CVD kommt

Der Transformationsprozess hin zu einem klimaneutralen und emissionsfreien ÖPNV ist eingeläutet: Die Clean Vehicles Directive (CVD) wird ab 02. August 2021 national umgesetzt. Damit deutlich wird, was auf die Verkehrsunternehmen zukommt, erarbeitet der WBO zusammen mit der VDV-Landesgruppe und der Sphera AG eine Studie.



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Titel: „Der Transformationsprozess zu emissionsfreien ÖPNV-Fahrzeugen in Baden-Württemberg im Kontext der Clean Vehicles Directive“.

Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich an den Kosten für diese Studie.

Der Zuwendungsbescheid ist erteilt – noch im April rechnen wir mit ersten Ergebnissen.



© THINK b/AdpbeStock

ÖPNV-Kongress des WBO: 7. Juli 2021 vormerken

Der Termin für den diesjährigen ÖPNV-Kongress steht: Bitte merken Sie sich den **07. Juli 2021** vor.

Die Veranstaltung wird in diesem Jahr im digitalen Format als Vormittagsveranstaltung (9:30 Uhr - 12:30 Uhr) stattfinden. Wir freuen uns jedenfalls schon jetzt, wenn Sie sich den Vormittag für uns „freihalten“ und im digitalen Raum mit uns die aktuellen Branchenthemen verfolgen.



© Eakrin/AdpbeStock

Die Themenschwerpunkte:

- **Mobilitätswende & Corona** – Ist der ÖPNV dauerhaft noch finanzierbar?
- **50 Mio. € mehr für den ÖPNV:**
Wozu werden die Zusatzmittel verwendet?
Gesprächsrunde zur Finanzierung des ÖPNV
- **Alternativen zu Ausschreibungen** –
Die WBO-Reihe ÖPNV-Wissen kompakt
- **Baden-Württemberg-Index: Inhalt & Auftrag**
- **Vergabeverfahren** – Wie verlässlich ist die öffentliche Hand?

Wir freuen uns auf Sie!

Busförderung 2021: untauglich für private Busunternehmen

Die Busförderung ist in Baden-Württemberg gute Tradition. Seit Jahrzehnten gewährleisten die Unternehmen mit den Fördermitteln, dass die Busflotte im Land auf dem neuesten Stand bleibt. Mit Bussen, die teilweise sogar in Baden-Württemberg gebaut werden. Nach langem Drängen hat das Land die Busförderung im vergangenen Jahr von 15 auf 25 Millionen Euro aufgestockt.

Mit den nun vorgestellten Eckpunkten zur Busförderung 2021 werden die mittelständischen Busunternehmen jedoch vor allem im ländlichen Raum keinen Förderantrag stellen können – die Busförderung 2021 verfehlt damit ihren Zweck.



© magele-picture/AdpbeStock

flotte der privaten Verkehrsunternehmen veraltet. Weiter wird es dazu führen, dass künftig die Verkehrsleistung teurer angeboten werden muss, weil der Kostenvorteil der Busförderung wegfällt, der bisher an die Fahrgäste und Landkreise weitergegeben worden ist.

Der WBO legt der Politik dringend eine Nachjustierung der Richtlinien für die Busförderung ans Herz. Zudem brauchen wir ab nächstem Jahr wieder eine breit angelegte Busförderung für das ganze Land und nicht nur für die Ballungsräume.

Und: Selbstredend ist eine Notifizierung für die künftige Busförderung unabdingbar. **Ein Interview mit Bernd Grabherr zu diesem Thema finden Sie auf Seite 5.**

Studie ÖPNV und Corona: Busverkehr kein Infektionstreiber

Immer wieder wird über die Ansteckungsrisiken im ÖPNV diskutiert. Aus Österreich kommt dazu eine neue Studie. Im Ergebnis besagt sie – was der WBO immer wieder betont: von der Nutzung von Bus und Bahn, geht keine Ansteckungsgefahr aus. Wenn sich alle Fahrgäste an die AHA-Regeln halten – Abstand, Hygiene, Atemschutz – steht also einer entspannten Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel nichts im Wege.

<https://www.vienna.at/studie-bus-und-bahn-verkehr-keine-coronavirus-infektionstreiber/6927862>



© Irina Shatilova/AdpbeStock

Geplanter Reisesicherungsfonds: nur für große Reiseveranstalter!

Als wäre die aktuelle Pandemiesituation in der Touristik noch nicht schlimm genug – laut Ifo Institut sind 83,7 % der Reisedienstleister in ihrer Existenz bedroht – kommt noch die Problematik bei der **Insolvenzabsicherung für Pauschalreisen** oben drauf.

Reiseveranstalter werden nach dem Willen der Bundesregierung künftig verpflichtet sein, über einen Reisesicherungsfonds ihre gesetzlich vorgeschriebene Absicherung mit der Ausgabe des Sicherungsscheins an den Kunden für Pauschalreisen und verbundene Reiseleistungen zu vollziehen – es sei denn, ihr Jahresumsatz liegt unter drei Millionen Euro.



© magele-picture/AdpbeStock

Hintergrund: Der Reisesicherungsfonds soll bei künftigen Pleiten von Großreiseveranstaltern (wie Thomas Cook) sicherstellen, dass der Verbraucher im Insolvenzfall nicht im Regen steht. Allerdings: Die mittelständischen Bustouristiker sind nicht Teil dieses Problems! Eine Einbeziehung würde bedeuten: 3-fache Sicherheitsleistungen, 5-facher Prämiensatz, ausgehend von aktuellen Marktpreisen. Und das bei einem insgesamt sehr geringen Insolvenzkostenrisiko der Busreise.

Fazit: Der auf Bundesebene vorgelegte Gesetzentwurf als Antwort auf die Thomas Cook-Pleite darf nicht dazu führen, dass Mittelständler für die Risiken der Großkonzerne in der Touristik zur Kasse gebeten werden.

Was muss sich ändern? Der WBO fordert dringend eine Nachbesserung beim Gesetzentwurf – die Umsatzschwelle muss zwingend auf 20 Millionen Euro hochgesetzt werden. Heißt: Der Mittelstand muss raus aus dem Fonds – die Großkonzerne sollen ihre Risiken mal schön alleine absichern!

Ganz aktuell: Baden-Württemberg hat einen Änderungsantrag beim Gesetzentwurf im **Bundesrat** durchgebracht. Dazu gehört die **Hochsetzung der Umsatzschwelle auf 20 Millionen Euro** sowie eine Verlängerung des Aufbauzeitraums für das Zielkapital um weitere 5 Jahre. Wir danken der Landesregierung für dieses Engagement! **Nun gilt es sicherzustellen, dass auch die Bundesregierung sowie der Bundestag diese Bundesratsänderungen mittragen.**

Touristik: es sieht düster aus – Perspektive fehlt



© Kirill Gorlov/AdpbeStock

Wie im Nebel ohne Lichtblick - Busreisen sind weiterhin verboten, die Bustouristik im In- und Ausland steht still. Ein Desaster für die betroffenen Unternehmen und für die vielen reiselustigen und -willigen Menschen, die auf eine Öffnung hoffen.

Die Perspektive dafür? Ein ausgeklügeltes **Re-Start-Konzept** – wie es die Branche vorgelegt hat.

Basis ist ein bundesweites Ampelsystem unter Einbeziehung aller nachgelagerten Branchen, insbesondere der Hotellerie, der Gastronomie oder von Theatern und

Museen, um nur einige Beispiele zu nennen. Ein solches gewährleistet den Reisebusverkehr unter Einhaltung geltender einheitlicher Hygienevorschriften über die gesamte touristische Leistungskette.



Quelle: ifo Institut Konjunkturumfrage, Februar 2021
© Marcel Klinge MdB, FDP / Facebook

Weitere Eckpunkte des Re-Start-Konzeptes sind die umfassende Ausweitung von Testmöglichkeiten, eine konsequente Kontaktnachverfolgung und eine hohe Impfquote. Der WBO und sein Bundesverband bdo, in Anlehnung an das Konzept des Deutschen Tourismusverbands (DTV), plädieren für einen Neustart von touristischen Reisen, sobald die 7-Tage-Inzidenz sowohl im Abfahrts- als auch im Zielgebiet stabil unter 50 Neuinfektionen pro 100.000 Einwohner liegt. Ein Flickenteppich an Regelungen, so wie es im Sommer des vergangenen Jahres der Fall war, muss unbedingt verhindert werden.

Und dennoch: Der Re-Start ist abhängig von der Pandemielage und diese ist aktuell alles andere als rosig.

Deshalb sind für die baden-württembergischen Bustouristiker **weitere Finanzhilfen erforderlich**, da die 12 Millionen Euro an Restmitteln aus dem letztjährigen 40-Millionen-Touristik-Rettungsschirm gerade mal für 6 Wochen reichen. Erforderlich wären nach aktueller Einschätzung weitere Mittel in Höhe von **16 Millionen Euro**.



Foto: Sascha Baumann/all4foto.de

Statement Carolin Grötzing:

„Die Bustouristik ist wie kaum eine andere Branche immer noch voll im Stillstand und angesichts der Pandemiesituation aktuell auch ohne Perspektive. Ohne weitere Unterstützung waren die finanziellen Bemühungen von Bund und Land, diese Branche durch die Krise zu bekommen, umsonst. Die Aufstockung des Rettungsschirms muss jetzt erfolgen!“

Carolin Grötzing, Grötzing-Reisen Bartholomä und Referentin Touristik im WBO-Vorstand



Überbrückungshilfe III: Spartenbetrachtung für Brauereibetriebe ja, für Busbetriebe nein?

„Über Monate hinweg wurde und wird die Reisebusbranche mit einem grundsätzlichen Fahrverbot belegt. Wir tragen damit eine besondere Last in der Corona-Pandemie, wie es für kaum einen anderen Wirtschaftszweig gilt. Leider müssen wir feststellen, dass in dieser Ausnahmesituation eine wesentliche Gerechtigkeitslücke noch immer nicht geschlossen wurde. Es kann nicht sein, dass einzelne Branchen – wie jetzt aktuell bei den Brauereigaststätten bekannt geworden – eine getrennte Betrachtung bei der Beantragung von Hilfen vornehmen können und andere nicht. Dies gilt umso mehr, da das EU-Recht im Busgewerbe einen finanziellen Ausgleich innerhalb verschiedener Unternehmensteile sogar explizit verbietet. Wir rufen Wirtschaftsminister Altmaier auf, hier schnell Änderungen umzusetzen und Gerechtigkeit zu schaffen.“

(Auszug aus der [Pressemitteilung](#) des bdo)



© tangofox/AdpbeStock

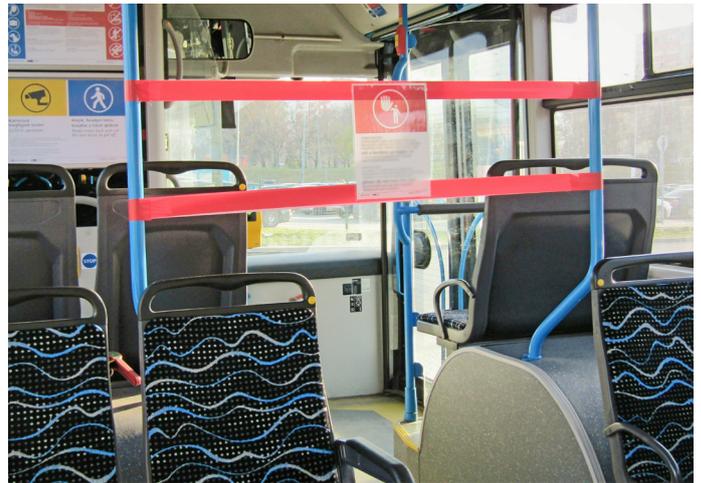
ÖPNV: die Unternehmen gehen in Vorleistung – wer zahlt das?

Ein verlässliches Verkehrsangebot ist wichtig, gerade im ÖPNV, wo über Jahrzehnte hinweg Verkehre aufgebaut und installiert wurden. Auch in Pandemiezeiten sind Busunternehmen zuverlässige Dienstleister für den Fahrgast, auch wenn die Fahrgastzahlen stellenweise eingebrochen sind. Damit das so bleibt, stellt die Landesregierung 115 Millionen Euro als Überbrückungshilfe und als Signal in Richtung Berlin zur Verfügung. Mittel, die wohlgemeint und bitter nötig sind, aber nur 50 Prozent des prognostizierten Einnahmeverlustes bis Ende Juni 2021 abdecken werden.

Die Fahrgeldausfälle sind enorm. Unbegründete Warnungen vor der Nutzung des ÖPNV (siehe auch Studie ÖPNV und Corona: Busverkehr kein Infektionstreiber auf Seite 2) und vermehrtes Homeoffice tragen erheblich dazu bei, dass die Busse auf vielen Linien nahezu unbesetzt sind. Um trotzdem alle Fahrgäste nach gewohntem Fahrplan zu befördern und mühsam erarbeitete ÖPNV-Kundschaft nicht zu vergraulen, setzen die Busunternehmen alles daran, keine Abstriche vom üblichen Leistungsumfang machen zu müssen. Eine lobenswerte und schon immer positive Einstellung dieser Branche, die dann ihr Ende hat, wenn Löhne nicht mehr bezahlt werden können und der Bankberater den Kopf schüttelt.

Land und Kommunen hoffen, dass der Bund – wie im vergangenen Jahr – seinen Teil zu einem weiteren ÖPNV-Rettungsschirm beitragen wird. Ein unsägliches Warten darauf, ob und wer für die erbrachten Verkehrsleistungen der Busunternehmen finanzielle Verantwortung übernimmt und aus der Deckung kommt, hat begonnen. Den Busbetrieben im Land hilft das Hoffen nicht weiter. Sie brauchen Planungssicherheit, um Fahrpersonal zu halten und Leistungen in gewünschtem Umfang aufrechterhalten zu können.

Deshalb ist es wichtig, jetzt zu klären, wer bis Ende des Jahres und nicht nur bis Ende Juni das Defizit aus den Einnahmeverlusten im ÖPNV übernimmt. Im vergangenen Jahr hatte das Land gemeinsam mit dem Bund 95 Prozent davon ausgeglichen. Anno 2021 sind es bis Ende Juni aktuell nur 50 Prozent – viel zu wenig, um die laufenden Kosten auch nur annähernd zu decken. Schließlich fahren die Busunternehmen seit Jahresbeginn vielerorts das volle Programm. Damit gehen sie in Vorleistung: und tragen damit ein hohes Risiko. Eine schnelle Lösung ist dringend notwendig!



© Eva/AdpbeStock



Statement Klaus Sedelmeier:



„Private Busunternehmen sind zuverlässige Partner, die die Fahrgäste nicht so einfach im Regen stehen lassen.“

Aber: Wir stehen finanziell am Abgrund! Volle Leistung bei halbleeren Bussen auf der einen Seite, und auf

der anderen Seite nur Streit über die Frage, wer das bezahlt.

Das Geld auf dem Konto fehlt! Lichtblick: Einige Aufgabenträger tun etwas und gehen in Vorleistung – zur Rettung ihrer ÖPNV-Unternehmen vor Ort. Das verdient volle Anerkennung in diesen Zeiten und zeigt, es gibt es doch noch, das partnerschaftliche Verhalten – zumindest mancherorts.

Bitte lassen Sie Ihre ÖPNV-Partner in Ihrem Landkreis nicht im Regen stehen!“

Geschäftsführer Rast Reisen GmbH, Hartheim und Vorsitzender des WBO



MOBILITÄT UND WIRTSCHAFT SICHERN.

BUSUNTERNEHMEN JETZT RETTEN.



© seligaa/AdpbeStock



Bernd Grabherr

Interview zur diesjährigen Busförderung des Landes

Fragen an Bernd Grabherr

Geschäftsführer Omnibus Grabherr GmbH, Waldburg

Geschäftsführer Regionalverkehr Bodensee-Oberschwaben GmbH (RBO)

Vorstandsmitglied des WBO, Bezirksvorsitzender Tübingen

Das Land hat das Busförderprogramm 2021 neu aufgestellt – viele Unternehmen werden die diesjährigen Hürden nicht nehmen können. Herr Grabherr, was bedeutet das für die privaten Busunternehmen und den ÖPNV im Land?

Bernd Grabherr: Was die Flottenerneuerung angeht, ist es ein verlorenes Jahr. Im Ergebnis wird der ÖPNV schlechter werden, vor allem im ländlichen Raum. Denn: Qualität kostet Geld. Dazu sollten die Entwicklungen mit erstklassiger Fachkompetenz langfristig geplant und umgesetzt werden; zweifelsohne haben gerade die UnternehmerInnen diese Kompetenz und können diese auch beisteuern. Das Stichwort heißt hier Verlässlichkeit.

Das kontinuierliche Investieren wird noch zusätzlich durch den zunehmenden Ausschreibungswettbewerb erschwert: Wer nicht weiß, ob er den Verkehr nach Ablauf der Zeitspanne wieder per Ausschreibung „gewinnt“, kann unmöglich jährlich in eine stets moderne, klimaschonende Busflotte investieren.

Über Jahrzehnte waren die Rahmenbedingungen verlässlicher: Wir investierten regelmäßig, meist jährlich, und konnten der öffentlichen Hand wie auch dem ÖPNV-Nutzer so stets einen modernen, umweltfreundlichen Fuhrpark bieten. Das ist der Grund für die (noch) modernen Busflotten im Land.

Können Sie unter den Voraussetzungen der neuen Busförderrichtlinie überhaupt einen entsprechenden Antrag stellen, und damit neue Busse kaufen?

Bernd Grabherr: Ein ganz klares Nein. Neue Anschaffungen werden erst möglich, wenn es im nächsten Jahr hoffentlich wieder eine passende Busförderung geben wird. Bislang wurden Busse in der Regel mit 40.000 Euro bei einer Zweckbindungsfrist von bis zu acht Jahren gefördert. Neue Busse ohne diese finanzielle Unterstützung anzuschaffen, ist nur schwer möglich, und dann gegebenenfalls auch nur mit Abstrichen beim Fahrzeug.

Auf Basis der vorliegenden Eckpunkte ist die GVFG-Busförderung für viele tot.

Wie muss aus Ihrer Sicht eine Busförderung aussehen?

Bernd Grabherr: Die Lösung heißt Notifizierung bei der EU. Denn mit der vorgestellten Busförderung wird so stark in unsere Disposition eingegriffen, dass wir Unternehmen nicht mehr betriebswirtschaftlich planen können. Dies ist gerade vor dem Hintergrund der CVD, den alternativen Antrieben, die den ÖPNV in die Zukunft bringen sollen, problematisch.

Politik und Aufgabenträger können mit einer passenden Förderung und Bedingungen nur Anreize schaffen: Die Handlungsfähigkeit und Kompetenz des Transformationsprozesses, den wir ausdrücklich unterstützen, können nur die Unternehmen vollziehen.

Wir haben in **Baden-Württemberg 7.000 Diesel-Linienbusse, davon 80 batteriebetriebene** und bislang Null mit **grünem Wasserstoff** angetriebene Busse im Umlauf. Wie soll der Transformationsprozess mit dieser Busförderrichtlinie gelingen? Diese stellt mit den vorgelegten Eckpunkten einen signifikanten Eingriff in eine permanent funktionierende Innovationsdynamik dar – mit durchgreifender Wirkung auf Kunden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ganzen Land.

Biomethan im ÖPNV: WBO-Infoveranstaltung am 21. April

Die Clean Vehicle Directive, CVD, kommt mit Riesenschritten: Bis 2025 sollen 45 Prozent der neu anzuschaffenden Linienbusse nicht mehr nur mit Diesel betrieben werden. Sie müssen mindestens zur Hälfte „sauber“, zur anderen Hälfte „emissionsfrei“ sein. Für die Busunternehmen eine Herausforderung. Es gilt, alternative, bezahlbare Kraftstoffe aufzutun.

Eine Möglichkeit: Biomethan. Die Firma CM Fluids rüstet Busse mit Partnern dahingehend um, dass deren Elektromotoren mit Biomethan betrieben werden. Im Sinne der CVD wären Fahrzeuge dieser Art zwar klimaneutral, aber nur „sauber“ – trotz Elektromotor.

Für den WBO dennoch ein Gedanke, der der Nachverfolgung lohnt: Es geht um die Idee einer lokalen Energie-Wertschöpfungskette für den ÖPNV.

Vertreter von CM Fluids stellen auf Einladung des WBO ihr Konzept bei einer virtuellen Informationsveranstaltung am Mittwoch, 21. April, 10 Uhr Interessierten vor. Die Einwahldaten senden wir Ihnen gerne zu – bitte wenden Sie sich dazu an Pressesprecherin Ulrike Schäfer, ulrike.schaefer@wbo.de, Telefon (0 70 31) 623-107.