

INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER



Der beste Weg, die Zukunft vorauszusagen, ist, sie zu gestalten.

Abraham Lincoln

Sehr geehrte Leserschaft,

meine ersten 100 Tage als Geschäftsführerin des WBO seit meinem „Amtsantritt“ am 01. Januar vergangen gefühlt in Windeseile. Die Themendichte ist hoch, die Taktzahl ebenfalls – vieles entwickelt eine neue Dynamik. Turbulente Zeiten, und wir sind mittendrin.

Das Deutschlandticket startet in wenigen Wochen, im Vorverkauf dieses Tickets tobt der Wettbewerb, das Jugendticket BW steht vor der Integration, und die Finanzierungsfragen um diese Themen gehen wöchentlich in neue Runden.

In Sachen E-Mobilität ist mittlerweile nicht nur das Land, sondern nun auch der Bund sehr ambitioniert unterwegs. Das hochgesteckte Ziel der Emissionsreduzierung im Verkehr, Antriebstransformation und Verkehrswende fordert alle Beteiligten, auch das mittelständische Busgewerbe. Wir meinen: Die Ziele des Bundes sind zwischenzeitlich so anspruchsvoll, dass das Land gut daran täte, sich in die Branchenvereinbarung der Länder einzureihen.

Große Ambitionen und wenig Geld – dafür hohe Mehrkosten für Aufgabenträger und Unternehmen: keine gute Ausgangslage, um den Wünschen zum Erfolg zu verhelfen. Es gilt, Lösungen zu suchen und Wege zu finden – auch neue. Das ist in Umbruchszeiten wichtiger denn je.

Unsere Schwerpunktthemen:

Fahrpersonalmangel: Eine Reform des Führerscheins ist unerlässlich, um dem Fahrpersonalmangel entgegenzuwirken. Primär muss die Erleichterung des Führerscheinerwerbs durch Reduzierung der Pflichtstunden und Reform der Berufskraftfahrerqualifikation, Stichwort „2 in 1: Berufskraftfahrerqualifikation in Fahrausbildung integrieren“, erfolgen.

Vergabeverfahren: ÖPNV wird zunehmend gestaltet durch Aufgabenträger über Vergabe. Das bedeutet: Die Handelnden tragen Verantwortung für die bestehende Marktsituation. Wann werden sie dieser Verantwortung endlich gerecht? Mit 100-Prozent-Preis Vergaben erreicht man keine Spitzenleistung im ÖPNV. Wir fordern: Wenn Vergabe, dann Qualitätsvergabe mit Konzeptwettbewerb. Und ja: Das ist anspruchsvoller und man benötigt regionales Wissen, dafür ist es nachhaltig und zielorientiert!

Transformation: Wir machen uns auf den Weg in Richtung Klimaneutralität. Das ist mit hohen Investitionskosten verbunden. Wer Klimaneutralität im ÖPNV verlangt, muss diese auch bezahlen. Es geht um Infrastrukturkosten, höhere Fahrzeugkosten aber auch um höhere Betriebskosten (Wartung) etc. Das ist kein Einmal-Invest, das sollte allen Beteiligten klar sein.

Ich wünsche mir: Gemeinsam statt nebeneinander oder gegeneinander.
Beginnen wir heute damit!

Ihre Yvonne Hüneburg
Geschäftsführerin des WBO

EINLADUNG zum ÖPNV-Kongress am 10. Mai 2023 Stadthalle Sindelfingen

Zu unserem traditionellen Branchentreffen, dem ÖPNV-Kongress des WBO, begrüßen wir am Mittwoch, 10. Mai in Sindelfingen unsere Mitgliedsunternehmen, Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Kommunen und Verbänden. Die Veranstaltung wartet wieder mit einem bunten Programm an ÖPNV-Themen auf, bei dem sicher auch für Sie etwas dabei ist.

Besonders wichtig ist uns in diesem Jahr, die Auswirkungen des **Deutschlandtickets** zu beleuchten, welches dann ein paar Tage alt sein wird. Außerdem greifen wir die Vergabepaxis bei der Ausschreibung von Verkehren in Vorarlberg auf, nachdem wir im vergangenen Jahr mit einer ÖPNV-Exkursion in Feldkirch beim dortigen Verbund waren. Es ist uns hierzu gelungen, den „Vater“ dieser **Vergabepaxis** „Konzeptvergabe“, RA Dr. Ralf D. Pock, aus Wien nach Sindelfingen zu holen.

Über das geplante **Landesmobilitätsgesetz (LMG)** diskutieren wir ebenfalls mit den Branchenpartnern.

Wie immer bleibt genug Zeit zur Begegnung und zum Austausch. Seien Sie mit dabei – wir freuen uns auf Sie.

Das vollständige Programm sowie die Möglichkeit zur Anmeldung finden Sie [hier](#).



Deutschlandticket: Land und Aufgabenträger sind über 2023 hinaus gefordert

Das Deutschlandticket ist und bleibt erst einmal eine Mammutaufgabe für alle Beteiligten. Vertrieb, Einnahmeaufteilung und rechtskonformer Mittelfluss sind nur ein Teil der zu bewältigenden Aufgaben. Zumindest was den Ausgleich der Einnahmeverluste anbetrifft, ist Baden-Württemberg gut aufgestellt. Das Verfahren lehnt sich an das erlernte Prozedere der ÖPNV-Rettungsschirme an. Und so ist an dieser Stelle ein reibungsloser Ablauf zu erwarten – und ein positives Hoffen angezeigt, dass die privaten Unternehmen Anfang Mai genug liquide Mittel haben, um die laufenden Kosten wie Fahrerlöhne, Kraftstoff etc. bezahlen zu können.

Nachdem der Bund eine Tarifierungspflicht bis zum 30. September 2023 beschlossen hat, um den Aufgabenträgern so Zeit für die Einführung von allgemeinen Vorschriften zu verschaffen, erwarten wir, dass dies auch so von allen Aufgabenträgern umgesetzt wird.

Doch wie geht es 2024 und in den Folgejahren weiter mit der Finanzierung des Deutschlandtickets? Weitere allgemeine Vorschriften? Implementierung des Deutschlandtickets in das ÖPNVG? Die Aufgabenträger rufen nach dem Land als „Ausfallbürgen“. Fakt ist: Hinter allen Lösungen steht die Übernahme eines möglichen Risikos, dass die zur Verfügung stehenden Gelder von Land und Bund zum Ausgleich des Einnahmedefizits nicht ausreichen werden. **Die Finanzierung ab 2024 ist jedenfalls aktuell noch nicht gesichert.** Für die privaten, unternehmensinitiierten Verkehre, die nun schon drei Jahre lang gebeutelt sind, ist dieses „in der Luft hängen“ eine Katastrophe – und Planungssicherheit bleibt ein Wunschtraum.

Wir appellieren an das Land Baden-Württemberg und die Aufgabenträger, rasch einen gemeinsamen Weg zu finden, ohne sich weitere Monate zu belauern, weil keiner zuerst aus der Deckung kommen möchte. **Denn nun gilt es Finanzierungsverantwortung für das Produkt Deutschlandticket zu übernehmen.** Das Deutschlandticket kann nur dann ein Erfolgsprodukt werden, wenn es noch Unternehmen gibt, die die Fahrgäste befördern und ein gutes Verkehrsangebot anbieten können.

Baden-Württemberg-Index ÖPNV Straße: Zahlen für das Jahr 2022 veröffentlicht

Per Pressemitteilung hat das baden-württembergische Verkehrsministerium die aktuellen Zahlen zum Baden-Württemberg-Index ÖPNV Straße veröffentlicht. Die Zahlen umfassen die Kostenveränderung im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr 2021 mit einer Kostenfortschreibung zum 01. Januar 2023:

Personalaufwand	Ballungsraum + 5,9 % + 3,7 % (Basiszahl) plus + 2,2 % (Pausenentlohnung) Überland + 9,5 % + 3,6 % (Basiszahl) plus + 5,9 % (Pausenentlohnung)
Kapitalkosten	+ 6,9 %
Treibstoff/Energie	+ 5,7 %
Instandhaltung Fahrzeuge	+ 36,9 % (Diesel) + 20,1 % (Strom)
Sonstige Kostenansätze	+ 7,5 %

Ergänzend zur Pressemitteilung kann der Baden-Württemberg-Index auf der WBO-Homepage unter <https://www.wbo.de/veroeffentlichungen/buendnis-fuer-den-mittelstand.html> abgerufen werden.

Da sich zum 01. Januar 2022 erhebliche Änderungen im Manteltarifvertrag zwischen WBO und Verdi ergeben haben, vor allem im Hinblick auf die Pausenentlohnung innerhalb einer Schichtzeit und der Zusammenlegung bzw. Erhöhung der Zuschläge für Nacharbeit, bestand die Herausforderung, die daraus resultierenden Auswirkungen auf die Höhe des Personalaufwands zu bewerten. Die Bewertung der monetären bzw. prozentualen Kostensteigerung erfolgte durch ein unabhängiges, externes Gutachten. Vor allem die Änderung der Pausenentlohnung wirkt sich unterschiedlich stark – je nach Verkehrsart – aus. **Deshalb unterscheidet der Baden-Württemberg-Index bei der Kostenfortschreibungsgruppe Personalaufwand im Jahr 2022 ausnahmsweise „Ballungsraum“ und „Überland“ – es muss daher gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen in Abhängigkeit des vorliegenden Verkehrs eine differenzierte Kostenfortschreibung erfolgen.** Die Kriterien zur Einordnung eines Verkehrs als Ballungsraum- bzw. Überlandverkehr stammen aus dem Gutachten und sind [hier](#) zu finden.

Auch innerhalb einer Verkehrsart sind die Auswirkungen auf den Personalaufwand sehr unterschiedlich: Die bezahlten Lohnstunden erhöhen sich zum Teil im ländlichen Raum und im Schülerverkehr um mehr als 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr 2021. Diese Kostensteigerung kann der Baden-Württemberg-Index naturgemäß nicht widerspiegeln. Im Index wurde deshalb der Hinweis mitaufgenommen, dass in diesen Fällen die konkrete Kostensteigerung von den Vertragspartnern betrachtet und eine angemessene Lösung gefunden werden sollte.

Die manteltarifbezogene Steigerung der Personalkosten zeigt deutlich: Die Verkehrsverträge müssen eine passgenaue Kostenfortschreibung enthalten, die die tatsächlichen Kostensteigerungen in den Betrieben berücksichtigt. **Der WBO geht daher davon aus, dass die Aufgabenträger im Land flächendeckend den Baden-Württemberg-Index in den Verkehrsverträgen implementieren.** Eine Übersicht über die Verbreitung des Baden-Württemberg-Index ÖPNV Straße im Land werden wir im nächsten Newsletter für Entscheider veröffentlichen.



Strebt Baden-Württemberg die Transformation mit der Brechstange an?

Während die anderen Bundesländer eine gemeinsame Lösung über eine Branchenvereinbarung angehen, beschreitet das Land Baden-Württemberg einen Sonderweg mit der Umsetzung der CVD-Richtlinie (EU) 2019/1161. Erklärtes Ziel: Übererfüllung der Mindest-Quotenziele und schnellere Transformation – weg vom Diesel hin zum E-Bus/Wasserstoff-Bus.

Die Landeslösung hierzu: das Landesmobilitätsgesetz (LMG). Das Verkehrsministerium hat dessen Inhalt vor Veröffentlichung in Arbeitsgruppen und Veranstaltungen bereits angekündigt. Ist das Klimaschutz mit der Brechstange? Entscheiden Sie selbst:

- 1) Das Bundesgesetz (SaubFahrzeugBeschG) will insbesondere den Stadtverkehr hin zu den E-Bussen transformieren. Es geht also um klassische Stadtlinienbusse, für diese gelten die CVD-Quoten. E-Mobilität in der Stadt und im Ballungsgebiet – das ist nachvollziehbar und sinnvoll.

Der LMG-Entwurf hingegen will die gleichzeitige Transformation aller Busse in Baden-Württemberg vorschreiben, unabhängig ob diese in der Stadt oder auf dem Land fahren. Die Unterscheidung zwischen Stadtlinienbus und Überlandbus wird gestrichen. So sollen ab dem 01. Januar 2028 (!) in Baden-Württemberg nur noch 100 (!) % emissionsfreie Neu-Fahrzeuge für den ÖPNV zugelassen werden dürfen. Die Übererfüllung trifft also insbesondere den ländlichen Raum!

- 2) Eine weitere LMG-Aussage: Die Transformation weg vom Diesel hin zum E-Bus rechnet sich ab 2028. Heißt im Klartext: Der Öffentlichen Hand werden durch den Transformationsprozess keine Mehrkosten entstehen. Eine Basisförderung von E-Bussen und Ladeinfrastruktur ist dabei unterstellt.

Wir haben bereits etliche Kalkulationen des Verkehrsministeriums dazu gesehen. Gerechnet wurde leider stets nur mit Teilkosten, nicht mit Vollkosten, insbesondere bei der Ladeinfrastruktur: Projektkosten, Erdarbeiten, die Annahme von Flottengrößen ab 50 Fahrzeugen als Basiskalkulationsgröße. So kommt man nicht zu realistischen Ergebnissen, worauf man ein so großes Projekt wie den Transformationsprozess „weg vom Diesel“ aufbauen könnte.



Ansage von Yvonne Hüneburg, WBO-Geschäftsführerin

Das Deutschlandticket reißt nachhaltig ein großes Loch in die ÖPNV-Finanzierung, die Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 ist nach wie vor erklärtes Landesziel. Die Erwartungshaltung des Landes an die Aufgabenträger, das **fehlende Geld nun über den Mobilitätspass ranzuschaffen**, mutet insbesondere im ländlichen Raum grotesk an. Hier gilt: Erst Angebotsausbau – dann Bürgerabgabe!

Carry Buchholz, Geschäftsführende Gesellschafterin der Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL) ist seit Dezember 2022 neu im WBO-Vorstand und dort für den Bereich Transformation und Technik zuständig.

Ihr Statement dazu:

„Als neue WBO-Vorständin im Bereich Transformation und Technik ist es mir wichtig, dass wir als mittelständische Unternehmen und damit als Branche die Flottenumstellung entsprechend angehen. **Eine Unterscheidung zwischen Stadtverkehr und Verkehren im ländlichen Raum ist dabei zwingend geboten.** Vorgezogene Fristen (2028 statt 2030) und 100 %-Regelungen (statt 50 % Bund) lehnen wir ab. Auch brauchen wir **KMU-Regelungen für kleine Unternehmen**, wie wir das aus anderen Gesetzen, insbesondere aus dem SaubFahrzeugBeschG kennen. Das hat sich für mittelständische Strukturen bewährt und muss sich auch im neuen LMG wieder spiegeln.“

Und: Transformation gelingt nur mit **passgenauer finanzieller Förderung aller Verkehrsunternehmen**. Denn: Klimaschutz schert sich nicht um die Art der Vergabe. Die unternehmensinitiativen Verkehre, Verkehre mit Bruttoverträgen und Verkehre mit Nettoverträgen müssen **gleichberechtigt** behandelt werden.

Klimaschutz geht nur gemeinsam, auf Augenhöhe und durch Bündelung aller Kompetenzen.

E-Busse sind teuer, die Ladeinfrastruktur ist es auch. **Bislang gibt es keine funktionierende Ladeinfrastrukturförderung des Landes für mittelständische Omnibusunternehmen**, das ist ein Trauerspiel. Der Bund und andere Bundesländer wie z.B. Bayern und NRW zeigen wie es geht. Auf der einen Seite hegt das Land überambitionierte Ziele, auf der anderen Seite verweigert man dem Mittelstand bislang eine Ladeinfrastrukturförderung. Selbst beim besten Willen der Unternehmenschaft kann so nichts vorangehen.“



Carry Buchholz, Geschäftsführende Gesellschafterin der Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL)



WBO-Vorstand mit Geschäftsführung v.l.n.r.: Matthias Knisel, Bernd Grabherr, Ulrich Rau, Carry Buchholz, Andreas Kühner, Klaus Sedelmeier, Franz Schweizer, Thomas Balmer, Yvonne Hüneburg, Frank Wiest, Carolin Grötzinger, Mathias Merz

Tarifanpassungen in Verbänden: Ein unumgängliches Muss

Auch die Butter ist teurer geworden – aber die Preise im ÖPNV anzuheben, um den eigenwirtschaftlichen Unternehmen ein Überleben zu sichern, scheint für einige Aufgabenträger ein unmoralisches Ansinnen zu sein. Drei Jahre nach Beginn der Corona-Pandemie sind noch nicht alle Verbundkassen wieder zu 100 % gefüllt, die Rettungsschirme haben den Schaden nicht zu vollständig ausgeglichen, und die durch die Ukraine Krise ausgelösten hohen Dieselpreise wurden mitnichten von allen Aufgabenträgern aufgefangen. Wie bei der Butter sind auch die Preise für AdBlue und Reifen gestiegen. Mit Verdi stehen Lohnverhandlungen an, die angesichts der hohen Inflation einen teuren Abschluss nach sich ziehen werden. **Diese Teuerungen müssen an den Fahrgast weitergegeben werden, sofern die Aufgabenträger nicht bereit sind, noch stärker als bisher in die finanzielle Verantwortung zu gehen.**

Die Aufgabenträger hingegen blicken sorgenvoll auf ihre Haushaltskassen. Aber die Not der Unternehmen nicht sehen wollen und deshalb mit absolutem Unverständnis auf dringend benötigte Tarifanpassungen zu reagieren, ist nicht zielführend und macht eine ohnehin schwierige Zeit für die Branche noch prekärer. **Die Tarifanpassungen werden – ohne finanzielle Unterstützung der Aufgabenträger – in diesem Jahr und vermutlich auch in den kommenden Jahren höher als sonst ausfallen müssen.** Angespante Zeiten für Unternehmen, die unternehmerisch handeln müssen, um das verkehrliche Bestandsangebot aufrecht erhalten zu können. **Sonst drohen Leistungskürzungen. Und das will aktuell (noch) niemand.**

Tarifpolitik: Massive Lohnkostensteigerungen in allen Branchen

Der Lohnvertrag von WBO und Verdi hat eine vereinbarte Laufzeit bis 30. April 2023, die Auftaktgespräche beginnen am 03. Mai 2023. **In dieser Woche erreichte die WBO-Geschäftsstelle die Lohnforderung der Gewerkschaft Verdi, welche sich auf 15,8 Prozent bis 16,7 Prozent für das Fahrpersonal sowie einer zusätzlichen tariflichen Differenzierungsklausel für die Gewerkschaftsmitglieder bei einer Laufzeit von zwölf Monaten beläuft.**

Bundesweit verhandelt Verdi derzeit mit zahlreichen Arbeitgeberverbänden Lohnvertragverträge. Die Forderungen seitens der Gewerkschaft lagen in diesem Jahr in allen Sparten im zweistelligen Bereich – bei einer Laufzeit von zwölf Monaten. Die TVöD-Verhandlungen wurden in der dritten Runde für gescheitert erklärt, die Schlichtung läuft. Die Forderungen untermauert Verdi durch groß angelegte, bundesweite und flächendeckende Streikaktionen.

Die Auswirkung des TVöD-Ergebnisses auf die Tarifverhandlungen zwischen WBO und Verdi in Baden-Württemberg ist noch offen. **Fest steht jedoch bereits heute: Aufgrund der anhaltend hohen Inflation (in 2022: 7,5 Prozent; Febr. 2023: 8,7 Prozent) ist mit einem harten Verhandlungsverlauf zu rechnen.**

Innenstädte: Raum für umweltfreundlichen Reisebus

Die Nachfrage nach Bus- und Gruppenreisen legt 2023 weiter zu und sorgt für eine positive Stimmung in der Branche, getragen von der großen Hoffnung, dass die Reiselust der Menschen weiterhin hoch bleibt. So erfreulich diese Entwicklung auch ist, mit ihr treten bereits bekannte Probleme wieder zu Tage. Die Anzahl der Busparkplätze und Haltemöglichkeiten in den Städten, insbesondere im Innenstadtbereich und an touristischen Sehenswürdigkeiten, nehmen weiter dramatisch ab. **Der Bus als umweltfreundliches Verkehrsmittel wird geradezu ausgegrenzt statt eingeplant und dem Individualverkehr wird weiterhin Vorfahrt eingeräumt – das ist nicht nachvollziehbar.**

Gleichzeitig wird viel in Konzepte zur Belegung und Attraktivitätssteigerung von Innenstädten investiert. Bustouristen tätigen bei ihren Ausflügen durchschnittliche Zusatzausgaben von 30 Euro pro Person und Tag und sind somit ein wichtiger Wirtschaftsfaktor zur Belegung der Innenstädte.

Die Busführerscheinreform muss schnell kommen

Die Uhr tickt: Allein wegen der Demographie wird die Lücke beim Fahrpersonal täglich größer. Laut des Bundesverbandes bdo ist mit 87.000 fehlenden Busfahrerinnen und -fahrern bis 2030 zu rechnen.

Zur Erinnerung: Baden-Württemberg strebt den Ausbau des ÖPNV mit Erreichbarkeiten von 5 bis 24 Uhr an. Wer soll das fahren? Autonomes Fahren kann nur ein Baustein sein. **Viel wichtiger und dringlicher ist die Reform des Busführerscheins (Klasse D) und der Berufskraftfahrerqualifikation.**

Wie? Pflichtstunden auf ein Mindestmaß reduzieren und ausschließlich an der Prüfungsreife einer „großen“ Grundqualifikationsprüfung ausrichten. Also weg mit der „beschleunigten“ Grundqualifikation! Denn sie hat sich im EU-Vergleich als teurer Irrweg erwiesen. Besitzstandswahrer prophezeien „Niveauverlust“ und „Bildungssparen“ – das wäre nur der Fall, wenn die Anforderungen der praktischen Prüfung abgesenkt würden. Da dies schlicht nicht zutrifft, bleibt die **hohe Verkehrssicherheit beim Bus gewährleistet.**

E-Mobilität und Ladeinfrastruktur: Verkehrsministerium ist am Zug

141 E-Busse sind laut KBA in Baden-Württemberg zugelassen (Stichtag 01.10.2022). 141 von insgesamt 9.318. Dabei könnten es locker mehr sein. Allerdings nur bei entsprechender Förderung. Fakt ist jedoch: Kein privates Busunternehmen (= 0) wurde bislang vom Land trotz Nachfrage hinsichtlich der Ladeinfrastruktur gefördert.

Das wird sich hoffentlich zeitnah ändern. Denn die EU-Kommission hat die beihilferechtlichen Hindernisse beseitigt: **In einer jetzt an den Green-Deal angepassten Allgemeinen Gruppenfreistellungs-Verordnung (AGVO) gibt ein neuer Artikel 36a die entsprechenden Handlungsspielräume.** Denn trotz THG-Quote und Dieselpreiskrise ist ein emissionsfreier Verkehr weiterhin Lichtjahre von jeglicher Wirtschaftlichkeit entfernt. Der WBO wird das angekündigte Landesmobilitätsgesetzes (LMG) genau studieren und schauen, ob das Land bereit ist, für seine hoch gesteckten Ziele hinsichtlich der CVD-Quoten die Finanzierungsverantwortung zu übernehmen.