



Verband
Baden-Württembergischer
Omnibusunternehmer e.V.

WBO e.V. Postfach 2351 71013 Böblingen

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Herrn Minister Winfried Hermann, MdL
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

per E-Mail: winfried.hermann@vm.bwl.de

Postfach 23 51
71013 Böblingen
Dornierstraße 3
71034 Böblingen

Telefon (0 70 31) 6 23-01
Telefax (0 70 31) 6 23-116
www.busforum.de

Durchwahl (0 70 31) 6 23-101
witgar.weber@busforum.de

5. April 2020

Rettungsschirm ÖPNV

Sehr geehrter Herr Minister,

ich nehme Bezug auf die Telefonkonferenz mit Vertretern der Verkehrsbranche am vergangenen Donnerstag. Sie baten mich im Anschluss an meine Ausführungen im Namen des WBO, die spezifische Situation der mittelständischen Buswirtschaft noch einmal schriftlich darzulegen, weil Sie sich direkt an die Landräte im Land wenden wollen.

Ich gehe nicht eigens auf die Struktur der rund 400 familiengeführten Busunternehmen in Baden Württemberg ein und verweise insoweit auf die ausführliche Darstellung in unserem Schreiben vom 26. März an Herrn Abteilungsleiter Hickmann in Ihrem Hause ([Anlage](#)). Sie ist Ihnen aus Ihrer langjährigen politischen Tätigkeit ohnehin bekannt.

Die Corona-bedingten Maßnahmen (Verzicht auf den Vordereinstieg, Schulschließungen, Kontaktverbot, Warnung vor Nutzung des ÖV) wirken sich dramatisch auf die Einnahmenseite aller Verkehrsunternehmen in den Verbänden aus. Die Leistungsminderungen schlagen sich aber nur bedingt in Kostensenkungen nieder; ein Großteil der Kosten bleibt unverändert auf dem Niveau des Regelbetriebs (insb. Kapitaldienst und Overhead).

Busunternehmen haben viel gebundenes Kapital durch Investitionen in Fahrzeuge und Betriebshöfe. Diese unterliegen einer GVFG-Bindung und sind daher nicht veräußerbar. In den letzten Jahren haben sie massiv investiert in neue Busse durch Umweltzonen etc. Laufende Kredite bei den Banken müssen bedient werden. Diese Kapitalbelastung macht einen riesigen Kostenblock aus und unterscheidet die Busbranche klar von anderen Branchen. Ein Beispiel: Bei 20 Linienbussen sind das pro Tag rund 2.000 Euro. Angenommen, am 4. Mai beginnt wieder der Schulverkehr, wären das 46.000 Euro Fixkosten, die bereits bei einem einzelnen kleineren Busunternehmen angefallen sind (ohne Miete usw.). Das ist für viele der Jahresgewinn. Diese Kosten kann das Unternehmen nicht einfach wegdrücken.

Während sich das Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonenverkehr entschieden hat, zur Stützung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (und dies sind meist Staats- oder Landesbahnen) das vereinbarte Bestellerentgelt weiter zu entrichten, auch wenn Leistungen nicht erbracht werden, sind alle ÖPNV-Unternehmen, die eigenwirtschaftliche Verkehre betreiben oder Nettoverträge besitzen, im Ergebnis von dem abhängig, was sie im Barverkauf Erlösen, aus den Verbundeinnahmen zugewiesen bekommen oder von Aufgabenträgern/Dritten als Zuschuss erhalten.

Anders als bei kommunalen Verkehrsunternehmen oder den Konzernunternehmen, die einen Gewährsträger zur Seite haben, ist bei ihnen das Wegbrechen der Einnahmenseite existenzgefährdend, zumal hier häufig die wirtschaftlich nachteiligen Folgen aus der Abbestellung von reduziertem Linienverkehr, freigestelltem Schülerverkehr und nachlassenden Subunternehmerleistungen (sowie völlig weggebrochenem Gelegenheitsverkehr) zusammentreffen.

Es ist dabei absolut unerheblich, wie der ÖPNV vor Ort organisiert ist. Alle haben die gleichen Probleme; überall fehlen Fahrgeldeinnahmen. Soforthilfe heißt: Es muss schnell gehen. Die Diskussionen zwischen Land und kommunaler Seite sind unerträglich. Irreparable Schäden müssen abgewendet werden. Es eilt!

Wir haben keine Zeit mehr für Grundsatzüberlegungen. Der Zeitpunkt für entschlossenes Handeln ist gekommen. Manche Landkreise sind sich der Verantwortung bewusst, andere nicht. Selbst Gelder, die die Kreishaushalte nicht belasten, sondern voll vom Land kommen (wie die 200 Millionen Euro an Nachfolgemitteln zu § 45a PBefG), werden nach den Vorstellungen des Landkreistags nicht bereitwillig ausgezahlt, sondern an die Bedingung geknüpft, „dass weiterhin volle Lohnfortzahlung an die Beschäftigten erfolgt“. D.h. Personal, das nicht benötigt wird und das zur Entlastung der Unternehmen in Kurzarbeit ist, soll dennoch den vollen Lohn im Wege der Aufstockung bekommen.

Selbst im Bereich der freigestellten Schülerverkehre, bei denen es sich um vertraglich vereinbarte Verkehre handelt, speisen manche Kreise Unternehmen - unter klarer Verknennung der Rechtslage - mit „bloßen Freiwilligkeitsleistungen“ ab. Dabei erleiden die Kreise durch die Krise hier keine finanziellen Nachteile. Das nötige Geld ist in den Haushalten eingestellt.

Land und Kommunen haben vor einer Woche ein „Hilfsnetz für Familien in der Corona-Krise“ gespannt. Mit einem Teilbetrag dieser 100 Mio. Euro soll verhindert werden, dass zumindest keine Schülerabos wegbrechen. Auch dieses Geld ist bislang nicht bei den Unternehmen angekommen, weil sich die Beteiligten nicht darüber einig sind, ob die 18 Mio. Euro wirklich darin enthalten sind oder nicht. Schon gar nicht werden sie gezielt mittelständischen Unternehmen helfen, wie ursprünglich von Ihnen intendiert, weil die Verteilung über den FAG-Schlüssel erfolgt. Es fehlt schließlich bis heute eine Aussage zu den Einnahmeverlusten durch den Wegfall des Vordereinstiegs.

Nötig ist jetzt ein pragmatischer Umgang im Einvernehmen zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger. Die Gelder müssen zum Ausgleich fehlender Ticketeinnahmen ohne Vorbedingungen fließen. Erhalten Verkehrsunternehmen zu viel, wird dies am Ende zurückbezahlt. Erhalten sie zu wenig, muss der Aufgabenträger nachschießen. Wer weiter auf Unternehmerinitiative setzt und damit auf eigenwirtschaftliche Verkehre, wird so verfahren. Andernfalls geraten die Dinge aus dem Lot und es bleibt den Unternehmen in einzelnen Verbundräumen nur die Kündigung der Verbundverträge.

Sehr geehrter Herr Minister,

die Folgen der Kommunalisierung des 45a sind nun offenkundig. Hätten wir noch die alte Regelung, wäre das Land unmittelbar in der Lage, die Unternehmen mit dem nötigen Geld zu versorgen, damit sie die Krise überstehen können. Statt 22 Verbänden, die immer als zu viel erschienen, haben wir jetzt 44 Aufgabenträger, die am Geldhahn sitzen und auf deren Wohlwollen die Unternehmen angewiesen sind. Für die ÖPNV-Finanzreform haben Sie den Konsens des WBO eingefordert. Eine Situation wie unter Corona hatte dabei niemand auf dem Schirm. Umso mehr muss sich das geänderte System nun bewähren. Aufgabenträger und Politik dürfen die Unternehmen jetzt nicht im Stich lassen!

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Witgar Weber
Geschäftsführer

Anlage

Schreiben des WBO vom 26. März 2020 an Herrn Abteilungsleiter Hickmann