

## INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER



Sehr geehrte Damen und Herren,  
liebe Leserinnen und Leser,

was soll ich sagen: Nach bald anderthalb Jahren einer Pandemie, die unsere Branche bis ins Mark erschüttert hat, ist nichts mehr, wie es war. Gefühlt fängt man wieder ganz von vorne an, überdenkt eigentlich längst getroffene Entscheidungen für die Zukunft und versucht, sich mit einer unsicheren unternehmerischen Perspektive zu arrangieren.

Im ÖPNV blicken wir auf ein Jahr 2020 zurück, aus welchem die Unternehmen mit einem hellblauen Auge davonkommen werden. Auch für 2021 stehen zum Ausgleich der Mindereinnahmen Bundes- und Landesmittel bereit, die aber längst nicht ausreichen werden. Wir hoffen darauf und appellieren, dass – wie im Jahr zuvor – alle Partner an einem Strang ziehen, um zumindest den Status quo der Verkehrsbediening für unsere Fahrgäste erhalten zu können.

Die Bustouristik ist nach mehr als einem Jahr Pandemie vor allem eines: leidgeprüft. In Baden-Württemberg kam das Busreiseverbot als erstes und fiel als letztes. Während Kollegen aus anderen Bundesländern schon wieder Fahrgäste zu touristischen Zielen fuhren, standen unsere Busse noch abgemeldet auf den Betriebshöfen. Flickenteppich, hälftige Besetzung, Abstand, Maske, 3-G-Regelung. Mit vielen Briefen, Meetings und Telefonaten ist es dem WBO nun endlich gelungen, den Machern der Corona-Verordnung abzutrotzen, dass bei einer Inzidenz unter 35 die Busse wieder voll besetzt werden dürfen. Die Frage bleibt, wie lange. Und: Wie lange halten wir das durch, sollte die Politik bei steigenden Inzidenzen wieder eine Rolle rückwärts machen. Aber daran wollen wir gerade gar nicht denken!

Ihr Klaus Sedelmeier  
WBO-Vorsitzender

### ÖPNV-Kongress am 07. Juli 2021 im virtuellen Format



Winfried Hermann

Der traditionelle ÖPNV-Kongress des WBO wird am 07. Juli 2021 im virtuellen Format über die Bühne gehen.

Thematisch konzentrieren sich Vorträge und Podiumsrunde auf die Finanzierung des ÖPNV vor dem Hintergrund weiterer Einnahmeverluste durch geringe ÖPNV-Nutzung und dem verkehrspolitisch verfolgten Ziel einer Verkehrswende. Wir freuen uns auf **Landesverkehrsminister Winfried Hermann** als Keynote-Speaker!

### Schwerpunktthema: ÖPNV und Finanzen

- Mobilitätswende und Corona – Ist der ÖPNV dauerhaft noch finanzierbar?
- Podiumsrunde zur Finanzierung des ÖPNV  
50 Millionen Euro mehr für den ÖPNV: Wozu werden die Zusatzmittel verwendet?



Gerd Hickmann



M. Hovenjürgen



Dr. C. Schnaudigel



Frank Wiest



C. Henrich-Köhler



Prof. Dr. H. Zuck



Yvonne Hüneburg

### Blitzlicht

- Alternativen zu Ausschreibungen – ÖPNV-Wissen kompakt
- BaWü-Index: Inhalt und Auftrag

Mit Blick auf das Online-Format ist der Kongress in diesem Jahr nur halbtägig. Wir freuen uns auf Ihre Anmeldung unter [www.wbo.de](http://www.wbo.de)  
<https://www.wbo.de/kalenderansicht/wbo-kongress-2021.html>

## Busreisen: Nur Vollbesetzung erlaubt Wirtschaftlichkeit

Endlich dürfen auch baden-württembergische Busunternehmen mit Inkrafttreten der neuen Corona-Verordnung ihre Reisebusse seit 28. Juni bei einer Inzidenz unter 35 wieder voll besetzen. Maskenpflicht und 3-G-Nachweis (vollständig geimpft, genesen oder getestet) bleiben bestehen. Insgesamt gibt es folgende Lockerungsstufen:

Touristischer Reiseverkehr	Inzidenzstufe 1 (unter 10)	Inzidenzstufe 2 (10 bis 35)	Inzidenzstufe 3 (35 bis 50)	Inzidenzstufe 4 (über 50)
		Ohne Einschränkung der Personenzahl möglich		max. 75 % der zulässigen Fahrgastzahl

Nach wie vor ist die Bustouristik stark gebeutelt, die Unternehmen stehen mit dem Rücken zur Wand. Denn die Branche stand so lange still – der Schaden ist groß. Weitere direkte Hilfen für die Bustouristik sind nicht in Sicht. Viele Busunternehmen in Baden-Württemberg sind Mischbetriebe mit verschiedenen Unternehmenssparten und können daher die Hürde einer Anspruchsberechtigung für die Überbrückungshilfe III in den meisten Fällen nicht nehmen.

Fakt ist: Nur Vollbesetzung erlaubt den Bustouristikern, wirtschaftlich zu fahren. Und die diesjährige Reisesaison ist kurz: Die Frühjahrsaison ist komplett ausgefallen. Es bleiben nur noch die Monate Juli bis Oktober, dann ist die Saison vorbei und beginnt erst wieder im März 2022.

Wir halten fest: Die Reisebusunternehmen in Baden-Württemberg sind erleichtert, die Busse nun bei einer Inzidenz unter 35 wieder voll belegen zu dürfen. Richtig ist aber auch: Kapazitätsbeschränkungen wie im Reisebus je nach Inzidenz gab es für die Verkehrsträger Flugzeug, Bahn und Reisebus im Fernlinienverkehr zu keiner Zeit.

Der WBO meint: Eine derartige Ungleichbehandlung der Bustouristik stellt einen unzulässigen Eingriff in den Wettbewerb dar und ist damit rechtswidrig. Die Staffelung nach Inzidenz beim Reisebus muss daher dringend raus aus der Corona-Verordnung des Landes Baden-Württemberg.



© Syda Productions/AdpbeStock

## Tarifauseinandersetzung zwischen WBO und Verdi

Aktuell befinden sich der Arbeitgeberverband WBO und die Gewerkschaft Verdi in einer Tarifauseinandersetzung zum Manteltarifvertrag. In diesem sind die Rahmenbedingungen für die tägliche Arbeit des Fahrpersonals im Busgewerbe geregelt.

Die Ausgangsbasis für die Unternehmen ist schwierig; die Pandemie hält an: Im ÖPNV fehlen vielerorts noch bis zu 40 Prozent der ÖPNV-Nutzer, viele Abos wurden gekündigt. Die Touristik kommt nach langem Stillstand nur sehr langsam wieder zum Laufen. Keine guten Voraussetzungen, denn viel finanzieller Spielraum besteht nicht. Dem Verband ist klar: Eine Annäherung bei den Forderungen muss es auf lange Sicht geben – aber völlig überzogene Gewerkschaftsforderungen ohne jegliches Verständnis für die Branchensituation sind schlichtweg nicht verhandelbar. Der WBO steht für eine moderate Weiterentwicklung des Tarifvertrages, angepasst an neue Gegebenheiten wie unter anderem die PBefG-Novelle mit ihren neuen Verkehrsformen.

Verdi hingegen setzt auf Konfrontation und Streik, in einem Stadium, in dem noch nicht einmal alle wesentlichen Punkte zur Sprache kamen. Die Leidtragenden sind vor allem die ÖPNV-Nutzer, die auf den Bus angewiesen sind. Wir halten das für kontraproduktiv: Mit der Brechstange lässt sich keine Einigung erzwingen.



© BeckArt/AdpbeStock

## ÖPNV-Rettungsschirm 2021: Land und Aufgabenträger sind am Zug

Die erfreulichen Nachrichten zuerst: Der Bund steuert eine Milliarde Euro in den ÖPNV-Rettungsschirm 2021 bei, und auch das Land Baden-Württemberg hat mit den aus 2020 übertragenen Restmitteln und einer Aufstockung auf insgesamt 115 Millionen Euro sowie mit der vorzeitigen Auszahlung der § 15 ÖPNVG-Mittel die schlimmste Not der privaten Busunternehmen bis Ende Juni 2021 gelindert.

Doch wie geht es jetzt weiter? Die Bundesmittel zum Ausgleich der coronabedingten Mindereinnahmen im ÖPNV werden – aufgrund der Kritik des Bundesrechnungshofes – in großen zeitlichen Abständen nur gestückelt ausbezahlt. Das Land erwägt dankenswerterweise eine Vorfinanzierung. Doch die rund 103 Millionen Euro, die Baden-Württemberg aus dem Bundestopf bekommen wird, werden bei weitem nicht reichen, um die bis zum Jahresende prognostizierten Schäden im ÖPNV auszugleichen. Wie zu hören ist, haben sich Land und Kommunen auf eine Regelung für 2021 verständigt. Wie diese Lastenverteilung aussieht und wie die Verkehrsunternehmen beihilferechtskonform an die eventuell zur Verfügung gestellten kommunalen Finanzmittel gelangen können, muss noch vor der Sommerpause klar sein.

Denn eines ist kein Geheimnis: Bislang haben die privaten Busunternehmen nur 48,1 Prozent ihrer Schäden aus Mindereinnahmen für die Monate Januar bis Juni 2021 erhalten, obwohl sie fast in jedem Verbund die volle Leistung erbracht haben, also auch die vollen Kosten hatten. Und die vorzeitige Auszahlung der § 15 ÖPNVG-Mittel verschafft zwar Liquidität, aber fehlt dann zeitversetzt in den Kassen der Betriebe.



Walter Kappus

## Nationale Umsetzung der CVD (Clean Vehicles Directive): „SaubFahrzeugBeschG“

### Interview mit WBO-Technik-Vorstand Walter Kappus, Geschäftsführer Kappus-Reisen in Leonberg-Warmbronn

Am 14. Juni wurde das „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz“ im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Somit müssen ab 02. August 2021 Mindest-Quoten in Vergaben der öffentlichen Hand und bei neu beschafften Fahrzeugen von Sektorenauftraggebern umgesetzt werden. Ziel der Richtlinie und des Gesetzes ist es, vor allem ÖPNV-Straßenverkehre dem Klimaschutz zu verpflichten und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß über einen verpflichtenden Anteil „sauberer“ und „emissionsfreier“ Fahrzeuge bis 2030 zu senken. Drei Fragen hierzu an den Technik-Vorstand des WBO, Walter Kappus.

#### Wie schätzen Sie die allgemeinen Herausforderungen an die Branche durch die CVD ein?

**Walter Kappus:** Meine Begeisterung hält sich sehr in Grenzen. Für mittelständische Busunternehmen bestehen kaum Optionen, diesen Wandel in einem Wettbewerbsumfeld zu bewältigen. Ich sehe auf die Branche eher einen Strukturbruch als einen Strukturwandel zukommen. Hinzu kommt noch die Pandemie: Wie soll ernsthaft über Investitionen in E-Busse sowie die zugehörige Infrastruktur nachgedacht werden, wenn die Hiobsbotschaften über weggebrochene Fahrgastzahlen und Abos nicht aufhören? Zuerst muss der ÖPNV wieder im Normalmodus laufen und eine Perspektive da sein, bevor man sich auf derartige Herausforderungen einlassen kann.

#### Was sagen Sie zur technischen Machbarkeit des Antriebswechsels „weg vom Diesel“?

**Walter Kappus:** Als gelernter Maschinenbau-Ingenieur weiß ich, dass technisch prinzipiell fast alles machbar ist. Die Frage ist nur, mit welchem Aufwand. Und an dieser Stelle sehe ich viele Probleme und wenig Vorteile: Wirtschaftlich betrachtet kosten E-Busse mindestens das Doppelte und bringen an Reichweite lediglich die Hälfte der bisher gewohnten Leistung. Die Produktivität sinkt somit auf ein Viertel. Das ist also keine grüne Idee, mit der man schwarze, sondern rote Zahlen schreibt. Als private Busunternehmen sind wir darauf angewiesen, in zuverlässige Fahrzeuge zu investieren und streng zu kalkulieren. Ein Defizit ersetzt uns keiner. Deshalb sind wir auf bewährte „Fahrzeuge von der Stange“ angewiesen – Fahrzeuge, die eben nicht erst im Betrieb zur Serienreife gebracht werden. Erst jetzt zeichnen sich Standards beim E-Bus ab – wobei Ladeaussetzer bei nächtlicher Depotladung immer noch häufig vorkommen. Solche Ausfälle können wir uns schlicht nicht leisten! Ebenso sollte das Thema „Busbrand“ bei den Lithium-Ionen-Batterien keinesfalls unterschätzt werden.

#### Was bedeutet der Transformationsprozess konkret für Ihr Unternehmen?

**Walter Kappus:** Bei Investitionen werde ich mich so lange zurückhalten müssen, bis eine konkrete Perspektive da ist, das geht nicht anders. Auch bei einer 80-Prozent-Förderung der Mehrkosten durch den Bund: Wo sollen die restlichen 20 Prozent herkommen? Um einen Beitrag zumindest zur „Saubere-Quote“ zu leisten, könnte ich mir in der jetzigen Situation einen alternativen Kraftstoff wie GTL vorstellen. Aber auch hier müssen die Mehrkosten finanziert sein. Der derzeit gängige Wunsch-Dreiklang von Angebotsausweitung, günstigeren Tickets und lokaler Emissionsfreiheit kostet viel Geld – ich habe noch nichts Konkretes gehört, wie das alles gegenfinanziert werden soll. Die privaten Busunternehmen in Baden-Württemberg haben viel investiert, um ihren Fuhrpark auf EURO VI zu bringen – so wie bei mir. Wir haben zum Thema Luftreinhaltung große Anstrengungen unternommen. Jetzt zeichnet sich der Abschied vom Verbrenner ab. Da der Pfad für die lokale Emissionsfreiheit beim Reisebus noch im Dunkeln liegt, muss ich abwarten. Kein Privater kann sich während einer langen Übergangszeit Diesel, Batterie und Wasserstoff gleichzeitig erlauben – das können nur große Unternehmen stemmen.

## Europa: EU überlässt Mitgliedsstaaten die Entscheidung bei Busmaut

In der Nacht auf den 16. Juni ist in Brüssel beim EU-Mobilitätspaket Teil 1 der letzte Knoten geschnürt worden: Im 3. Trilog konnte zur Eurovignetten-Richtlinie (RL 1999/62/EG) ein Kompromiss zwischen EU-Parlament, Kommission und Rat gefunden werden. Die Mitgliedsstaaten haben sich dabei mit ihrer Position durchgesetzt, selbst bestimmen zu dürfen, welche Fahrzeuge bemaute werden und welche nicht. Besonders erfreulich für die Busbranche ist es, dass eine Busmaut durch die EU-Hintertür somit verhindert worden ist. Laut Aussagen von Beteiligten war die Busmaut ohnehin nicht offensiv eingefordert worden. Denn im Gegensatz zum Lkw stärkt die Einführung einer Busmaut den Individualverkehr, der aus Klimaschutzgründen gerade zurückgedrängt werden muss.

Im Güterverkehr besteht dieses Konkurrenz-Problem durch andere Verkehrsträger nicht: Dass der Joghurt im Supermarkt von einem Lastenrad angeliefert wird, erscheint nicht sehr wahrscheinlich, trotz Lkw-Maut. Die Knackpunkte des erzielten Kompromisses liegen ohnehin woanders: Umstritten bleibt die CO<sub>2</sub>-Differenzierung im Infrastrukturtel der Eurovignette. Einerseits macht der Klimaschutz eine Berücksichtigung erforderlich, andererseits weist die Abnutzung der Straßen keinen Zusammenhang zum CO<sub>2</sub>-Ausstoß auf. Trotz des zu erwartenden Gegenwindes im EU-Parlament wird jedoch mit Zustimmung zum Kompromiss gerechnet.



©Grecaud Paul / AdpbeStock

## Reisesicherungsfonds: Der Mittelstand bleibt außen vor

Enttäuschung auf ganzer Linie: Beim neuen Reisesicherungsfonds fällt der Mittelstand durchs Raster. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung über die künftige Insolvenzabsicherung durch Reisesicherungsfonds wurde vom Bundestag am 10. Juni 2021 „in einer Nachtsitzung“ verabschiedet. Das Gesetz soll zum 01. Juli in Kraft treten; ab dem 01. November erfolgt die verpflichtende Absicherung über den Reisesicherungsfonds. Das Land Baden-Württemberg hatte sich für die KMU starkgemacht und eine Hochsetzung der Umsatzschwelle auf 20 Millionen Euro gefordert, ab der eine Absicherung in einem Reisesicherungsfonds verpflichtend wäre. Vergabens.

Künftig entfällt die Haftungsgrenze bei einer Insolvenzabsicherung über eine Versicherung oder eine Bank bei einem Umsatz von drei Millionen bis weniger als zehn Millionen Euro. Deswegen werden die Versicherungsprämien und die zu hinterlegenden Sicherheitsleistungen teurer. Sprich: Es wird schwierig werden, einen Insolvenzsicherer zu finden. Also doch eine verpflichtende Absicherung in einem Reisesicherungsfonds durch die Hintertür?!

Sicherheitsleistungen in Höhe von fünf Prozent und jährliche Entgelte in Höhe von einem Prozent des Umsatzes pauschal für alle Reiseveranstalter. Ergo: Die kleinen und mittleren Busreiseveranstalter stehen mit ihren Beiträgen zum neuen Reisesicherungsfonds für die hohen Ausfallrisiken der Reisekonzerne gerade.

Ein Unding, meint der WBO. Chance vertan.



## Baden-Württemberg-Index: Kreistag unterstützt Verkehrsunternehmen

Die Vergabe im Enzkreis hat es offenbart: Der seit November 2020 bekannte und von Landesverkehrsminister Winfried Hermann empfohlene Baden-Württemberg-Index ÖPNV Straße ist noch nicht im Bewusstsein der Aufgabenträger verankert.

Zum Hintergrund: Mit Datum vom 11. Mai 2021 hat der Enzkreis zusammen mit den Landkreisen Karlsruhe und Böblingen sowie der Stadt Pforzheim drei Vergabeverfahren mit einem Umfang von 2,3 Millionen Fahrplankilometer pro Jahr veröffentlicht. Dabei wurde die Kostenindexierung nach einem Bundestarif vorgenommen, der in Baden-Württemberg keinerlei Relevanz hat. Und das obwohl Busunternehmer, Landtagsabgeordnete und Kreisräte im Vorfeld der Vergabe mehrfach auf den neuen Landesindex hingewiesen hatten. Der WBO hatte diesen Umstand unmittelbar nach Veröffentlichung der Vergabeverfahren am 12. Mai gerügt.

Dabei erhielten die Busunternehmen vor Ort Schützenhilfe von der lokalen Politik. Die FDP-Fraktion im Kreistag um ihren Vorsitzenden Prof. Dr. Erik Schweikert forderte, der Enzkreis müsse sich bei der Vergabe rechtlich sauber aufstellen. Die Freien Demokraten ärgert, dass der Kreistag bei der Vergabe nicht eingebunden worden sei. Eine Kerbe, in welche auch die CDU-Fraktion haut, die von einer Ausschreibung am Kreistag vorbei spricht. „Der Landkreis darf nicht den billigen Jakob spielen, wir wollen auch Qualität im öffentlichen Personennahverkehr“, so CDU-Fraktionsvorsitzender Günter Bächle weiter. Die FDP betont, dass ein qualitativ hochwertiger Ausbau des ÖPNV nicht gegen, sondern nur mit den Busunternehmen erreicht werden könne. „Es wird Zeit, dass diese Erkenntnis endlich auch im Landratsamt des Enzkreises ankommt“, so der Fraktionsvorsitzende Schweikert. Seitenhieb für den parteilosen Landrat Bastian Rosenau.

Positiv aus Sicht des WBO: Der Enzkreis will für künftige Vergabeverfahren definitiv den neuen Baden-Württemberg-Index ÖPNV Straße anwenden. Die Entscheidung obliegt dem Umwelt- und Verkehrsausschuss des Kreistages bereits im Oktober 2021. Es wird Zeit, dass mittelstandsfreundlichen Worten auch Taten folgen!

## Baden-Württemberg-Index ÖPNV Straße: Für den ÖPNV der Zukunft

Der Baden-Württemberg-Index als die Leitlinie für künftige Vergaben: Aus diesem Grundgedanken heraus haben WBO, Land, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger diesen Kostenfortschreibungsindex aus dem Bündnis für den Mittelstand heraus entwickelt. Der Index steht für einen nachhaltigen, qualitätsvollen ÖPNV im Land – dies nützt allen Beteiligten, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.

### Die wichtigsten Eckpunkte:

- bekannt seit November 2020
- jährliche Kostenentwicklung
- erstmals Kostenfortschreibung für das Jahr 2021; veröffentlicht am 21. April 2021 vom Verkehrsministerium
- bemerkenswert: Es werden Indizes aus Baden-Württemberg verwendet, das sorgt für Passgenauigkeit
- WBO-Tarifvertrag repräsentativ <https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/wirtschaft/tarifreue/seiten/tarifvertraege-strasse/>
- Entscheider sind idR die Verkehrsausschüsse der jeweiligen Kreistage
- Verkehrsministerium empfiehlt den Baden-Württemberg-Index ausdrücklich

Der WBO hat einen Infolyer samt Indexzahlen für 2021 erstellt und diesen an Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und die Landespolitik versandt: Sie finden ihn auch auf unserer Website: <https://www.wbo.de/veroeffentlichungen/buendnis-fuer-den-mittelstand.html>. Dort ist auch das Dokument „Wissenswertes zum BaWü-Index ÖPNV Straße“ hinterlegt.

