

## INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER



Liebe Leserinnen und Leser,

an dieser Stelle möchte ich Ihnen und uns allen zunächst ein schönes Weihnachtsfest sowie alles Gute im neuen Jahr wünschen! Das bedeutet anno 2021 in erster Linie Gesundheit. Corona hat die Welt fest im Griff. Allein die Perspektive des Impfens gibt Hoffnung, dass sich die Geschehnisse noch im neuen Jahr wieder einpendeln werden. Von Normalität zu sprechen, wäre in diesem Zusammenhang vermessen.

Die Busbranche, vor allem die Bustouristik, braucht so etwas wie normale Zeiten und das ganz dringend. Gebeutelt in einem Jahr der Lockdowns und Reiseverbote haben die privaten Busunternehmen harte Zeiten hinter und vor sich. Den totalen Absturz haben die zahlreichen Hilfsprogramme von Land und Bund bislang immerhin verhindert.

Dennoch tut eine positive Perspektive Not. Unsere WBO-Unternehmen werden auch in 2021 weitere Hilfen brauchen, um auf Dauer am Markt bleiben zu können. Auch das ist durch die Coronakrise offensichtlich geworden: Die „gemischt“ aufgestellten privaten Busunternehmen (die nicht nur Nahverkehr und Schülerverkehr, sondern auch Reiseverkehr, Werksverkehr und Fernverkehr können) sind für einen zuverlässigen ÖPNV unverzichtbar. Damit dies so bleibt, setzen wir uns im nächsten Jahr wieder mit aller Kraft für ihre Interessen ein. Und vertrauen darauf, dass die guten Kontakte zu den Entscheidungsträgerinnen und -trägern, die sich in der Pandemie nochmals vertieft haben, dabei helfen werden, diese Unternehmen über Wasser zu halten.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und uns allen ein weiterhin konstruktives Zusammenwirken.

Es grüßt Sie herzlich,  
Ihr Dr. Witgar Weber  
Geschäftsführer WBO

### Bündnis für den Mittelstand und Baden-Württemberg-Index ÖPNV unterzeichnet

Es ist vollbracht: WBO-Vorsitzender Klaus Sedelmeier hat am 09. November seine Unterschrift unter das „Bündnis für den Mittelstand“ und den „Baden-Württemberg-Index ÖPNV“ gesetzt. Für den WBO ein konsequenter Schritt. Die Texte finden Sie [hier](#).

Zum Hintergrund: Der Landtag hatte im Jahr 2017 die Entwicklung von Leitlinien für die mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von Vergabeverfahren als geeignete Maßnahme gefordert, die dem Mittelstand, auch unter den Bedingungen eines zunehmenden Wettbewerbs, eine erfolgsversprechende Zukunftsperspektive bietet.

Denn die Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen, dass kleine, inhabergeführte Verkehrsunternehmen verstärkt Schwierigkeiten haben, sich als eigenständige Anbieter von ÖPNV-Leistungen in einem Wettbewerbsmarkt zu auskömmlichen Preisen zu behaupten. Ein leistungsfähiger Mittelstand sowie eine Vielzahl kompetenter, regionaler Unternehmen sind jedoch Voraussetzung für den Ausbau eines flächendeckenden, qualitativ hochwertigen ÖPNV in Stadt und Land.



Das Foto zeigt (von links): Professor Dr. Alexis von Komorowski, Hauptgeschäftsführer des Landkreistags Baden-Württemberg, Verkehrsminister Winfried Hermann, WBO-Vorsitzender Klaus Sedelmeier und Gudrun Heute-Blum, Geschäftsführendes Vorstandsmitglied des baden-württembergischen Städtetags.  
Foto: Ministerium für Verkehr

In diesem Zusammenhang ist der WBO besonders stolz darauf, dass er mit Erfolg für den „Baden-Württemberg-Index ÖPNV“ geworben hat. Dieser Kostenfortschreibungsindex für die mit zehn Jahren lang laufenden Verträge ist bislang einzigartig in Deutschland.

Der Dank des WBO gilt dem Landesverkehrsminister, dem Landkreis- und dem Städtetag, welche ebenfalls an Bündnis und Index beteiligt sind. Allerdings, so WBO-Vorsitzender Klaus Sedelmeier, sind die Unterschriften unter die Papiere das eine. Entscheidend ist, dass sie gelebt werden.

## Interview mit Yvonne Hüneburg, stellvertretende WBO-Geschäftsführerin, zum Bündnis für den Mittelstand und dem Baden-Württemberg-Index ÖPNV



Yvonne Hüneburg

„Unternehmern werden keine hellseherischen Fähigkeiten mehr abverlangt“

**Warum sind das Bündnis für den Mittelstand und der Kostenindex für den WBO echte Meilensteine?**

**Yvonne Hüneburg:** Das Bündnis für den Mittelstand sorgt für eine mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von EU-Vergaben und über den Baden-Württemberg-Index ÖPNV für eine volle Kostenschreibung während der gesamten Genehmigungslaufzeit. Das ist neu und bislang einzigartig in Deutschland. Die Rahmenbedingungen für den Mittelstand haben sich in den vergangenen Jahren verschlechtert. EU-Vergaben sind nicht für den Mittelstand konzipiert; gerade KMU-Unternehmen drohen, unter die Räder zu kommen. In bestimmten Regionen gibt es eine hohe Wettbewerbsintensität, welche die Preise drückt und den letztendlichen Ausschreibungsgewinner zum eigentlichen Verlierer macht.

**Wie muss denn ganz konkret eine mittelstandsfreundliche Gestaltung des Nahverkehrsmarktes aussehen?**

**Yvonne Hüneburg:** Indem Unternehmensinitiative und Qualität wieder maßgeblich werden. Mit zum Bündnis gehört die Erkenntnis, dass auch der Genehmigungswettbewerb in der Verwaltungspraxis weiterentwickelt werden muss. Im Bündnis hat das Land sich nun dazu verpflichtet, eine Verwaltungsvorschrift für mehr Fairness und Transparenz für den Genehmigungswettbewerb zu erlassen. Deren Inhalte sind vielfältig: Vorgaben für Vorabbekanntmachungen samt Bewertungsmatrix, eine Antragsförderpflicht, Spielregeln für das Verfahren allgemein analog Vergaberecht etc.

**Was darf man sich unter den »Spielregeln« vorstellen?**

**Yvonne Hüneburg:** Bei Vergabeverfahren sollen die »Spielregeln« so aufgestellt werden, dass der Mittelstand eine echte Zukunftsperspektive hat. Aufbauend auf das Bündnispapier wird es einen Leitfaden mit Praxisbeispielen zum allgemeinen Vergabeverfahren (Möglichkeiten der Direktvergabe, ein zeitlich gestufter Vergabekalender, angemessene Bieterfristen und Rüstzeiten etc.) geben.

**Wie kann denn durch die nun unterzeichneten Dokumente sichergestellt werden, dass ein Wettbewerb nicht nur über den Preis stattfindet?**

**Yvonne Hüneburg:** Indem das Bündnis auch gelebt wird. Im Leitfaden für Vergabeverfahren wird es zahlreiche Musterklauseln zur Ausgestaltung bei Personal, Fahrzeugen, Betrieb und Umwelt geben: Klauseln zu Qualität, zu Losgrößen, Loslimitierung und der Sicherstellung von Tarifreue. **An der Beachtung dieser »Mittelstandsklauseln« werden wir als Verband zusammen mit unseren Mitgliedern jedes einzelne Vergabeverfahren auf seine »Mittelstandstauglichkeit« hin überprüfen. Die Vorzeichen sind positiv: Von einem funktionierenden Markt profitieren langfristig alle Beteiligten.** Diese Erkenntnis setzt sich langsam aber sicher auch bei der öffentlichen Hand und deren Beratern durch.

**Der Kostenindex ÖPNV ist in dieser Form bisher einzigartig in Deutschland. Was macht ihn so besonders?**

**Yvonne Hüneburg:** Der Baden-Württemberg-Index ÖPNV ist ein Vollindex. 100 Prozent der Kosten eines Verkehrs werden fortgeschrieben. Der prozentuale Kostenanteil der Fortschreibungsgruppen zueinander ergibt sich aus den tatsächlichen Kostenanteilen. Der zugrundeliegende Personaltarif ist der in Baden-Württemberg repräsentative WBO-Tarif samt aller Lohn- und Mantelbestandteile. Der Index wird vom Statistischen Landesamt ermittelt. Er wird erstmalig bis zum 31. März 2021 für das Jahr 2020 erstellt werden. **Im Ergebnis werden den Unternehmern keine hellseherischen Fähigkeiten mehr abverlangt, das ist ein echter Fortschritt. Vergabeverfahren werden auf diese Weise insolvenzfest. Daran haben alle Beteiligten das größte Interesse.**

**Wie geht es nun weiter, mit welchen weiteren Maßnahmen und Instrumenten soll das Bündnis mit Leben erfüllt werden?**

**Yvonne Hüneburg:** Auf das Bündnispapier werden die Verwaltungsvorschrift zum Genehmigungswettbewerb und der Leitfaden samt Musterklauseln für Vergabeverfahren folgen. Es wird also noch konkreter, so konkret, dass man an diesen nicht mehr vorbeikommt. Davon sind wir überzeugt.

Das Gespräch führte Thomas Burgert vom Roten Renner.

### Verstärkerfahrten



© Daniel Jedzura/AdobeStock

Ein Thema, das die Öffentlichkeit sehr beschäftigt, sind die Verstärkerfahrten im Schülerverkehr. Zeitungen, Funk und Fernsehen berichten landauf, landab von

„überfüllten“ Schulbussen – in Pandemiezeiten ein Unding. Das baden-württembergische Verkehrsministerium hat reagiert und zehn Millionen Euro für zusätzliche Busse in einem Hilfsprogramm aufgelegt. Datiert bis Ende Dezember 2020. So weit, so gut. Allein, so schien es, fehlten die Busse. Ergo hat der WBO die Unternehmen mehrfach gefragt. Im September konnten unsere Mitglieder ad hoc 400 zusätzliche Busse bereitstellen. Wenn sie denn von den Aufgabenträgern angefragt worden wären. Zweimal haben wir nachgefasst und nachgemeldet, stets im guten Austausch mit dem Verkehrsministerium. Folgendes hat uns am Rande der Umfrage leider erreicht: Es gibt Aufgabenträger, bei denen die Abrechnung nicht zeitnah erfolgt („Erst wenn wir das Geld vom Land bekommen haben“ – d.h. im April 2021!). Andere Kreise wehren sich mit Händen und Füßen gegen Verstärker-Bestellungen, weil sie die Sorge haben, dass das Angebot auf Dauer von den Eltern verlangt werden könnte.

Da fehlen uns die Worte. Der WBO jedenfalls wird seiner Verantwortung gerecht.

## Neuaufgabe Hilfsprogramme für 2021 unerlässlich

Angesichts der andauernden Pandemiesituation ist eine Neuaufgabe der Hilfsprogramme für die Busbranche unumgänglich. Das gilt sowohl für den ÖPNV, für Schulbus-Verstärker, für den Einbau von sog. Trennscheiben und erst recht für die Bustouristik.

Die Überbrückungshilfen III des Bundes erstrecken sich über den Zeitraum Januar bis voraussichtlich Juni 2021. Beschlossen ist, dass der Bund 80 Millionen Euro für die Bustouristik auch in 2021 zur Verfügung stellt. Aus dem baden-württembergischen Rettungsschirm für die Bustouristik sind zwölf Millionen Euro übrig. Es gibt hoffnungsvolle Signale aus der Landesregierung, dass sie für eine Zweitaufgabe des Programms ins Jahr 2021 zur Verfügung stehen. Da mehrere Programme „nebeneinander laufen“, muss darauf geachtet werden, dass sich die Förderzeiträume weitestgehend nicht überschneiden. Denn sonst schließen sich im Zweifel die Programme gegenseitig aus, da keine Kumulierung möglich ist.

Apropos Hilfen: Der Dank des WBO und seiner Mitgliedsunternehmen gilt allen, die die Busbranche in diesem schwierigen Jahr 2020 unterstützt haben. Stellvertretend dazu der Dank von WBO-Vorstandsmitglied und Touristikreferentin Carolin Grötzinger, erschienen in der Remszeitung:

**Infos & buchen: 07173 / 91 47 30**

## GRÖTZINGER REISEN

Ehe das geschichtsträchtige Jahr 2020 zu Ende geht, möchten wir uns bei Ihnen allen herzlich bedanken – bei unseren Reisegästen, bei unseren zahlreichen Kunden des Containerdienstes und bei unseren Kunden im Mietwagenbereich.

**Wir sagen DANKE**

Dankeschön sagen möchten wir auch insbesondere an dieser Stelle für die staatlichen Hilfen von Bund und Land sowie unserem öffentlichen Auftraggeber Ostalbkreis für die Unterstützung in dieser Zeit.

Den Tourismus hat es besonders hart getroffen. Unseren neuen Katalog werden Sie im Frühjahr in den Händen halten. Wir freuen uns schon sehr darauf, endlich wieder mit Ihnen zu reisen.

*Ihre Familie Grötzinger mit allen Mitarbeitern*

Omnibus Grötzinger GmbH - 73566 Bartholomä - [www.groetzinger-reisen.de](http://www.groetzinger-reisen.de)

## Insolvenzversicherung: Es knirscht im Gebälk

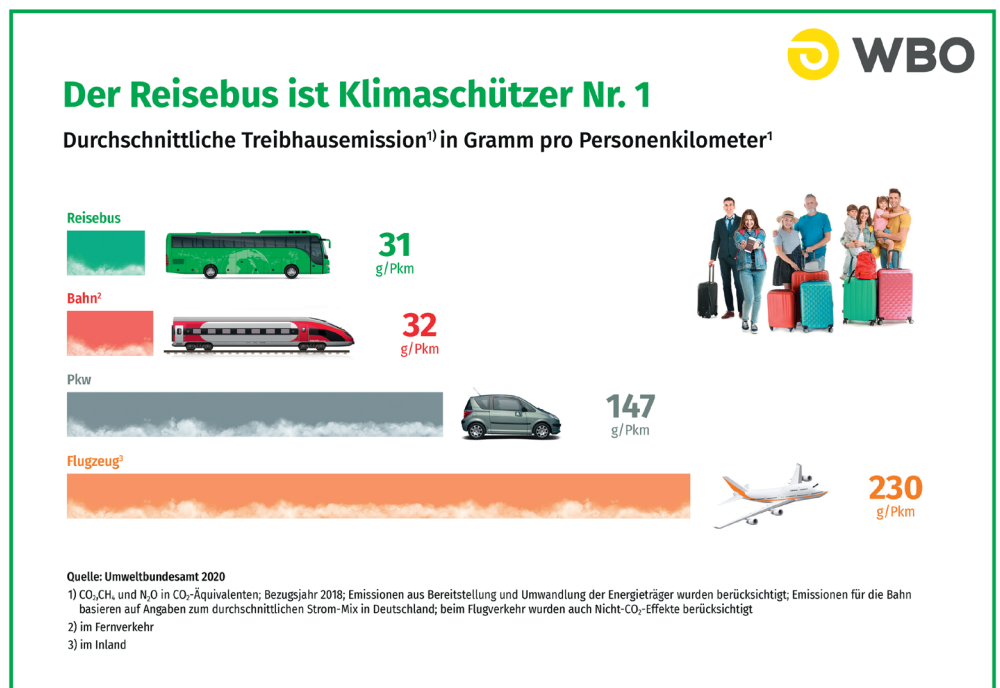
Die Zeit drängt: Der Versicherer HDI Global SE, mit dem viele unserer Mitglieder zusammenarbeiten, hat aus strategischen Gründen entschieden, sämtliche Reiseversicherungen zum Jahresende (31. Dezember 2020) zu kündigen. Wir hatten in unserem Newsletter 04/2020 darüber berichtet. Wir als WBO wissen von einer Vielzahl von Unternehmen bundesweit, die davon betroffen sind, und das ist nur die Spitze des Eisbergs. Es handelt sich in Wirklichkeit um ein Problem der gesamten Tourismusbranche, das bislang niemand richtig auf dem Schirm hatte.

Die Risiken im Falle der Absage oder Stornierung von Reisen sind nach dem geltenden Pauschalreiserecht einseitig verteilt. Das finanzielle Risiko trifft ausschließlich den Reiseveranstalter. Das Ganze spitzt sich mit der Entscheidung des HDI nun weiter zu. Momentan sind damit noch drei Versicherer (R+V, tourVERS, Zürich) auf dem Markt, welche das Insolvenzgeschäft im Portfolio haben. Aufgrund der Pandemiesituation zeichnen diese Versicherer derzeit im Grundsatz aber keine Neukunden und wenn, dann nach sehr stringenter Prüfung und mit hohen Auflagen. Im Ergebnis steigen die Prämien deutlich und sehr hohe Sicherheitsleistungen werden den Unternehmen abverlangt. Unternehmen, die auf wackligen Beinen stehen, werden gar kein Angebot erhalten. Die Insolvenzversicherung ist aber im Grunde eine Art Pflichtversicherung, ohne die Pauschalreisen nicht angeboten werden können. Hier muss der Gesetzgeber unverzüglich tätig werden. Die Federführung in der Bundesregierung hat die Bundesministerin der Justiz und für Verbraucherschutz. Es gab bereits Überlegungen zu einer staatlichen Garantielösung, wobei es dem WBO ausdrücklich nicht darum geht, dass der Steuerzahler zur Kasse gebeten wird (wie im Falle von TUI oder Thomas Cook – kleine Unternehmen stehen dafür im Regen).

**Wenn hier nichts geschieht, wird es nur noch Tagesfahrten mit dem Bus geben können.**

## Reisebus als Klimaschützer

Die Bustouristik ist von der Pandemie besonders stark betroffen. Stichwort: Busreiseverbot. Die gute Nachricht: Der Impfstoff ist ein Hoffnungsschimmer in Richtung bessere Zeiten. Ungeduldig verharrt die Branche noch im Stillstand – ab Frühjahr/Sommer 2021 geht es touristisch hoffentlich wieder aufwärts. Schließlich hat die Branche bewährte Hygienekonzepte erarbeitet und umgesetzt, die bei zukünftigen Reisen erneut zum Tragen kommen. Eines ist klar: Der Reisebus ist und bleibt eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel.



Grafik: WBO

## Busvergaben im Landkreis Calw: ein Negativbeispiel

Im Kreis Calw hakt es in Sachen Öffentlicher Personennahverkehr massiv: Seine Vergabepraxis bringt dem Landkreis aktuell viel Kritik ein. Die Stimmen im Kreistag mehren sich, wonach man mit dem Ergebnis der Busvergaben und letztendlich mit dem Verwaltungshandeln unzufrieden ist.

Zum Hintergrund: Der Landkreis Calw hat zwei große Linienbündel im Kreis Calw an eine Bietergemeinschaft unter Führung der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) vergeben. Mit dem Ergebnis, dass die im Zuge des Stundentakts mehr zu fahrenden 1,5 Millionen Buskilometer auch deutliche Mehrkosten von knapp vier Millionen Euro verursachen. Nach Kritik von SPD-Kreistagsmitglied Rainer Prewo und Dr. Gisela Volz, Geschäftsführerin der Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw, am Vergabeverfahren kam innerhalb des Kreistags eine Debatte auf, die allerdings weniger das Vergabeverfahren als solches, sondern die vier Millionen Euro Mehrkosten zum Thema hatte. Der Landkreis begann Gespräche mit der RAB, die Mehrausgaben um 1,5 Millionen zu reduzieren. Dazu soll die Zahl der ab Januar zusätzlich zum bisher gefahrenen Angebot zu fahrenden Kilometer wieder eingedampft werden.

**Für den WBO kommt dies einer Bankrotterklärung für die ÖPNV-Strategie des Kreises gleich. Fakt ist: Die Kreise als Aufgabenträger haben in den vergangenen Jahren von der Landesregierung hinsichtlich der ÖPNV-Gestaltung immer mehr Verantwortung übertragen bekommen, zu Lasten der Busunternehmen.**

Nun stellt sich die Frage: Wie geht ein Kreis als Aufgabenträger mit dieser Verantwortung um? Geht es um einseitige Dominanz oder geht es um eine zukunftsorientierte ÖPNV-Politik, die das Knowhow der Betriebe einbezieht und die vielfältige Unternehmerlandschaft in einem Landkreis erhält?

So hat die Verwaltung in Calw agiert:

1. Bereits im Rahmen der Ausschreibung hat sich gezeigt, dass die Unternehmen nicht im Fokus stehen. Beispiel: Gerade einmal sechs Wochen von der Zuschlagserteilung bis zur Betriebsaufnahme. Das ist nicht leistbar, weil Busse beschafft und Fahrpersonal gefunden und geschult werden muss. Folge: Rüge. Dann: Nachbesserung. Die Busunternehmen müssen sich die „Machbarkeit“ gar vor der Vergabekammer erstreiten. Sie sind als Dienstleister Hauptakteure, werden vom Landkreis jedoch zu austauschbaren Nebendarstellern degradiert.
2. Noch vor Betriebsaufnahme der Bündel wird der Leistungsumfang schon wieder reduziert. Das heißt, es wurde Mehrleistung eingekauft, ohne nachhaltig zu prüfen, ob diese Mehrleistung überhaupt bezahlt werden kann. Das ist wirtschaftlich absolut unkalkulierbar für einen Anbietenden. Man bietet auf eine Leistung A und soll eine Leistung B erbringen? Womöglich hätte der Unternehmer sogar eigenwirtschaftlich anbieten, d.h. auf einen Zuschuss verzichten können? Das ist unseriös.
3. Zwei von fünf Bündeln gehen nun an ein einzelnes Unternehmen. Das fördert eine Monopolbildung auf Kosten der Vielfalt. Das ist möglich, weil das Vergabeverfahren hier keine Loslimitierung vorsah – obwohl die Unternehmen durch eine Rüge die Aufteilung eines Bündels in zwei Lose erreicht hatten. Wollte man mittelständische Strukturen bewusst zerstören?

**Wer Aufgaben übernimmt, trifft Entscheidungen. Aus diesen Entscheidungsbefugnissen folgt Verantwortung.** Der Landkreis Calw muss nun die Verantwortung für die im Vergabeverfahren gemachten Fehler übernehmen und erklären, wie man noch Schadensbegrenzung betreiben kann. Ansonsten werden diese Vergaben noch lange negativ nachwirken und die ÖPNV-Landschaft in Calw nachhaltig schädigen.

### Interview zur Vergabe im Kreis Calw mit Dr. Gisela Volz, Geschäftsführerin von Volz Reisen Omnibusunternehmen und Reisebüro e.K. und VGC - Verkehrs- gesellschaft Bäderkreis Calw mbH



Dr. Gisela Volz

#### *Was sind aus Ihrer Sicht die Hauptprobleme der ÖPNV-Vergaben in Calw?*

**Dr. Gisela Volz:** Wenn im Ergebnis eine Bahnbusgesellschaft – in unserem Fall die RAB – die bislang im Landkreis im Busverkehr nicht in Erscheinung getreten ist, die ausgeschriebenen Linienbündel gewinnt und damit auf eine marktbeherrschende Stellung zusteuert, kann das den Unternehmen, die seit Jahrzehnten hier in eigener Verantwortung einen verlässlichen, guten ÖPNV organisiert haben, nicht gefallen. Man fragt sich natürlich, weshalb die örtlichen Unternehmen, die alle mitgeboten haben, im Wettbewerb unterlegen sind. Dafür gibt es aus meiner Sicht mehrere Gründe:

- 1.) Die Bündel waren sehr groß geschnitten – eines wurde nach einer Rüge wenigstens in zwei Lose aufgeteilt, aber mit ca. 25 Fahrzeugen und ca. 30 Fahrern je Bündel müssen die inhabergeführten Betriebe, die hier in Bietergemeinschaften angetreten sind, natürlich genau rechnen – Bahnbus-töchter, die eine starke Mutter im Rücken haben und, wie man aus den Ergebnissen 2019 ablesen kann, ohne Haftungsrisiko auch ordentliche Verluste einfahren können, haben schon eine ganz andere Ausgangsbasis.
- 2.) Der Landkreis hat sich dafür entschieden, ein von externen Beratern gesteuertes Leistungspaket zur Ausschreibung zu bringen, in dem nicht nur die Fahrpläne und Fahrzeuge vorgegeben sind, sondern u.a. auch die Kleiderordnung für das Fahrpersonal und Reinigungsintervalle mit entsprechenden Dokumentationspflichten. Es sind so gut wie keine Entscheidungsspielräume mehr übrig, die es dem Unternehmer ermöglichen, seine Kompetenzen einzubringen und damit Pluspunkte im Wettbewerb zu generieren. **Einziges Entscheidungskriterium für die Vergabe war der Preis.**

Fortsetzung Interview auf der nächsten Seite

Fortsetzung Interview von Seite 4

3.) So, wie die Ausschreibung aufgesetzt war, werden die „durchführenden Unternehmen“ zu austauschbaren Erfüllungsgehilfen und sie werden durch umfangreiche Sanktionsmaßnahmen klein gehalten. Dies halte ich langfristig für den größten „Kollateralschaden“ der gegenwärtigen Entwicklung: **Unternehmen brauchen Entfaltungsspielräume und langfristige Perspektiven – nur dann sind sie offen für Innovationen, bereit, kontinuierlich zu investieren, sich für den ÖPNV zu engagieren und ausreichend motiviert, die in unserer Branche ja reichlich vorhandenen Alltagsprobleme couragiert anzugehen.**

*Sie haben sich über viele Jahre für andere Wege als die jetzt erfolgten europaweiten Ausschreibungen engagiert. Warum ist aus dem von Ihnen propagierten „Calwer Weg“ jetzt ein „Irrweg“ geworden?*

**Dr. Gisela Volz:** Der „Calwer Weg“ war ein Kooperationsmodell – wenn Sie so wollen, der Versuch einer „public private partnership“ im regionalen Raum. Ich erkenne den Wunsch der kommunalen Seite an, im Gegenzug für den Einsatz öffentlicher Mittel auch Mitspracherechte einzufordern. Aber weshalb kann dies nicht in einem Rahmen vonstattengehen, wie es die Kommunen bei den Inhouse-Vergaben praktizieren? **Eine Kooperation auf Augenhöhe – wo die Ausführung den örtlichen Unternehmen übertragen wird, sofern sie eine ordentliche Leistung abliefern.** Niemand fordert ernsthaft, die SSB auszuschreiben – auch wenn bei diesem Betrieb wesentlich mehr öffentliche Gelder im Spiel sind als bei den Ausschreibungen im Landkreis Calw. Inhouse-Vergaben werden durch die EU-VO 1370 ausdrücklich ermöglicht – weil man bestehende Strukturen, die sich ja bewährt haben, erhalten wollte. Dies muss auch für die mittelständischen Unternehmen in Baden-Württemberg gelten und es wurden ja auch Optionen eröffnet, wie öffentliche Mittel ohne Verwerfungen zur Finanzierung des ÖPNV eingesetzt werden können – z. Bsp. durch Allgemeine Vorschriften.

Wir haben mit dem „Calwer Weg“ einiges erreicht: Die Linien einzelner Planungsräume wurden überbetrieblich neu organisiert, die Unternehmen haben sehr eng kooperiert und alle so generierten Produktionsvorteile wurden in den Verkehr reinvestiert. Wir sind diesen Weg in einer Zeit gegangen, als die Schülerzahlen stetig rückläufig waren – es gab also keine „Verteilungsmasse“ für Mehrverkehre und auch keine Zuzahlung durch den Landkreis – der gesamte Verkehr wurde eigenwirtschaftlich organisiert. Dies hat dem Landkreis nicht gereicht: Ein Studentakt bis Mitternacht zu jedem Weiler in einem Flächenlandkreis mit gerade einmal 150.000 Einwohner lässt sich so natürlich nicht darstellen. Aber anstatt nur das geforderte „on top“ zu definieren und diese Leistungen entweder in Direktvergaben oder in beschränkten Ausschreibungen in den Markt zu geben, hat sich der Landkreis für große Linienbündel und damit die europaweite Ausschreibung entschieden: In der Tat halte ich **das** für einen Irrweg, der zwangsläufig einen Konzentrationsprozess zur Folge hat. Wenn wir die vielfältige Unternehmenslandschaft, die wir derzeit in Baden-Württemberg (gerade noch) haben, in die Zukunft retten wollen, braucht es mehr als Corona-Hilfen: **Wir brauchen das klare Bekenntnis der Landkreise zu ihren Unternehmen vor Ort und die Bereitschaft zu einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit.** Die Herausforderung, wie wir den ÖPNV auch im ländlichen Raum als zeitgemäße Mobilitätsalternative voran bringen, ist groß genug: Um dies zu leisten, muss jeder das machen, was er am besten kann – Staatswirtschaft hat auf die Dauer noch nie funktioniert.

*Der Kreis hat für das Frühjahr 2021 eine Sondersitzung im Kreisparlament angekündigt. Was wünschen Sie sich von den Mitgliedern des Kreistags?*

**Dr. Gisela Volz:** Ich wünsche mir zunächst einmal einen Konsens darüber, was man nun eigentlich will: Ein bedarfsorientiertes Angebot, das mehr oder weniger dem status quo entspricht, oder aber ein angebotsorientiertes Fahrplankonzept, das zunächst sicher keine überwältigende Nachfrage generieren wird, aber aus strukturpolitischen Erwägungen und im Hinblick auf den Klimaschutz schon Sinn macht. Dann muss aber klar sein, dass dies den Landkreis Geld kostet. Dies ist eine politische Entscheidung, die die Kreisgremien treffen müssen. Ist erst einmal das Ziel definiert, muss geklärt werden, wie das erreicht werden soll: Nimmt man die Entwicklung, die die Ausschreibung der beiden großen Bündel Nagold und Calw genommen hat, auch für die Zukunft einfach so hin oder wächst die Erkenntnis „so haben wir es eigentlich nicht gewollt“.

**Ist dies der Fall, müssen Kreistag und Verwaltung bereit sein, die Verfahren neu zu ordnen und ihre Gestaltungsspielräume anders zu nutzen.**

Nur, weil eine Vorlage vor mehr als zehn Jahren einmal einstimmig beschlossen wurde, muss sie ja nicht zwangsläufig richtig sein. Wenn schon ein Kind in den Brunnen gefallen ist, überlegt man sich ja auch, wie das passieren konnte und reagiert entsprechend – niemand würde sich dann auf einen einstimmigen Beschluss berufen und darauf bestehen, dass der Brunnen für alle Ewigkeit so stehen bleiben muss und die Kinder halt besser aufpassen sollen.

### Bundestag stimmt Gleichbehandlung von E-Bussen bei der EEG-Umlage zu

Der Bundestag hat die Novelle des Erneuerbaren-Energien-Gesetzes (EEG) verabschiedet. Beschlossen wurde auch eine Erleichterung bei der EEG-Umlage für Elektrobusse, die künftig auf 20 Prozent beschränkt ist, wie das bislang bei Schienenbahnen der Fall war. Die Gleichstellung von Bussen mit Bahnen im EEG war vom Bundesrat vorgeschlagen, aber zunächst von der Bundesregierung abgelehnt worden.

Damit könnten E-Busse zumindest bei den Betriebskosten annähernd mit Dieselnissen gleichziehen. Die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe ist aber unverändert schwierig, weil zunächst die Ladeinfrastruktur aufgebaut werden muss, die Busse weiterhin deutlich teurer sind und ihre geringere Reichweite mehr Fahrzeuge erfordert.

Aus Sicht des WBO ist durch die Entscheidung des Bundestags der politische Wunsch nach elektrifizierten Bus-Flotten „ein Stück realistischer geworden“, so Geschäftsführer Dr. Witgar Weber. Im nächsten Jahr werde es zu verbindlichen Vorgaben für Busneubeschaffungen und ÖPNV-Vergaben durch die nationale Umsetzung der „Clean Vehicles Directive“ (CVD) kommen. Durch die Entscheidung sei „in letzter Minute“ ein wichtiger Schritt hin zu einem „notwendigen stimmigen Gesamtkonzept“ vollzogen worden, wie Klimaschutzmaßnahmen im ÖPNV ermöglicht werden könnten.