

INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER



Liebe Leserinnen und Leser,

wie Sie vielleicht wissen, befinden sich der WBO und die Gewerkschaft Verdi zurzeit in einer Lohnrunde, die „naturgemäß“ auch von Streikaktionen begleitet ist. Tarifverhandlungen haben ihre eigenen Spielregeln. Beide Seiten treten mit unterschiedlichen Erwartungen an; am Ende muss es einen Kompromiss geben. Schwierig wird es, wenn eine Seite völlig falsche Vorstellungen hat. Verdi hat zum Auftakt erklärt, wir sollten die Lohnerhöhungen doch „einfach an die Aufgabenträger durchreichen“. Das geht an der Wirklichkeit im ÖPNV völlig vorbei und hieße, die Rechnung ohne den Wirt zu machen. Private Unternehmen haben keine finanziellen Spielräume wie staatliche oder kommunale Unternehmen, deren Eigentümer mögliche Verluste ausgleichen können. Die WBO-Mitglieder sind nicht vor Wettbewerb geschützt und brauchen Tarifschlüsse, die allen Seiten – dem Personal, den Fahrgästen, Vertragspartnern und dem Unternehmen selbst – gerecht werden. Dass der Lohntarif dabei gar nicht das eigentliche Problem darstellt, zeigt das Interview auf Seite 3 sehr anschaulich.

Dr. Witgar Weber, Geschäftsführer des WBO

Einladung zum ÖPNV-Kongress am 22. Mai 2019: Die Branche trifft sich!

Das diesjährige Schwerpunktthema lautet „**Neue flexible Welt - On demand im Fokus**“. Der Kongress greift damit das Thema der anstehenden PBefG-Novelle auf. Die Veranstaltung findet am **22. Mai 2019** in der **Stadthalle Sindelfingen** statt – Sie sind herzlich eingeladen.

Begrüßung und Fachvorträge am Vormittag, 9.30 Uhr - 12.00 Uhr:

- / **Begrüßung** Klaus Sedelmeier, WBO-Vorsitzender
- / **Grußworte** Hermino Katzenstein, MdL (GRÜNE) und Martin Rivoir, MdL (SPD)
- / **Bündnis für den Mittelstand – ein Sachstandsbericht** Gerd Hickmann, VM
- / **Podiumsrunde „Neue flexible Welt“**
 - Centro/VGC Plus: Michael Stierle, LRA Calw
 - RufBus Zollernalb: Frank Wiest, HVB Wiest + Schürmann, Hechingen
 - Reallabor Schorndorf: Mascha Brost, DLR, Stuttgart
 - SSB Flex: Dietmar Fillinger, SSB AG, Stuttgart
 - CleverShuttle: Bruno Ginnuth, CleverShuttle, Berlin
 - S-Shuttle: Erhard Kiesel, Schlienztours, Kernen

Praxisforum am Nachmittag, 14.00 Uhr – 16.15 Uhr:

- / **So bewegt sich Deutschland** Thomas Kärcher, Telefonica NEXT, Wiesbaden
- / **ÖPNV zum Nulltarif** Prof. Dr. Frank Fichert, Hochschule Worms
- / **ADAC-Studie: ÖPNV im ländlichen Raum** Christian Laberer, ADAC e.V., München
- / **Fahrgastzählsysteme – Herausforderung für Verkehrsunternehmen und Verbände** Thomas Knöller, VVS, Stuttgart
- / **Schlusswort** Dr. Witgar Weber, WBO-Geschäftsführer



Eckpunktepapier zum PBefG: On Demand im Fokus

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat ein Eckpunktepapier vorgelegt, in dem es seine Vorstellungen zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) formuliert. Es steht außer Frage, dass neue Beförderungsarten systematisch mit Rechten und mit Pflichten geregelt werden müssen. Dabei müssen Kannibalisierungseffekte in Richtung öffentlicher Nahverkehr bedacht und ausgeschlossen werden.

Von Seiten der Politik vernimmt man immer wieder, dass mit der Novellierung die Chance verbunden sei, mit plattformbasierten Angeboten älteren Menschen und gerade dem ländlichen Raum Mobilität zu sichern. Dies wird vom WBO bezweifelt, da im ländlichen Raum die Nachfrage viel schwerer gebündelt werden kann als im Ballungsraum. Eines muss allen Beteiligten klar sein: Diese neuen Mobilitätsangebote können nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden und kosten daher zusätzlich Geld. Lassen Sie uns gemeinsam auch auf dem diesjährigen ÖPNV-Kongress diskutieren, wie die „Neue flexible Welt“ aussehen und finanziert werden kann.

Gibt es bald nur noch den E-Bus, Flüssiggas- oder Wasserstoffbus im ÖPNV?

CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich: EU schreibt vor, welche Fahrzeuge künftig beschafft werden müssen – hohe Mehrkosten absehbar

Im Rahmen einer Neufassung der Richtlinie 2009/33/EG definiert die Europäische Kommission „saubere“ Fahrzeuge und gibt vor, welche Antriebstechnologie dies in der Zukunft erfüllt. Gleichzeitig werden Beschaffungsquoten vorgeschrieben, die zwingend einzuhalten sind. Dies bedeutet, dass bei künftigen Vergaben festgeschrieben wird, welche Fahrzeuge angeschafft werden müssen.

Die Quotenstaffelung sieht für den Bus folgende Quoten vor: ab Geltungsbeginn **bis 2025: für Deutschland 45 %, 2025 bis 2030: für Deutschland 66 %**. Damit liegen die Quoten im Bereich Bus weit über den Quoten des Lkw (Quotierung der Hersteller über den Verkauf: 15 % bis 2025, 30 % 2025-2030).

Hierin sehen wir eine absolute Überregulierung durch die EU. Eine Elektrifizierung des ÖPNV im ländlichen Raum ist weder wirtschaftlich noch sinnvoll. Die Betankung mit Gas oder Wasserstoff erfordert ebenfalls eine zusätzliche Infrastruktur. Dass es eine rasante technische Entwicklung im Bereich Antriebe und Verkehrskonzepte gibt, wird völlig ausgeblendet.

Fazit: Eine langfristige Reduktion der CO₂-Emissionen – auch im Bereich Verkehr – ist wichtig und in der Sache richtig. Überzogene bzw. zu ambitionierte Vorgaben sind aber in diesem Bereich schnell mit sehr hohen Kosten verbunden. Hier stellt sich die Frage nach der Verhältnismäßigkeit: Im Jahr 2015 hatten die rund 77.000 Omnibusse in Deutschland einen **Anteil von 2,2 Prozent am Kraftstoffverbrauch**, bei sechs Prozent Anteil an der gesamten Personenverkehrsleistung. Werden die Quotenvorgaben bei hoffentlich steigender Verkehrsleistung erreicht, bedeutet das einen Rückgang des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor um ca. **ein (!) Prozent bis 2030** – bei sehr hohen Kosten. Das ist in der Kosten-Nutzen-Rechnung nicht vernünftig. **Bei der Umsetzung der Richtlinie müssen von Deutschland daher alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, um Schaden von der Branche abzuwenden.**

Die Tabelle mit Zahlen des Umweltbundesamts aus 2017 zeigt eindeutig: Neben dem Güterbereich sind es der Pkw-Individualverkehr und der Flugverkehr, wo eine Regulierung zur Triebhausgasreduktion zwingend ansetzen müsste.

Bustouristik: Ermutigende Anfragen aus dem EU-Parlament an die EU-Kommission

Eine EU-Abgeordnete aus Bayern, Prof. Dr. Angelika Niebler (CSU), setzt sich im EU-Parlament für die Bustouristik ein. Sie hinterfragt das Thema A1-Bescheinigung bei der Entsendung von Fahrpersonal innerhalb der EU, das für viel Aufwand in den Betrieben sorgt. Der WBO vertritt hier die Auffassung, dass rechtlich keine Entsendung vorliegt, wenn eine Reisegruppe aus Deutschland mit Reisenden aus Deutschland innerhalb der EU unterwegs ist.

Aber auch das EU-Mehrwertsteuerrecht sorgt bei grenzüberschreitenden Reisen für viel unnötige Bürokratie und Kosten. Selbst für Unternehmen mit wenigen Fahrten drohen vierteljährliche „Nullmeldungen“ in der jeweiligen Landessprache. Dieser Umstand ist für die Betriebe nicht nachvollziehbar.

Wir freuen uns daher für dieses Engagement und hoffen auf branchentaugliche Antworten.



Prof. Dr. Angelika Niebler MdEP (CSU)

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr – Bezugsjahr 2017

		PKW	Reisebus ¹	Eisenbahn, Fernverkehr	Flugzeug	Linienbus	Eisenbahn, Nahverkehr	Straßen-, Stadt- und U-Bahn
Treibhausgase ²	g/Pkm	139	32	36 ³	201 ⁴	75	60	64
Kohlenmonoxid	g/Pkm	0,60	0,04	0,02	0,13	0,05	0,04	0,04
Flüchtige Kohlenwasserstoffe ⁵	g/Pkm	0,14	0,01	0,00	0,04	0,03	0,01	0,00
Stickoxide	g/Pkm	0,34	0,17	0,04	0,51	0,28	0,18	0,06
Feinstaub ⁶	g/Pkm	0,004	0,003	0,000	0,004	0,002	0,002	0,000
Auslastung	1,5 Pers./Pkw		60%	56%	82%	21%	27%	19%

Quelle: TREMOD 5.82
Umweltbundesamt 13.11.2018

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer ; l/100 Pkm = Liter pro 100 Personenkilometer

Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel und Kerosin sind berücksichtigt.

¹ Die Kategorie „Reisebus“ umfasst Busse im Gelegenheitsverkehr (z.B. für Klassen- oder Kaffeefahrten) und Fernlinienbusse. Differenzierte Daten für diese beiden Unterkategorien stehen für das Jahr 2017 nicht zur Verfügung

² CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

³ Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z.B. den „Umweltmobilitätscheck“ der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

⁴ unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs (EWF = Emission Weighting Factor = 2)

⁵ ohne Methan

⁶ ohne Abrieb



Gerd Eisemann

Interview mit Gerd Eisemann, Inhaber von Gerd Eisemann Omnibusverkehr in Verrenberg:

Sehr geehrter Herr Eisemann, der WBO-Stundenlohn für den Berufskraftfahrer liegt bei aktuell 17,00 € und wird sich durch die aktuelle Lohnrunde noch erhöhen. Damit erhalten Busfahrer in Baden-Württemberg im Bundesvergleich die mit Abstand höchsten Löhne.

Trotz hohem Stundenlohn ist das Fahrpersonal vielerorts dennoch unzufrieden, was auch in der derzeitigen Tarifeinwanderung zum Ausdruck gebracht wurde. Woran liegt das?

Antwort: Meiner Meinung nach liegt die Unzufriedenheit des Fahrpersonals nicht in der Höhe der Stundenlöhne begründet. Hier unterscheidet sich das private Omnibusgewerbe nur unwesentlich von den Stundenlöhnen bei kommunalen Verkehrsbetrieben. Es geht mehr um die Arbeitsbedingungen – wie geteilte Dienste, unbezahlte Pausen, Schichtlängen.

Es gibt also fahrerfreundliche und fahrerunfreundliche Dienste. Wie sieht denn ein fahrerunfreundlicher Dienst aus?

Antwort: Ein fahrerunfreundlicher Dienst ist in meinen Augen, wenn ein Fahrer bei einer Dienstlänge von 13 Stunden nur 9 Stunden oder gar weniger bezahlt bekommt. Diese Schichten sind gar nicht so selten. In der Regel haben wir es hier mit Teildiensten zu tun z.B.: ein Teildienst von 5 Uhr

bis 8:20 Uhr, ein Teildienst von 11:30 Uhr bis 18 Uhr. In aller Regel wird hier die Pause von 8:20 bis 11:30 komplett zum Abzug gebracht, ebenso alle Pausen in der zweiten Teilschicht.

Was ist das genaue Problem für den Fahrer bei einem solchen Dienst?

Antwort: Nicht selten haben Fahrer ein Verhältnis von Schichtlänge auf die Woche gesehen von 60 – 70 Stunden Gesamtarbeitsschicht, davon werden aber nur 40 - 50 Stunden als bezahlte Arbeitszeit angerechnet. Die nicht bezahlte Zeit können die Fahrer aber selten Zuhause verbringen. Häufig sind längere Standzeiten auf dem Linienweg. Hier können sich Fahrer glücklich schätzen, wenn Sie zumindest die Möglichkeit haben, einen Sozialraum zu nutzen. Nicht selten müssen die Standzeiten im Fahrzeug verbracht werden.

Zu Zeiten, wo in vielen Branchen mit den Schlagwörtern wie „Work Life Balance“ eine Personalbindung geschaffen wird, haben wir im ÖPNV das Problem, überhaupt noch Personal zu bekommen bzw. zu halten. Vor allem fehlt es an Nachwuchs junger Berufskraftfahrer. Das Berufsbild ist in vielen Bereichen unattraktiv geworden.

Welchen Einfluss hat der Unternehmer denn noch auf die Dienstplangestaltung bzw. welche Möglichkeiten hat er denn, einen fahrerfreundlichen Dienstplan zu erstellen?

Antwort: Der Einfluss der Unternehmen wird leider immer geringer. Da heute der „Schultourismus“ immer mehr zunimmt, werden den Unternehmen sog. Spitzenleistungen abverlangt. Aber nicht nur morgens bereiten uns die Leistungsspitzen große Sorgen, auch um die Mittags- und Nachmittagszeit nehmen diese Leistungen immer mehr zu. Das macht eine sozialverträgliche Dienstgestaltung sehr schwierig.

Nun ist es so, dass es gerade im ländlichen Bereich für die Unternehmer schon immer etwas schwieriger war, attraktive Dienste für das Fahrpersonal darzustellen als bei reinen Stadtverkehren, bei denen der Taktverkehr für eine gute Fahrerauslastung sorgt. Dennoch scheint sich die Situation zu verschärfen. Woran liegt das?

Antwort: Die Probleme liegen häufig darin begründet, dass die Landkreise nur eingeschränkt Mittel für den ÖPNV bereitstellen. Die Fortschreibung entsprach in den vergangenen Jahren nicht der Kostenentwicklung in den Verkehrsbetrieben. Dies führte häufig dazu, dass Liniendienste „abgespeckt“ wurden, um die steigenden Kosten teilweise abfangen zu können. Dies wiederum führt zu unattraktiven Schichtzeiten im Linienverkehr. Es hat schon Tarifabschlüsse mit 3 Prozent Lohnplus und mehr gegeben. Die Folge war, es wurden bei gleicher Schichtdauer die Dienste abgespeckt, so dass viele Fahrer weniger in der Tasche hatten als vor dem Tarifabschluss.

Leider wird bei Vergaben auch keine Rücksicht darauf genommen, ob überhaupt „fahrbar“ ist, was ausgeschrieben wird.

Vergabeunterlagen sind sehr umfangreich. Man hört von seitenweisen Vorgaben zur Fahrzeugausstattung, von der Farbe der Fahrzeuge bis zur vorgeschriebenen Dienstkleidung für den Fahrer. Macht sich denn auf Bestellerseite niemand Gedanken darüber, was überhaupt „fahrbar“ ist?

Antwort: Bei vielen Aufgabenträgern scheint das äußere Erscheinungsbild der Fahrzeugflotte und des Fahrpersonals bei einer Vergabe eine höhere Priorität zu haben als Sozialstandards. Meiner Meinung nach gehören genauso Sozialräume in einer Vergabe definiert. Früher musste man weiter z.B. Stellflächen mit Ölabscheider vorweisen; bei heutigen Vergaben sucht man meist vergeblich nach einer Definition der Abstellplätze. Bei vielen Vergaben werden einfach komplette Fahrpläne ausgeschrieben, ohne zu prüfen, ob hier bündelübergreifende Synergien erzielt werden können. In der neuen ÖPNV-Welt wird Kompetenz und Wissen der aktuellen Betreiber nicht abgerufen. Einen guten ÖPNV kann man nicht vom Schreibtisch aus gestalten.

Was wünschen Sie sich von der Politik?

Antwort: Ich wünsche mir, dass die Politik endlich begreift, dass Qualität ihren Preis hat. Wenn heute Marktteilnehmer mit größeren Sparpotentialen in eine Vergabe gehen, so werden dieses Potentiale nicht selten zu Lasten der Arbeitnehmer realisiert. Hier wünsche ich mir einfach mehr Verständnis für die Branche, mehr Kontrollen und vor allem eine Plausibilitätsprüfung bei der Vergabe. Wenn die Politik dies schafft, dann haben auch mittelständische Unternehmen unter fairen Wettbewerbsbedingungen eine Chance, am Markt zu bestehen.



BÜNDNIS für den MITTELSTAND in Baden-Württemberg

woanders so aufgebaut werden. Von daher ist es wichtig, Maßnahmen zu ergreifen, die die bisherige Struktur erhalten und dadurch mittelständischen Unternehmen in diesem Markt Zukunftschancen eröffnen. Handlungsbedarf sehen wir insbesondere in folgenden Punkten:

- 1. Qualitätsvergaben statt 100 %-Preisvergaben:** Mit einem reinen Preiswettbewerb haben viele mittelständische Betriebe ein Riesenproblem, weil sie mit Qualität nicht punkten können. Es geht um Qualität, die z.B. durch örtliche Betriebshöfe gesichert ist, genauso wie die kurzfristige Einsatzbereitschaft oder eine ortsnahe Dispositions- und Leitstelle. Dies kann grundsätzlich auch anderweitig erfüllt werden kann (durch die Anmietung von Flächen), so dass keine Diskriminierung gegenüber Anbietern von außen und damit ein unzulässiges Zuschlagskriterium vorliegt. Es geht aber auch um Qualität fürs Personal: Mit Leerlaufzeiten von 2 - 3 Stunden für Busfahrer sind Bestellverkehre „fahrerfeindlich“ und sozial unverträglich. Nötig sind Umläufe, zu denen Fahrer beschäftigt und ausgelastet werden können.
- 2. BaWü-Index:** Wir brauchen dringend einen Branchenindex für Baden-Württemberg – kurz BaWü-Index, der die regionale Kostenentwicklung im Bereich Personal, Kraftstoff etc. berücksichtigt, damit Verkehre über eine Vertragslaufzeit von zehn Jahren überhaupt kalkulierbar sind. Nur so kann eine Verkehrsleistung über einen so langen Zeitraum im Risiko berechnet und damit verlässlich angeboten werden.
- 3. Tariftreue:** Es muss bereits vor Vergabe sichergestellt werden, dass die „Gewinner“ in der Lage sind, Tariflöhne zu bezahlen. Daher dürfen auch nur Angebote, die auf Tarifniveau kalkuliert wurden, miteinander um den Zuschlag konkurrieren. Nicht tariftreue Angebote müssen aussortiert werden. Die Bezahlung auf Tarifniveau muss von den Aufgabenträgern mindestens einmal jährlich bei den Unternehmen geprüft werden.
- 4. Direktvergaben:** Wir brauchen eine Anerkennung der Tatsache, dass die Direktvergabe nach europäischem Recht ein geeignetes Mittel ist, um die Anbietervielfalt in Baden-Württemberg zu erhalten. Bündel müssen daher direktvergabefähig sein. Direktvergaben sind bei kommunalen Unternehmen immer der Fall, bei privaten bilden sie die Ausnahme.
- 5. Nutzung der Möglichkeiten bei Losgröße und Loslimitierung:** Anbietervielfalt heißt auch, dass regional für mehrere Unternehmen „Platz“ sein muss. Hierzu braucht es kleine Lose und Loslimitierungen. Von der Anbietervielfalt profitieren auf lange Sicht alle Beteiligten, getreu dem Motto: „Gesunde“ Konkurrenz belebt das Geschäft.

Neugestaltung der ÖPNV-Finanzierung: Werkstattbericht des Verkehrsministeriums beim WBO



Am 20. Februar war Gerd Hickmann, Abteilungsleiter Öffentlicher Verkehr im VM mit seinen Kollegen Thomas Mager und Torsten Liebig Gast beim WBO. Gegenstand des Austausches mit dem WBO-Vorstand und der Geschäftsstelle waren die Themen ÖPNV-Finanzreform, Zukunft der Verbundförderung, bwtarif, Busförderung und Regiobuslinien.

In Sachen Bündnis für den Mittelstand hat der WBO aufgezeigt, wie wichtig es ist, die aktuelle Vergabep Praxis zu verbessern und einen fairen Wettbewerb zu erreichen. Bereits im Rahmen der Angebotsauswahl muss sichergestellt werden, dass nur tariftreue Angebote miteinander konkurrieren. Der WBO sieht hier den Aufgabenträger als Besteller der Verkehre in der Pflicht. Ein jährlicher Austausch wurde verabredet.

Erfahrungen aus den Vergabeverfahren: Was muss sich ändern?

Vergabeverfahren sind von der Komplexität und vom Umfang für mittelständische Unternehmen grundsätzlich eine echte Herausforderung. Dies gilt im Besonderen im Bereich des ÖPNV.

Es wird oft verkannt, dass die ÖPNV-Branche sich von anderen Branchen dadurch unterscheidet, dass die Leistung an einem Ort produziert und dort auch erbracht werden muss. Die Unternehmensinfrastruktur wie der Betriebshof ist regional verankert und kann (in für das Fahrpersonal tolerierbarer Qualität) auch nicht

Busförderung: WBO fordert 30 Millionen Euro für Fahrzeugförderung

Das Land Baden-Württemberg fördert seit vielen Jahren Linienbusse im ÖPNV, um die Flottenerneuerung durch emissionsärmere Fahrzeuge zu unterstützen und den Umstieg auf erneuerbare Energien zu erleichtern.

Angesichts steigender Anschaffungskosten bei den Fahrzeugen und zunehmender Vorgaben aus der EU ist in den nächsten Jahren eine deutliche Aufstockung der Fördermittel erforderlich. Der Bedarf ist vorhanden: So wurden im Förderjahr 2019 474 Anträge gestellt; das entspricht einem Fördervolumen von 25,8 Mio. Euro. Im Fördertopf waren jedoch lediglich 15 Mio. € (plus 2,7 Mio. € an Restmitteln). So konnte ca. ein Drittel der Anträge nicht bedient werden. Zuletzt standen 2009 30 Mio. € zur Verfügung. Da sich die Fahrzeuge in der Zwischenzeit deutlich verteuert haben und es zunehmend Umweltzonen mit Luftreinhalteplänen samt Fahrverboten gibt, ist es an der Zeit, die Mittel zu verdoppeln.

