

INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER



Liebe Leserinnen und Leser,

zunächst möchte ich Ihnen ein gutes neues Jahr 2020 wünschen. Ich hoffe, das Jahr hat für Sie gut begonnen und Sie blicken zuversichtlich auf alles, was es für Sie bereithalten mag.

Großen Zuspruch haben wir im vergangenen Jahr auf unsere Veranstaltungen erfahren, und das von unterschiedlichsten Seiten. Das hat uns sehr gefreut und ist für uns Ansporn, darauf aufzubauen. Für uns sind diese Treffen wertvoll: Miteinander im Gespräch sein, sich austauschen, Gelegenheit bekommen, sich zu erklären, sind wesentliche Punkte auf dem Weg hin zum gegenseitigen Verstehen, zu Verständnis und letztendlich zu Wertschätzung. Denn trotz oftmals unterschiedlicher Interessen eint uns eines: Wir alle wollen einen guten, fahrgastorientierten und nachhaltigen ÖPNV. Jetzt und in Zukunft ist der private Mittelstand ein Garant dafür. Für die Bustouristik brauchen wir Rahmenbedingungen, die dieses Geschäftsfeld auch in Zukunft noch ermöglichen.

Als Verband haben wir uns einiges auf die Agenda geschrieben! Schön wäre, wenn wir uns bei diversen Veranstaltungen wieder begegnen. Sie sind herzlich eingeladen – wir freuen uns auf Sie!

In diesem Sinne grüßt Sie freundlich,
Ihr Dr. Witgar Weber
Geschäftsführer des WBO

ÖPNV-Kongress am 29. April 2020 in Sindelfingen

Der jährliche ÖPNV-Kongress des WBO findet am Mittwoch, 29. April 2020, in der Stadthalle Sindelfingen statt. Hier trifft sich die Branche, um in Fachvorträgen und Podiumsgesprächen die aktuellen Themen des öffentlichen Nahverkehrs zu diskutieren. Folgende Themenschwerpunkte erwarten Sie u.a. in diesem Jahr:

Themen am Vormittag:

- / Gesprächsrunde zur ÖPNV-Finanzreform
- / Bündnis für den Mittelstand
- / BaWü-Index ÖPNV
- / Vergabeverfahren – Erfahrungen und Folgen

Themen am Nachmittag:

- / Kostenentwicklung im ÖPNV
- / Barrierefreiheit
- / Innovative Verkehrsprojekte in Modellstädten

Wir freuen uns, wenn Sie sich diesen Termin vormerken.

Die einzelnen Vorträge samt Referenten erfahren Sie in der nächsten Ausgabe bzw. vorab über unsere Homepage unter www.wbo.de.



Busförderung: Landtag beschließt Mittelaufstockung für den Doppelhaushalt 2020/2021

Gute Nachrichten für den WBO und die ÖPNV-Nutzer im Land: Der baden-württembergische Landtag hat am 18. Dezember 2019 den Doppelhaushalt 2020/2021 beschlossen. Der WBO begrüßt es sehr, dass die Forderung nach einer Aufstockung der Fördermittel auf fruchtbaren Boden gefallen ist und dass im Doppelhaushalt nun Mittel in Höhe von je 25 Millionen Euro pro Jahr für die Linienbusförderung des Landes enthalten sind. Dies ist ein wichtiger Beitrag für den ÖPNV im Land. Die Erhöhung der Fördermittel für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Bus ist der richtige Weg, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Verkehrsunternehmen haben nun die Möglichkeit, in neue Busse zu investieren. Ob die Mittel ausreichen, um den Förderbedarf zu decken, wird sich zeigen. Der WBO bedankt sich an dieser Stelle ausdrücklich bei den Regierungsfractionen.



Dialogprozess Aufgabenträger- und Verbündetreffen

Zahlreiche Termine eines Steuerungskreises und noch mehr Sitzungen der Arbeitsgruppen prägten einen intensiven Dialog zwischen Vertretern der Unternehmensverbände WBO und VDV, dem Landkreis- und Städtetag sowie dem baden-württembergischen Verkehrsministerium. Es galt, zu den Themen Verbundförderung, Einnahmeaufteilung, ÖPNV-Finanzreform Stufe II und Automatische Fahrgastzählensysteme einen Konsens zu finden. Das ist gelungen, wie die gemeinsame Unterzeichnung eines entsprechenden Eckpunktepapiers am 9. Dezember 2019 zeigt. Aus Sicht des Ministeriums kommt damit der vom Land angestrebte Ausbau des ÖPNV Schritt für Schritt voran.



Von links nach rechts: Klaus Sedelmeier, WBO-Vorsitzender, Dr. Alexis von Komorowski, Hauptgeschäftsführer Landkreistag, Verkehrsminister Winfried Hermann, MdL, Dr. Susanne Nusser, Stellvertretende Hauptgeschäftsführerin Städtetag, Dr. Alexander Pischon, Vorsitzender Landesgruppe BW des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, Thomas Hachenberger, Geschäftsführer VVS und Vorstandssprecher Fachgruppe Verbände Baden-Württemberg.

Quelle: Verkehrsministerium Baden-Württemberg.

Der WBO hat entschieden, sich in diese Gespräche konstruktiv einzubringen und miteinander auf Augenhöhe zu kommunizieren.

Für einen guten, nachhaltigen ÖPNV ist es notwendig, alle vorhandenen Kompetenzen zu nutzen. Das kann nur gelingen, wenn man sich auf Augenhöhe begegnet und ÖPNV als gemeinsame Aufgabe begreift, die es gemeinsam zu lösen gilt. In diesem Sinne wird sich der WBO auch weiterhin an diesem Dialogprozess beteiligen und dafür eintreten, dass das in Jahrzehnten aufgebaute ÖPNV-Knowhow von den Busunternehmen vor Ort eingebracht wird.

PBefG-Novelle: ÖPNV fit für die Zukunft machen

Bei der anstehenden PBefG-Novelle geht es in den Gesprächen im politischen Berlin neben den Diskussionen zur Marktöffnung bei Taxi und Mietwagenverkehren sehr stark um die Zukunft des klassischen ÖPNV. Eine Novelle zur sinnvollen Integration neuer Mobilitätsformen kann jedoch aus Sicht des WBO nur erfolgreich sein, wenn die Basis des Bewährten nicht gefährdet wird.

► **Stichwort Eigenwirtschaftlichkeit:** Dazu gehören insbesondere eigenwirtschaftliche Verkehre, die ÖPNV mit Einnahmeverantwortung aber ohne betriebsindividuelle Zuschüsse erbringen. Unternehmerische Initiative ist hier der Schlüssel zum Erfolg, unabhängig von der Kassenlage der Kommunen. Eigenwirtschaftliche Verkehre unterscheiden sich auch in einem weiteren Punkt ganz eindeutig von Ausschreibungen: Diese Verkehre zementieren den Status quo nicht für zehn Jahre, sondern müssen sich ständig im Wettbewerb behaupten und damit auch ihre Orientierung am Fahrgast unter Beweis stellen. Leistungsorientiert und kostengünstig bieten sie erhebliche Vorteile für Fahrgäste, Politik und Verwaltung.

► **Stichwort Allgemeine Vorschriften:** Politisch gesenkte Tarife – wie z.B. für die Schülermonatskarte – müssen den Unternehmen ausgeglichen werden, ohne dass hierdurch die Eigenwirtschaftlichkeit gefährdet wird. Auch für On-Demand-Verkehre sind Allgemeine Vorschriften der Schlüssel zur Lösung. Abseits der Ballungsräume werden solche Verkehre nicht wirtschaftlich zu betreiben sein, hier kann eine Allgemeine Vorschrift durch Transparenz überhöhte Ausgleichszahlungen (Überkompensationskontrolle) vermeiden.

► **Stichwort KMU stärken:** Die Gesetzesnovelle muss dazu genutzt werden, KMU-Unternehmen zu stärken. Der Erhalt der Anbietervielfalt ist für einen flächendeckenden, kostengünstigen und qualitativ hochwertigen ÖPNV unerlässlich. Denkbar sind Einschränkungen bei Direktvergaben an interne Betreiber (vorgeschriebene Subunternehmerquoten...), kleine Bündel...

► **Stichwort Nahverkehrspläne stärken:** Über Nahverkehrspläne kann der Spagat gelingen, bewährte Strukturen zu erhalten und dabei sinnvolle On-Demand-Verkehre einzubinden – passgenau und in Abstimmung mit den Beteiligten vor Ort. So kann Neues entstehen und gleichzeitig Bewährtes erhalten bleiben. Hierzu gehören klare Regelungen zu Finanzierungsbedingungen sowie nach wie vor Raum für die eigenwirtschaftliche Verkehrserbringung.

Bündnis für den Mittelstand: Der Baden-Württemberg-Index für den Bereich ÖPNV kommt!

Der offene Brief an Landtagsabgeordnete im vergangenen Herbst, in welchem der WBO in Sachen Bündnis für den Mittelstand mehr als nur leere Worte von den Beteiligten gefordert hat, hat Wirkung gezeigt: Noch im Dezember haben die Bündnispartner zugestimmt, bis zum 30. Juni 2020 einen „Baden-Württemberg-Index“ aufzustellen.

Dies ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Denn die Vergabeverfahren der vergangenen Jahre zeigen: Bei vielen Vergaben haben die Aufgabenträger es versäumt, die Verkehre mit Kostenfortschreibungsklauseln auszustatten, die den Unternehmen eine Vertragserfüllung auf eine Laufzeit von zehn(!) Jahren ermöglichen. Stattdessen hat man unkalkulierbare Leistungen ausgeschrieben, in der Hoffnung, es wird so noch billiger. Diese Rechnung geht aber nicht auf, wie zunehmend Insolvenzen und Betriebsaufgaben bestätigen. Hier muss eine Korrektur der bisherigen Vergabep Praxis erfolgen – von daher sind dieser Index und insbesondere dessen inhaltliche Ausgestaltung von großer Bedeutung für die Branche.





Rechtsanwältin Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin bdo

Bundestag beschließt Mehrwertsteuersenkung nur für Bahn – Klimaprimus Bus bleibt außen vor

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) hat Teile des im Deutschen Bundestag beschlossenen Klimaschutzgesetzes als Eingriff in den fairen Wettbewerb im Verkehrssektor und als Rückschlag für saubere Mobilität kritisiert. Die Busbranche unterstützt ausdrücklich das Ziel, die Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren.

Die Abgeordneten haben aber mit ihrem Votum für das vorliegende Paket der Bundesregierung eine einseitige Bevorteilung der Bahn im Fernverkehr auf den Weg gebracht. Diese geht ganz direkt zu Lasten der Unternehmen im Fernlinien- und im Gelegenheitsverkehr des Bussektors. Damit wird ausgerechnet die laut Umweltbundesamt klimafreundlichste Mobilitätsoption im Fernverkehr benachteiligt. Der bdo kündigt vor dem Hintergrund der Entscheidung an, gegen die steuerliche Benachteiligung der Busse im Fernverkehr zu klagen.

Dazu nimmt Rechtsanwältin Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des bdo, Stellung:

Christiane Leonard: Wir befürworten die Anstrengungen der Bundesregierung für mehr Klimaschutz aus voller Überzeugung. Aber: Das Klimaschutzgesetz darf nicht zu einem staatlichen Subventionsprogramm für die angeschlagene DB werden. Da die Bundesregierung an diesem Punkt leider nicht zurück zur Vernunft findet, werden wir nun eine Klage im Namen der betroffenen Busunternehmen anstreben.

Wir haben als Busbranche von Anfang an unsere Unterstützung dafür zum Ausdruck gebracht, dass die umweltfreundliche Mobilität auf der Schiene durch eine kluge Reduzierung der Mehrwertsteuer mit neuen Vorteilen im Wettbewerb gegen die Emissionstreiber Flieger und Pkw gefördert wird. Dabei darf es aber nicht zu einem Nachteil für die direkten Wettbewerber im Busverkehr kommen. Das verstößt gegen die Prinzipien der Marktwirtschaft, gegen das Gebot der steuerlichen Gleichbehandlung und gegen geltendes Recht. Und es bringt soziale Ungerechtigkeit mit sich, wenn Investment-Bankerinnen und Investment-Banker in der 1. Klasse der DB massiv entlastet werden, während beispielsweise Pflegerinnen und Pfleger im Fernbus keinen Steuernachlass erhalten. Das Klimapaket mag gut gemeint sein, in seiner Wirkung richtet es sich aber an diesem Punkt ganz direkt gegen den öffentlichen Personenverkehr mit Bussen – und damit gegen die sauberste Mobilitätsoption im Fernverkehr überhaupt. Wir sollten es den Menschen leichter machen, sich für den Bus zu entscheiden – und damit gegen Pkw oder Flieger. Daher wäre ein positiver Impuls in Form einer Reduzierung der Mehrwertsteuer auch hier zwingend.

Auf entsprechende Kritik an der Benachteiligung des Bussektors im Vergleich zur Schiene reagierten Stimmen aus Bundesfinanz- und Bundesverkehrsministerium zudem mit dem Verweis darauf, dass der Bussektor keine Maut entrichten müsse. Der bdo lehnt diese willkürliche Verknüpfung der Themen ab und sieht darin ein gezieltes Ablenkungsmanöver. Die Ausführung ist zudem inhaltlich irreführend.

Christiane Leonard: Die vernünftigen Stimmen in Politik, Wirtschaft und Bevölkerung sind sich doch einig darin, dass wir derzeit deutliche Anstrengungen unternehmen müssen, um die Umwelt und das Klima besser zu schützen. Der öffentliche Personenverkehr mit Bussen ist – auch darin besteht Konsens – ein entscheidender Treiber dafür. Insofern ist schon der Gedanke an eine Busmaut im Grunde lachhaft. Wie soll man das denn den Wählerinnen und Wählern erklären, wenn ausgerechnet der saubere Bus zusätzlich belastet wird. Zudem tragen Busse ihre Wegekosten durch Steuern und Abgaben bereits. Der Vergleich zum Trassenentgelt hinkt, da wir ja auch nicht über eine eigene Infrastruktur mit Dauervorfahrtszeichen verfügen, wie es im Schienenverkehr der Fall ist.



Trilog Mobility Package Teil 1 beendet



Von links nach rechts: Ismail Ertug (Berichterstatter, S&D), Kateřina Konečná (Berichterstatterin, GUE). Blonde Dame vorne Mitte: Minna Kivimäki (Stellvertretende Ständige Vertreterin von Finnland, Verhandlungsführerin des Rates), rechts daneben Karim Delli (Ausschussvorsitzende TRAN, Grüne), direkt dahinter Henna Virkkunen (Berichterstatterin, EVP).

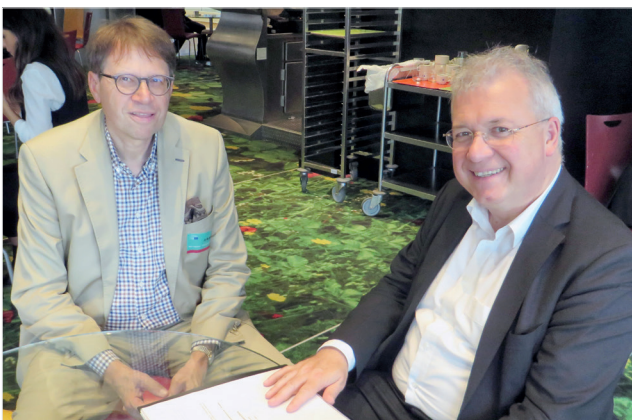
Es ist vollbracht: „Teil 1“ des so genannten Mobilitätspaketes ist geschnürt. Er beinhaltet u.a. Lenk- und Ruhezeiten mit den zugehörigen Kontrollgeräten, Entsendung sowie Kabotage und Berufszugang. Für die Busbranche war der Verlauf des Verfahrens nervenaufreibend; die Gefahr war groß, unter die Räder des Güterverkehrs zu geraten. Das Ergebnis jedoch spiegelt für die Busbranche nun das Bestmögliche aus den Beschlüssen von Rat und Parlament auf Basis des Kommissionsvorschlags wider. Ein Dank gilt den Verhandlungsführern und Mitarbeitern, die diese wichtigen Dossiers in Nachtsitzungen zu einem guten Ende geführt haben, so dass nun endlich Klarheit für die Branche besteht.

Anfrage an die EU-Kommission zu Kontrollen des EU-Fahrtenblattes in Italien

Das Thema ist ein Daueraufreger in der Branche: gezielte Kontrollen in Italien, die nichts mit dem Bus oder den Fahrzeiten des Fahrers zu tun haben, sondern einzig und allein auf etwaige Ausfüllfehler oder Lücken im EU-Fahrtenblatt abzielen. Zur Erinnerung: Das grüne EU-Fahrtenblatt wurde 1966 eingeführt, um die Grenzkontrollen zu beschleunigen und Kabotage im Gelegenheitsverkehr zu ermöglichen. Dieses Kontrollblatt ist mittlerweile obsolet. Wo sonst ist ernsthaft noch ein Kohlepapier für die Kopie vorgesehen? Die EU-Kommission möchte dieses Relikt abschaffen (VO 1073/2009, Gegenstand des Mobility Package „Teil 2“). Die Sinnhaftigkeit dieser Kontrollen in Italien darf somit in mehrerer Hinsicht bezweifelt werden. Diesem Thema hat sich u.a. der Abgeordnete Lars Patrick Berg (ID) angenommen und eine berechtigte Anfrage an die EU-Kommission gestellt, siehe unter:

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-9-2019-003928_DE.html.

Freigabe Kabotage in den Schweizer Grenzkantonen



WBO-Geschäftsführer Dr. Witgar Weber mit Markus Ferber (EVP) in Straßburg

Derzeit läuft ein Ermächtigungsverfahren im EU-Parlament, welches es Deutschland (bzw. Italien) erlaubt, mit der Schweiz Verhandlungen über die gegenseitige Freigabe von Kabotage-Personenbeförderungen mit dem Bus in den Grenzkantonen/ Grenz-Regierungsbezirken aufzunehmen. Die Initiative dazu kommt auch aus der Schweiz, so dass eine entsprechende bilaterale Vereinbarung sicherlich zustande kommen wird. Der grenzüberschreitende Omnibusverkehr soll gefördert werden – es ergeben sich somit Chancen sowohl für durchgängige ÖPNV-Linienverbindungen am Hochrhein als auch für den Gelegenheitsverkehr. Allerdings wird auch eine Entsenderegelung Bestandteil der bilateralen Vereinbarung sein – hier wird die Schweiz ihren Arbeitsmarkt und ihr Lohnniveau schützen wollen. Berichterstatter des Dossiers ist Markus Ferber (EVP), die Abstimmung im Verkehrs- ausschuss TRAN des EU-Parlaments findet am 21. Januar statt, im Plenum ist sie für den März terminiert.