



## INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDENDE



Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr 2023 neigt sich seinem Ende entgegen. Als Verband haben wir uns auch in diesem Jahr wieder mit vielen Themen intensiv befasst. Nicht alle sind abschließend geklärt und werden uns ins neue Jahr begleiten. Das Landesmobilitätsgesetz (LMG) ist ein solch unliebsamer Begleiter, der leider nicht vom Tisch ist. Deshalb legen wir Ihnen – im wahrsten Sinne des Wortes – zum Jahresende mit diesem Newsletter erneut unsere klare Bewertung dazu auf den Tisch: Das LMG ist handwerklich schlecht gemacht, zu überambitioniert gedacht und völlig falsch kalkuliert. In der Schule würde es heißen: „Setzen, sechs!“

Tatsache ist: Die Branche ist bereits auf dem Weg zum klimaneutralen Verkehr, der gesetzliche Rahmen hierfür ist von der EU und vom Bund bereits gesetzt. Für die vom LMG vorgesehene Übererfüllung dieser Vorgaben und die bürokratischen Doppelstrukturen auf Bundes- und Landesebene im Zusammenhang mit der Antriebstransformation fehlt uns jedes Verständnis. Das Staatsministerium sollte das genauso sehen – Stichwort: Entlastungsallianz.

Zuversichtlich stimmt mich, dass der WBO konstruktiv und engagiert die Zukunft des öffentlichen Verkehrs mitgestaltet – u. a. durch die Tätigkeit seines Vorstandes: Neben Franz Schweizer, der im Dezember von der Mitgliederversammlung in seinem Amt als Vizepräsident bestätigt wurde, wählte die Mitgliederversammlung Carolin Grötzingler zur neuen Vizepräsidentin. Von nun an zu dritt und mit der Unterstützung unserer weiteren Vorstandskolleginnen und -kollegen widmen wir uns künftig noch intensiver den Themen, die die Branche bewegen und die Zukunft prägen.

Wir freuen uns darauf, gemeinsam mit Ihnen als den Entscheidenden, auch im kommenden Jahr an passenden Rahmenbedingungen und politischen Weichenstellungen für einen zukunftsfähigen und klimaneutralen ÖPNV zu arbeiten. Getreu unserem Motto „Gemeinsam geht es besser“, setzen wir auf die wertschätzende und zukunftsorientierte Zusammenarbeit mit Ihnen.

Es grüßt Sie mit den besten Wünschen für ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Start ins neue Jahr 2024

Ihr Klaus Sedelmeier  
Präsident WBO



Das WBO-Präsidium v.l.n.r.: Franz Schweizer, Klaus Sedelmeier, Carolin Grötzingler

### WBO-Position zum Landesmobilitätsgesetz:

„Die mittelständischen Busunternehmen in Baden-Württemberg lehnen jegliche weiteren Vorgaben in einem möglichen Landesmobilitätsgesetz hinsichtlich der Flottentransformation ab.“



Der Bund hat die EU-Vorgaben im SaubFahrzBeschG umgesetzt. Ambitionen darüber hinaus fallen in die Kategorie ‚nicht nachhaltig finanziert und damit existenzgefährdend für den Mittelstand‘.“

Mehr dazu auf Seite 3!

## WBO-Termine 2024

### Januar 2024

- 16. Di: Tag des Bustourismus auf der CMT, Stuttgart  
Thema: KI statt K.o. im Bustourismus – wie kann KI zum Einsatz kommen?

### Juni 2024

- 26. Mi: ÖPNV-Kongress in Sindelfingen

### September 2024

- 21. Sa: Tag des Busses mit deutschlandweiter Aktion  
„Ran ans Lenkrad!“

### Dezember 2024

- 05. Do: WBO-Jahrestagung in der Alten Kelter in Fellbach mit begleitender Fachausstellung



„Die Flottentransformation hin Richtung E-Mobilität und Wasserstoff braucht ein Tempo, das der Mittelstand mitgehen kann. Die Frage muss sein: Was kann man dem Mittelstand zumuten, wie kann man unterstützen? Überregulierung hingegen vernichtet Mittelstand.“

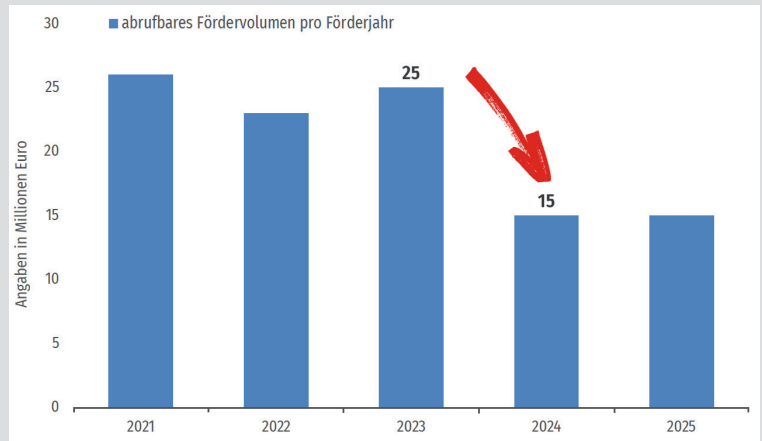


Yvonne Hüneburg, Geschäftsführerin WBO

### Busförderung Land

Das Land Baden-Württemberg fördert seit 2021 neben der Beschaffung von konventionellen Diesel-Bussen auch die Beschaffung von emissionsfreien Fahrzeugen. Von insgesamt rund 900 Linienbussen wurden bisher (Förderjahre 2021 bis 2023) lediglich rund 130 emissionsfreie Busse gefördert. In den vergangenen Förderjahren umfasste der Fördertopf pro Jahr ca. 25 Millionen Euro.

Nach dem aktuellen Haushaltsplan werden die Fördermittel jedoch für die Förderjahre 2024 und 2025 nun deutlich reduziert, auf nur noch 15 Millionen Euro pro Jahr. Es gilt jedoch, rund 7.000 Linienbusse in Baden-Württemberg in den nächsten Jahren zu transformieren.

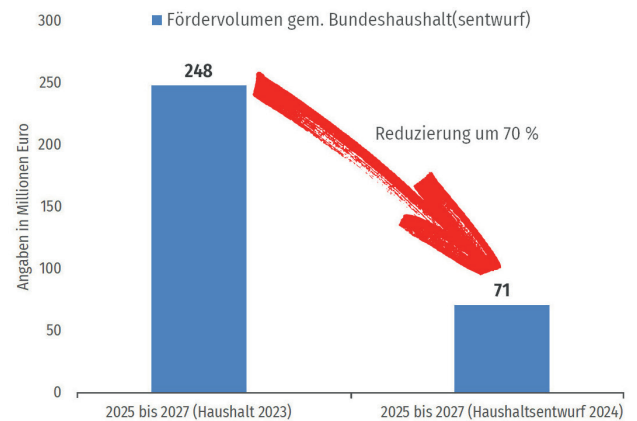


Quelle: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

### Busförderung Bund

Der Haushaltsentwurf der Bundesregierung für 2024 sieht vor, die Fördermittel im Bundesprogramm zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr für die kommenden Jahre um etwa 70 % zu kürzen.

Der Bundeshaushalt 2023 sah für 2025 bis 2027 noch 248 Millionen Euro vor. Im aktuellen Haushaltsentwurf sind nur noch 71 Millionen Euro eingeplant. Der Bund bremst damit die Antriebstransformation aus: Mit einem Fördervolumen von 70 Millionen Euro kann rechnerisch lediglich die Beschaffung von 200 bis 300 E-Bussen bundesweit für einen Zeitraum von drei Jahren gefördert werden.

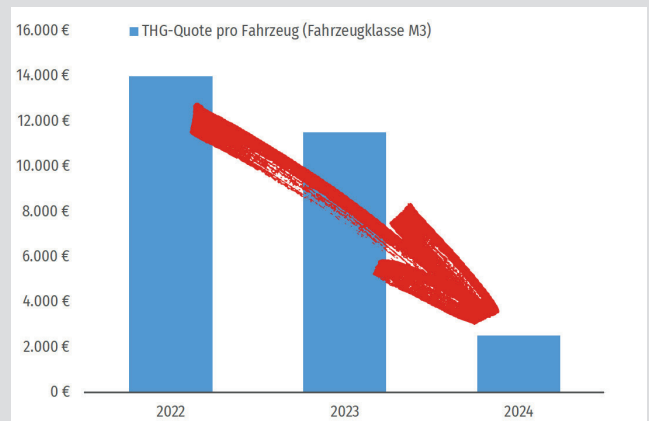


Quelle: Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V.

### THG-Quotenerlöse für E-Busse

Die Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) ist ein politisches Klimaschutzinstrument, um CO<sub>2</sub>-Emissionen von Kraftstoffen zu verringern und erneuerbare Energien zu fördern. Halter von rein batterieelektrischen Straßenfahrzeugen erhalten für die eingesparten CO<sub>2</sub>-Emissionen THG-Quotenerlöse.

Die erhöhten Anschaffungskosten für Elektrofahrzeuge lassen sich so anteilig kompensieren. Jedoch ergibt sich der negative Trend, dass die THG-Quotenerlöse seit 2022 jährlich sinken.



Quelle: <https://onlinefuels.de/thg-quote/>

## WBO-Position zum Landesmobilitätsgesetz:

„Die mittelständischen Busunternehmen in Baden-Württemberg lehnen jegliche weiteren Vorgaben in einem möglichen Landesmobilitätsgesetz hinsichtlich der Flottentransformation ab.“

Der Bund hat die EU-Vorgaben im SaubFahrzBeschG umgesetzt, Ambitionen darüber hinaus fallen in die Kategorie ‚nicht nachhaltig finanziert und damit existenzgefährdend für den Mittelstand‘.“

### Erläuterung: MEHRkosten systemische Transformation

Systemische Transformation kostet Geld. Der Mehrbedarf steigt aktuell monatlich.

#### Stichwort Fahrzeuganschaffung:

Ein E-Bus kostet im Vergleich zum konventionellen Dieselfahrzeug allein in der Anschaffung derzeit rund 300.000 € mehr.

Hinzu kommen Wartungsverträge, Batterietausch, betriebliches Lademanagement etc.

In Baden-Württemberg sind ca. 7.000 Busse im Linienverkehr im Einsatz.

Allein im Bereich Neufahrzeugbeschaffung ist von Mehrkosten in Höhe von 2,1 Milliarden Euro (7.000 Linienbusse x 300.000 € Mehrkosten pro Bus) auszugehen.

**Plus Zusatzkosten für die Ladeinfrastruktur!**

#### Stichwort Ladeinfrastruktur:

Ab drei E-Bussen ist ein Mittelspannungsanschluss erforderlich.

Ab einer Flottengröße von ca. 40 Fahrzeugen ist ein Umspannwerk notwendig, dessen Bau laut Netze BW eine Vorlaufzeit von ca. zehn Jahren hat – unter der Voraussetzung, dass das Stromnetz dafür ausgelegt ist bzw. der Strom de facto verfügbar ist.

**Wer stellt dieses Geld für die nächsten Jahre zuverlässig zur Verfügung? Die Aufgabenträger? Das Land Baden-Württemberg? Der Bund?**

Aus der verkehrlichen Leistung heraus können die Transformationsmehrkosten nicht erwirtschaftet werden. Nicht gedeckte Kosten – auch durch bloße Teilförderungen – sind für mittelständische Unternehmen existenzgefährdend.

Fakt ist doch: ÖPNV-Finanzierung Stand heute ist eine „Spaghetti-Finanzierung ohne langfristige Mittelbereitstellung“, bei der stets „ÖPNV nach Kassenlage“ droht. Das ist keine stabile Finanzierungsbasis für Ambitionen, die über die Bundesvorgaben hinausgehen.



**Für uns ist klar: Das Landesmobilitätsgesetz kann und darf kein „zweites Deutschlandticket“ werden: unterfinanziert, führungslos, verantwortungslos.**

**Auch Ambitionen wollen bezahlt sein!**

## Interview mit dem WBO-Präsident Klaus Sedelmeier

*Herr Sedelmeier, der WBO lehnt das Mobilitätsgesetz Baden-Württemberg in der aktuellen Gesetzesentwurfassung ab. Warum?*

**Klaus Sedelmeier:** Der ÖPNV in Baden-Württemberg ist mittelständisch geprägt. Mehr als 300 private Omnibusunternehmen erbringen täglich Busverkehrsleistungen im Land. In der Fläche, dem ländlichen Raum, wie im Ballungsgebiet. Und das in einer kostengünstigen Struktur. Das setzt das Verkehrsministerium mit seinen Plänen zum Landesmobilitätsgesetz aktuell aufs Spiel.



*Klaus Sedelmeier, Geschäftsführer Rast Reisen GmbH in Hartheim und Präsident des WBO*

*Wieso halten Sie die Pläne des Verkehrsministeriums für zu ambitioniert?*

**Klaus Sedelmeier:** Klar ist doch: Wir gehen step by step hin zu klimaneutralem Verkehr. Jedes Unternehmen prüft gerade, welche Möglichkeiten es hat, hier den Weg zu schaffen. Etliche haben schon angefangen und erste E-Busse auf dem Hof. Nur: Das ist keine Antriebstransformation, die wir hier vor uns haben. Das ist ein systemischer Wechsel. Dieser Systemwechsel hin zu E-Mobilität beziehungsweise Wasserstoff ist bei den aktuellen Rahmenbedingungen mit Mehrkosten verbunden. Diese werden vom Verkehrsministerium bis heute geleugnet.

*Was machen der Bund und die EU?*

**Klaus Sedelmeier:** Beide sind engagiert und ambitioniert unterwegs. Das Bundesgesetz zu den Flottenvergaben (SaubFahrzBeschG) wird aktuell in gleich zweifacher Hinsicht novelliert und nachgeschärft. Ferner sind neue CO<sub>2</sub>-Vorgaben von der EU verabschiedet worden, die Fahrzeughersteller auch im Bereich der Überlandbusse und der Reisebusse in die Pflicht nehmen. Und für uns ganz wichtig: Die Technologieoffenheit ist im SaubFahrzBeschG gewahrt. Ideologie hat im Bereich Fahrzeugentwicklung nichts zu suchen.

*Warum dann diese Sonderlösung in Baden-Württemberg mit dem Landesmobilitätsgesetz?*

*Die anderen Bundesländer (außer Berlin) erfüllen die Vorgaben des Bundes und der EU zum Thema Klimaschutz im Verkehr über eine Branchenvereinbarung. 14 Bundesländer haben diese bereits unterzeichnet. Nicht so Baden-Württemberg. Verstehen Sie das?*

**Klaus Sedelmeier:** Nein, ich verstehe das absolut nicht. Aus dem Verkehrsministerium hören wir hierzu nur: „Wir wollen Vorreiter sein.“ Das ist der Anspruch des Verkehrsministeriums mit einem Verkehrsminister, der der grünen Fraktion angehört. Nur: Vorreiter für was? Für eine noch ambitioniertere Zielerreichung? Im Mittelstandsland Baden-Württemberg? Wir haben noch 20% eigeninitiierte Verkehre, wir haben viele kleine und mittelgroße Verkehrsunternehmen. Diese in dieser systemischen Transformation „mitzunehmen“ und eine Brücke zu ermöglichen, das muss der Anspruch eines Verkehrsministeriums sein. Ohne diese Verkehrsunternehmen gelingt doch die Verkehrswende gar nicht.

*Herr Sedelmeier, der Klimakongress des Landes im November hat die Devise ausgerufen „Mutig voran. Wir und jetzt!“. Trifft das die aktuelle Situation der Branche?*

**Klaus Sedelmeier:** Keinesfalls. Mein Unternehmen, Rast Reisen GmbH, ist seit 95 Jahren am Markt. Mir erzählt niemand, ich verstehe nichts von meinem Geschäft. Mit Mut hat das nichts zu tun. Unternehmen meistern täglich mannigfache Herausforderungen. Unternehmerisches Risiko ist Teil unseres Geschäfts. Klar ist: Betriebswirtschaft lässt sich nicht wegdiskutieren, echte Kosten auch nicht. Und die Haltung „irgendjemand wird es am Ende schon zahlen, nur weil irgendwelche Vorgaben im Gesetz stehen“, dieses Desaster erleben wir doch gerade beim Deutschlandticket. Damit Sie mich richtig verstehen: Das Deutschlandticket kann ein wichtiger Baustein für eine Verkehrswende sein. Bei der Finanzierung geht jedoch jeder in Deckung. Was lernen wir daraus? Erst müssen langfristig Kosten und Finanzierung geklärt sein, dann kann man einen systemischen Wandel anstoßen. Das Pferd von hinten aufzäumen – das funktioniert nicht.

