

INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER



Mehr Ehrlichkeit

Die Bundestagswahl ist entschieden. Wenn es ein Thema gab, das in diesem Wahlkampf – anders als in früheren Jahren – über fast alle Parteien hinweg eine wichtige Rolle gespielt hat, war es der Klimaschutz. Dennoch mahnte der Lobbyverband ‚Allianz pro Schiene‘ noch wenige Tage vor der Wahl: „Die großen Parteien vernachlässigen das Schlüsselthema klimafreundliche Mobilität im Bundestagswahlkampf auf sträfliche Art und Weise“. Ist das wirklich so? In allen Wahlprogrammen finden sich gleichlautende Vorstellungen zu einer Verkehrswende: „öffentlichen Verkehr stärken, Emissionen runter, Schiene ausbauen, alternative Antriebe voranbringen und natürlich den ländlichen Raum nicht vergessen“. Bringen uns solche Aussagen wirklich weiter? Wer für Klimaschutz im Verkehr eintritt, muss den Menschen sagen, was auf sie zukommt. Das erfordert vor allem eines: mehr Ehrlichkeit.

Klimaschutz im Verkehr gibt es nicht „für umme“. Der SPIEGEL schreibt: „Die ökologischen Investitions- und Modernisierungsoffensiven, die in rot-grünen Broschüren ausgebreitet sind, werden Jahr für Jahr zweistellige Milliardenbeträge verschlingen“. Zur Ehrlichkeit gehört: Es war noch nie so viel Geld für den öffentlichen Verkehr da wie heute. Woher sollen zusätzliche Milliarden kommen, wenn alle mit Strom fahren und die Einnahmen aus der Mineralölsteuer in der Folge sinken. Strom soll ja billiger werden, um die Bürger zu entlasten. Auch die Vorstellung, durch einen Gratis-ÖPNV („Bus und Bahn kostenlos“) werde alles gut, ist nach wie vor beliebt. Die Realität sieht anders aus: Die Kosten bleiben; sie nehmen sogar zu, wenn mehr Menschen öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

Eine naheliegende Forderung lautet: Der Staat muss durch ein umfassendes Angebot sorgen, dass die Bürger Möglichkeiten haben, auf ihr Auto zu verzichten. Dabei ist der ÖPNV bei Weitem nicht so schlecht, wie ihn manche darstellen. Doch das eigene Auto vor der Haustür ist halt immer besser. Zur Ehrlichkeit gehört: Es gibt immer mehr Autos in Deutschland. Die Zahl der Autos pro Haushalt nimmt Jahr für Jahr zu. Bus und Bahn können in der täglichen Nutzung per se nie gleichwertig sein. Was bleibt anderes, als Schritt für Schritt die Nutzung des eigenen Autos weniger attraktiv zu machen und zugleich dem Pkw nicht weiter den roten Teppich auszurollen? **Ohne schmerzhaftes Eingriffe wird es nicht gehen.**

Und das bis 2030? Der Zeitrahmen für die angestrebte Reduktion der Treibhausgase im Verkehr ist knapp bemessen. Wer heute etwa das Heil in der Reaktivierung von Schienenstrecken sieht, lügt sich leider in die Tasche. Sogar die Beratungsgesellschaft KCW konstatiert mittlerweile: „Neu eingerichteter, qualitativ hochwertiger Busverkehr wird mit einem kurz- bis mittelfristigen Realisierungshorizont ... die zu präferierende Alternative sein“. Großartig! Dem WBO würde eine solche Schlussfolgerung niemand abnehmen.

Ihr Witgar Weber
WBO-Geschäftsführer



ON DEMAND – Neue Mobilität als Herausforderung für den Linienverkehr gemeinsam mit den Heilbronner Verkehrsgesprächen

Wann? ganztägig am 25. Oktober 2021

Wie? via Videokonferenz auf Ihrem PC oder Laptop

Wo? bequem in Ihrem Büro oder zu Hause

Eine wachsende Zahl an Verkehrsunternehmen hat On demand-Systeme im Portfolio, das Land will diese noch erweitert sehen. Bei der diesjährigen bus2go geht es daher um Aspekte und Zukunftspotentiale dieser flexiblen Fahrdienste.

Nutzen Sie die Gelegenheit zur Information und seien Sie mit dabei!

Der WBO veranstaltet diesen Kongress gemeinsam mit der Hochschule Heilbronn und der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.



©WBO

Das vollständige Programm sowie den Link zur Anmeldung finden Sie unter www.wbo.de / [Veranstaltungen](#) / [bus2go](#)

Der ÖPNV ist noch längst nicht über dem Berg: Branche braucht weitere Unterstützung

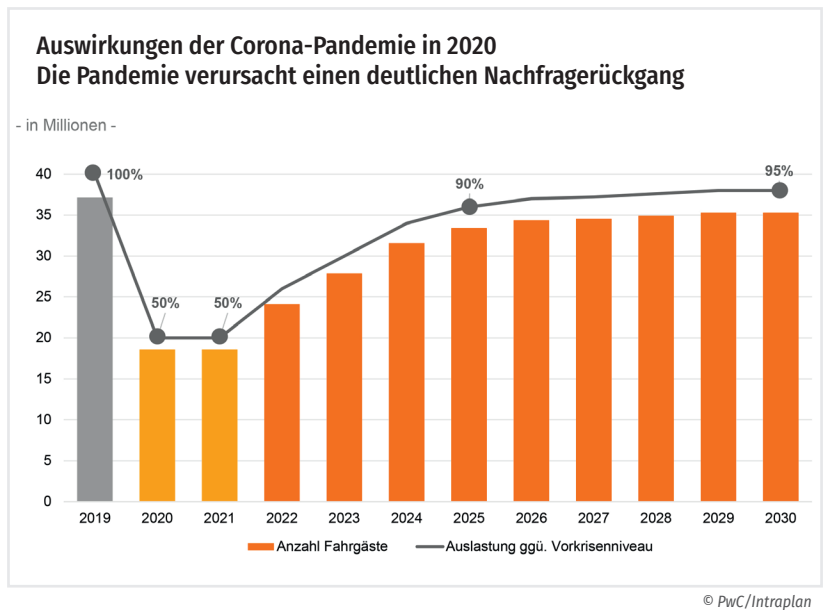
Wie ganz vielen Branchen, so hat die Pandemie auch dem ÖPNV massiv zugesetzt. In den Bussen blieben die Fahrgäste aus, Ticketeinnahmen fehlten. Das jahrelang aufgebaute Vertrauen in und die Akzeptanz von öffentlichen Verkehrsmitteln war nahezu über Nacht zunichte gemacht.

Doch die Politik meinte es gut, spannte einen ersten und auch einen zweiten Rettungsschirm für die gebeutelten Betriebe auf und gewährleistete so, dass das Leistungsangebot nahezu durchgehend in gewohntem Umfang den Fahrgästen zur Verfügung stand und steht. Der Dank geht an dieser Stelle ausdrücklich an ganz viele, die diesen Newsletter gerade lesen.

Derzeit sind alle Partner mit großem Aufwand bemüht, den Rettungsschirm des vergangenen Jahres verantwortungsvoll abzurechnen. Aus dem zugesagten Rettungsschirm 2021 sind für das erste Halbjahr bislang weniger als 50 Prozent der fehlenden Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen in die Kassen der Unternehmen geflossen. Die Hoffnung, dass zeitnah weitere Gelder aus dem Rettungsschirm ausgereicht werden – sofern das Finanzministerium einlenkt – besteht und wird hoffentlich nicht enttäuscht. Die Unternehmen im ÖPNV stehen in jedem Fall zu ihrem Wort und halten das Verkehrsangebot aufrecht!

Doch auch im kommenden Jahr sieht es nicht rosig aus. Die Folgen der Pandemie wirken noch lange nach (siehe Grafik), und so wird die Branche erneut auf finanzielle Unterstützung angewiesen sein. Vorsichtig geschätzt wird der Schaden grob mit der Hälfte der Verluste in diesem Jahr beziffert – das wären dann bundesweit rund 1,6 bis 1,8 Milliarden Euro.

Signale für einen weiteren Rettungsschirm 2022 gibt es aus anderen Bundesländern. Wir freuen uns, wenn sich Baden-Württemberg anschließt und seinen mittelständischen Busunternehmen weiterhin zur Seite steht.



Land plant eigenes CVD-Gesetz

Was wird aus der Busförderung?

Minister Hermann MdL hat es in einer Rede zur CVD vor dem Bundesrat am 28. Mai schon angedeutet: Die konkrete Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) soll in Baden-Württemberg per Landesgesetz erfolgen. Der Bund hat in seiner nationalen Umsetzung einerseits den Ländern die Verpflichtung zur Kontrolle der Beschaffungsquoten sauberer Fahrzeuge auferlegt, andererseits jedoch keine Instrumente zur Durchsetzung an die Hand gegeben.

Aus Sicht des Landes reicht eine Verwaltungsvorschrift nicht aus, um die Aufgabenträger zur Quotenerfüllung zu bewegen. Ebenso sind Finanzierungsfragen trotz hoher Förderung des Bundes bei Bussen und des Landes bei der Ladeinfrastruktur weiterhin ungeklärt. Der WBO macht seit langer Zeit darauf aufmerksam, dass es eine Förderkulisse braucht, die Investitionssicherheit für die Unternehmen schafft. Mittlerweile ist klar: Es bleibt eine Finanzierungslücke. Die Verkehrsunternehmen sind Corona-beutelt, höhere Fahrgeldeinnahmen sind abwegig, höhere Ticketpreise sind kaum durchzusetzen. Wer zahlt? Neben dem Streitpunkt um den Mobilitätspass eröffnet sich somit absehbar eine weitere Konfliktlinie zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsministerium.

Die Unternehmer blicken daher zu Recht mit Sorge in den Herbst / Winter.

Die Frage wird auch sein: Wie und in welchem Umfang ist die „klassische Busförderung“ davon betroffen? Klimafreundlich ist auch der moderne Dieselbus – nicht nur der E-Bus. Diese Botschaft ist noch nicht überall angekommen. Hier gilt es Chancengerechtigkeit einzufordern – auch und insbesondere für die Busunternehmen im ländlichen Raum.



V. l. n. r.: Thomas Hentschel MdL, Sprecher der GRÜNEN-Fraktion für klimaneutrale Antriebe; Martin Burkart, WBO und Jürgen Fallner von Fallner Reisen in Bühl

Manteltarifverhandlungen – ein Zwischenbericht

Der Tarifkonflikt zwischen Verdi und dem WBO dauert an.

Horst Windeisen, Geschäftsführer der Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH und Verhandlungsführer für den WBO sowie Yvonne Hüneburg, Stellvertretende Geschäftsführerin des WBO, nehmen zur aktuellen Situation Stellung:

Der Tarifkonflikt im privaten Omnibusgewerbe in Baden-Württemberg geht am 19. Oktober in die 9. Verhandlungsrunde. Seit Mai wird verhandelt. Warum gibt es noch keine Einigung?

Manteltarifverhandlungen sind keine Lohnverhandlungen. Ein Manteltarifwerk ist ein komplexes Vertragswerk, das sämtliche Entgelttatbestände regelt, die neben dem Lohnvertrag die Vergütung bestimmen. Anwendungsbereich, Tarifgruppen, Zulagen etc. werden darin detailliert vereinbart – und haben Auswirkung auf das Arbeitsverhältnis von ca. 9.000 Busfahrerinnen und Busfahrern in Baden-Württemberg.



Yvonne Hüneburg, Stellvertretende Geschäftsführerin WBO

Verdi fordert eine Bezahlung von Standzeiten, also von freier Zeit während einer Arbeitsschicht. Wird das denn bislang gar nicht bezahlt?

Auch heute schon wird unproduktive Zeit bezahlt, nur eben nicht in dem von Verdi gewünschten Umfang. Gemeinsam wollen wir die aktuellen Tarifregelungen – die Verdi im Übrigen mit ihrer Verhandlungsführerin auch bis heute so mitbeschlossen und damit mitgetragen hat – weiter verbessern. Das geht aber nicht in einer Nacht- und Nebelaktion, sondern nur mit Maß und Ziel. Wir hoffen sehr, dass Verdi in der nächsten Tarifrunde hier mit Augenmaß an die Thematik herangeht.



Horst Windeisen, Geschäftsführer der Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH und Verhandlungsführer WBO

Das Entgeltniveau ist schon hoch in Baden-Württemberg. Der Fahrgast kann nicht unbegrenzt zur Kasse gebeten werden, und die öffentliche Hand gibt schon heute sehr viel Geld in das System ÖPNV. Was ist finanziell möglich?

Die Spielräume sind eng, da brauchen wir gar nicht drumherum reden. Und die Pandemie-situation macht das Ganze nicht leichter. Immer noch fehlen viele Fahrgäste im ÖPNV, die Prognosen sind da auch für die nächsten Jahre nicht rosig. Als Verhandlungsführer kann und darf ich das nicht einfach ausblenden.

Außerdem können Lohn- und Manteltarif finanziell nicht isoliert betrachtet und bewertet werden. In Baden-Württemberg wird der höchste Stundenlohn im privaten Omnibusgewerbe in ganz Deutschland bezahlt: 18,33 Euro plus Zuschläge. Tendenz steigend, denn die nächste Lohnetarifrunde steht ja auch schon wieder vor der Tür. Das hat Einfluss auf die Gesamtentlohnung. Dennoch bewegen sich die Arbeitgeber: Neue Verkehrsangebote im Rufbus-Bereich sollen unter den Tarifvertrag fallen, das sichert langfristig Arbeitsplätze. Wir wollen die Tarif-

gruppen erweitern, um die Tarifentlohnung zu stärken. Und wir wollen eine zusätzliche Prämie als Leistungspauschale verankern. Wir wollen auch die freie Zeit, die während einer Arbeitsschicht anfällt, noch umfangreicher bezahlen als bislang. Aber eben so, dass ein Unternehmen das auch noch finanziell schultern kann.

Wie geht es weiter – darf bald mit einem Abschluss gerechnet werden?

Seit Mai verhandeln wir kontinuierlich. Dabei hat die Arbeitgeberseite stets umfangreiche Vorschläge unterbreitet und die Verhandlungen konstruktiv gestaltet. Am 19. Oktober werden die Verhandlungen fortgesetzt. Ein weitergehender Verhandlungstermin wurde auf den 29. Oktober eingeplant. Beim Anwendungsbereich, den Tarifgruppen und den Zuschlägen gibt es bereits einen Grundkonsens, alles vorbehaltlich einer Paketlösung. Jetzt gilt es noch den schwierigsten Punkt zu lösen, das Thema bezahlte Schichtzeit. Ich bin aber zuversichtlich: Mit Verständnis auf beiden Seiten für die Bedürfnisse und Zwänge des jeweils anderen, wird uns auch bei diesem Punkt eine Lösung gelingen. Und dann könnten die Verhandlungen pünktlich zu Beginn der Herbstferien abgeschlossen werden.

Umfrage des Reutlinger General-Anzeiger

Haben Sie Verständnis für den Busstreik?

Im Tarifkonflikt des privaten Omnibusgewerbes starten die Busfahrer in Reutlingen und Tübingen mit Ende der Sommerferien eine neue Streikrunde.

An der Umfrage haben **1412** Leser und Leserinnen des GEA teilgenommen.

Ja.	26 % (367 Personen)
Nein.	68 % (958 Personen)
Das ist mir egal.	6 % (87 Personen)

Mit freundlicher Unterstützung des Reutlinger General-Anzeiger/
Stand der Umfrage: 08.10.2021, 14:30 Uhr

Reiseverkehr: Die Maske muss weg!

Trotz verbandsseitiger Forderung hat die Landesregierung bei der Neufassung der Corona-Verordnung vom 16. September 2021 erneut keine Lockerung bei der Maskenpflicht vorgesehen. Auch nicht für geimpfte bzw. genesene Reisegäste. In anderen Bundesländern, wie beispielsweise Nordrhein-Westfalen, gibt es bereits den „Bus ohne Maske“ – ein klarer Vorteil für die Anbieter von Busreisen.



Durchsage:

„Unsere Reisebusfahrer und Reiseleiter sind geimpft, die Reisegäste sind geimpft, unsere Reisegruppen sind überschaubar und in konstanter Gruppenzusammensetzung unterwegs. Die Maskenpflicht im Bus ist angesichts dieser Rahmenbedingungen dem Reisegast einfach nicht mehr vermittelbar!“



Melanie Wekenmann,
E. Hartmann Reisen OHG
Rottenburg-Oberndorf

Mitglied im Ausschuss
Touristik des WBO

Die Branche fühlt sich hier mit anderen Bereichen „über einen Kamm geschert“. Denn: In der Bustouristik handelt es sich um geschlossene Gruppen von Personen, häufig in der Altersgruppe 60+. Die Impfquote ist hier überdurchschnittlich hoch – bei vielen Unternehmen sind bereits 90 bis 95 Prozent der Gäste vollständig geimpft.

Nicht vermittelbar ist auch der Umstand, dass die Reisegruppen beim Essen im Hotel oder Restaurant zulässigerweise ohne Maske zusammensitzen dürfen, jedoch dann im Bus durchgehend eine Maske tragen müssen. Den Reisegästen kann dies nicht plausibel erklärt werden und daher ist es auch nicht verwunderlich, dass die Buchungszahlen hinter den Erwartungen zurückliegen. Dabei drängt die Zeit, denn die aktuelle Reisesaison endet in der Regel bereits Ende Oktober und beginnt erst wieder im Frühjahr des kommenden Jahres.

Unser Fazit: Die Maskenpflicht am Sitzplatz im Reisebus muss zeitnah aufgehoben werden!

Wir freuen uns über aktuelle Signale aus dem Sozialministerium, dass die nächste Auflage der Corona-Verordnung Mitte Oktober ein 2-G-Optionsmodell vorsehen soll. Danach kann dann in einem Reisebus am Platz die Maske abgenommen werden, wenn alle Reisegäste einschließlich des Fahr- und Begleitpersonals vollständig geimpft oder genesen sind. Ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung, wir meinen diese Erleichterung ist seit Wochen überfällig.

Reisesicherungsfonds: Werden Busreisen unbezahlbar?

Die Zeit für die Umsetzung ist denkbar knapp, denn bereits zum 1. November 2021 soll der 750 Millionen Euro schwere Deutsche Reisesicherungsfonds starten. Für alle Unternehmen mit einem Reiseumsatz von mehr als zehn Millionen Euro ist eine Absicherung über den Fonds verpflichtend.

Die Mustervorlage für die Antragsvorbereitung wurde nun auf der Internetseite des Reisesicherungsfonds veröffentlicht: Bereits jetzt zeigt sich, dass jedes Unternehmen auch sensible Unternehmensdaten gegenüber dem Reisesicherungsfonds offenlegen muss. Es ist daher dringend geboten, die Antragstellung in ihrer Ausgestaltung anzupassen, denn so tiefe Einsichten in die Unternehmensstruktur sind mit erheblichen Risiken verbunden.

Eines ist jedoch klar: Die Kosten für eine Absicherung werden für die Busunternehmen erheblich steigen und schlussendlich vom Reisegast zu tragen sein. Bei der Festlegung der Prämien und der zu leistenden Sicherheiten wurden die unterschiedlichen Absicherungsrisiken der verschiedenen Reisearten völlig ignoriert, daher wird die Bustouristik unverhältnismäßig belastet. Eine mögliche Rückholung einer geschlossenen Busreisegruppe, wo sogar das Transportmittel vor Ort sich befindet, ist in der Risikobewertung klar definierbar, ganz im Gegensatz zu einem Veranstalter, dessen Gäste in der ganzen Welt unterwegs sind. Hier muss für jeden Gast individuell eine Rückbeförderung organisiert werden.

Somit muss das Risiko der großen Veranstalter auch von den kleinen Veranstaltern mitgetragen werden. Der WBO hatte im Vorfeld mehrfach auf diese Konsequenz hingewiesen. Leider vergeblich. Eine derartige Wettbewerbsverzerrung ist grundsätzlich schädlich für die Vielfalt in der Touristikbranche. Und könnte im schlimmsten Fall das Aus für Busreisen bedeuten.



© Andrey Armyagov/AdobeStock

Publikation „ÖPNV-Wissen kompakt“

Bereits im Jahr 2012 hat der WBO den Leitfaden „ÖPNV im Zeichen der 1370: Mittelstandsfreundliche Vergabeverfahren“ aufgelegt. Die Erfahrungen der vergangenen zehn Jahre haben uns veranlasst, in einer Publikation „ÖPNV-Wissen kompakt“ neu gewonnene Erkenntnisse, unter Berücksichtigung geänderter Rechtsvorschriften, zusammenzutragen und verständlich aufzubereiten. Die Umsetzung unserer Idee hat erneut Prof. Dr. Holger Zuck (Kanzlei Zuck in Stuttgart) zusammen mit einer internen Arbeitsgruppe übernommen.

Mit dem Kompendium wollen wir aufzeigen, wie Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemeinsam ÖPNV zukunftsorientiert gestalten können: mit allgemeinen Vorschriften, eigenwirtschaftlichen Verkehren, mittelstandsfreundlichen Vergabeverfahren und Direktvergaben. Sie stellen Varianten dar, die bei der Gestaltung des ÖPNV mindestens genauso wirksam sein können wie Ausschreibungen.

„ÖPNV-Wissen kompakt“ wird im Spätherbst erscheinen und allen Verkehrsunternehmen sowie Entscheidungsträgern als Praktikerhandbuch zur Verfügung stehen.



Prof. Dr. Holger Zuck

Baden-Württemberg-Index ÖPNV Straße – Tübingen schert aus

Mehrfach hat Verkehrsminister Hermann die Bedeutung des noch „jungen“ Baden-Württemberg-Index ÖPNV Straße betont. Auch im Schienenverkehr hat man in einer bundesweiten Arbeitsgruppe eine solche Branchenlösung erarbeitet. Bundesländer wie Rheinland-Pfalz nehmen sich den Baden-Württemberg-Index zum Vorbild für eigene Umsetzungspläne.

Zunächst wollen wir positiv vermerken: Immer mehr Aufgabenträger wenden den neuen Landesindex entsprechend der Veröffentlichung durch das Verkehrsministerium in den Vergabeverfahren an. Das stabilisiert den ÖPNV heute und in der Zukunft und damit auch die Pläne der Landesregierung zum weiteren ÖPNV-Ausbau.

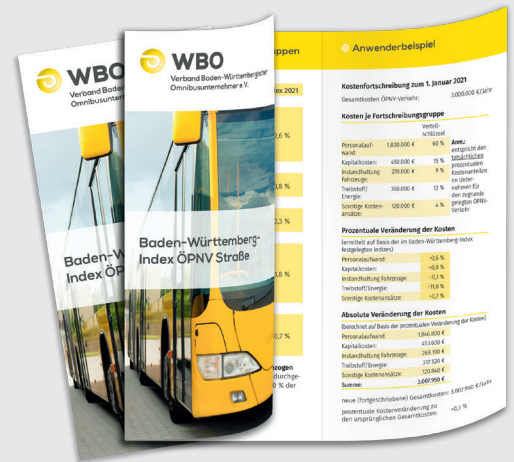
Leider gibt es aber auch immer wieder Negativbeispiele: So aktuell der Landkreis Tübingen. Insgesamt muss das Vorgehen des Landkreises Tübingen im aktuellen Vergabeverfahren (Tü-West2) also Provokation Richtung Bündnispartner, allen voran Richtung WBO und Verkehrsministerium, verstanden werden.

Im Landkreis Tübingen wurde in den Vergabeverfahren ein sehr komplexes Fortschreibungskonstrukt aufgenommen, aber eben nicht der Landesindex in seinem Gesamtumfang: „Rosinenpicken durch Aufgabenträger“ sozusagen.

Die Unternehmerschaft im Kreis fühlt sich „veräppelt“, der Verband ist alarmiert. Was hindert den Aufgabenträger daran, die tatsächlich nachgewiesenen Kostensteigerungen entsprechend dem gemeinsam entwickelten Index in den Verkehrsverträgen zu vereinbaren? Da wird von allen Beteiligten gemeinsam ein Landesindex entwickelt – und kaum ist er veröffentlicht, sucht man die nächste Ausfahrt. Kopfschütteln auf allen Seiten, vor Ort lenkt man trotz massiver Beschwerden nicht ein.

Gegeneinander statt Miteinander – so wird man dem Bündnis für den Mittelstand nicht gerecht!

Informationen und Erläuterungen zum Baden-Württemberg-Index ÖPNV Straße finden Sie [hier](#).



Touristik fordert: Pandemie-Kurzarbeiterregelungen bis 31.03.2022 verlängern!

Um die Belastungen der Corona-Pandemie für Arbeitnehmer und Arbeitgeber abzufedern, hat die Bundesregierung Sonderregelungen zum Kurzarbeitergeld eingeführt. Dies betrifft zum einen den erleichterten Zugang wie auch eine Erhöhung des Kurzarbeitergeldes und die volle Erstattung der Sozialversicherungsbeiträge. Die Regelungen sollen nach aktuellem Stand zum 31.12.2021 auslaufen.

Für die Touristik der falsche Zeitpunkt. „Das Wintergeschäft spielt in den meisten Touristikbetrieben eher eine untergeordnete Rolle. Die Corona-gebeutelten Bustouristikbetriebe haben bereits mit 2020/2021 zwei harte Coronajahre als Belastung, jetzt gilt es bis zum März und damit bis zum Saisonbeginn 2022 durchzuhalten. „Ohne eine Verlängerung der Kurzarbeiterregelungen kaum zu schaffen!“, so WBO-Geschäftsführer Dr. Witgar Weber.

Das Beschäftigungssicherungsgesetz sowie zwei Verordnungen stellen den Rahmen bis Ende 2021. Um Zukunftschancen für die Unternehmen im nächsten Jahr zu sichern und damit einen Weg heraus aus der Krise zu ermöglichen, müssen diese Regelungen um weitere 3 Monate bis 31.03.2022 verlängert werden. **Dieses Vierteljahr ist gerade für Unternehmen mit Saisongeschäft so wichtig. Wir appellieren hier an die Wirtschaftsvertreter von Land und Bund, den schwer gebeutelten Unternehmen über den langen Winter zu helfen. Nur so kann der Ausstieg aus der Pandemie zurück zu einer stabilen Wirtschaft gelingen!**



Ein kleines Schmankerl: „Rotwild fährt schwarz“

Da sage noch einer, in der Verkehrsbranche sei nichts los. Für Sie, liebe Leserinnen und Leser, haben wir einen Auszug aus dem Kuriositätenkabinett, aufgeschnappt von der dpa, der Deutschen Presseagentur:

Ein Hirsch ist in der Pfalz beim Zusammenprall mit einem Linienbus durch die Windschutzscheibe gekracht, verängstigt zwischen den Sitzreihen umhergelaufen und durch die geöffnete Hintertür geflohen. Das Tier war am Freitag plötzlich auf eine Straße in Elmstein im Kreis Bad Dürkheim getreten, wie die Polizei mitteilte. Der Busfahrer konnte eine Kollision nicht mehr verhindern. Das Tier flüchtete in den Wald.

Der einzige Fahrgast in dem Linienbus hatte den ungewöhnlichen Wildunfall beobachtet. Ein Jagdpächter wurde mit der Suche nach dem offensichtlich verletzten Tier beauftragt. Menschen waren laut Polizei nicht zu Schaden gekommen. Der Bus hatte einen Sachschaden von mehreren tausend Euro, er musste abgeschleppt werden. Die Polizei überschrieb ihren Unfallbericht mit den Worten: „Rotwild fährt schwarz“.



Foto: Polizei

Preisexplosion bei den Kraftstoffkosten und sonstigen Verbrauchskosten: Unbürokratische Lösungen erforderlich

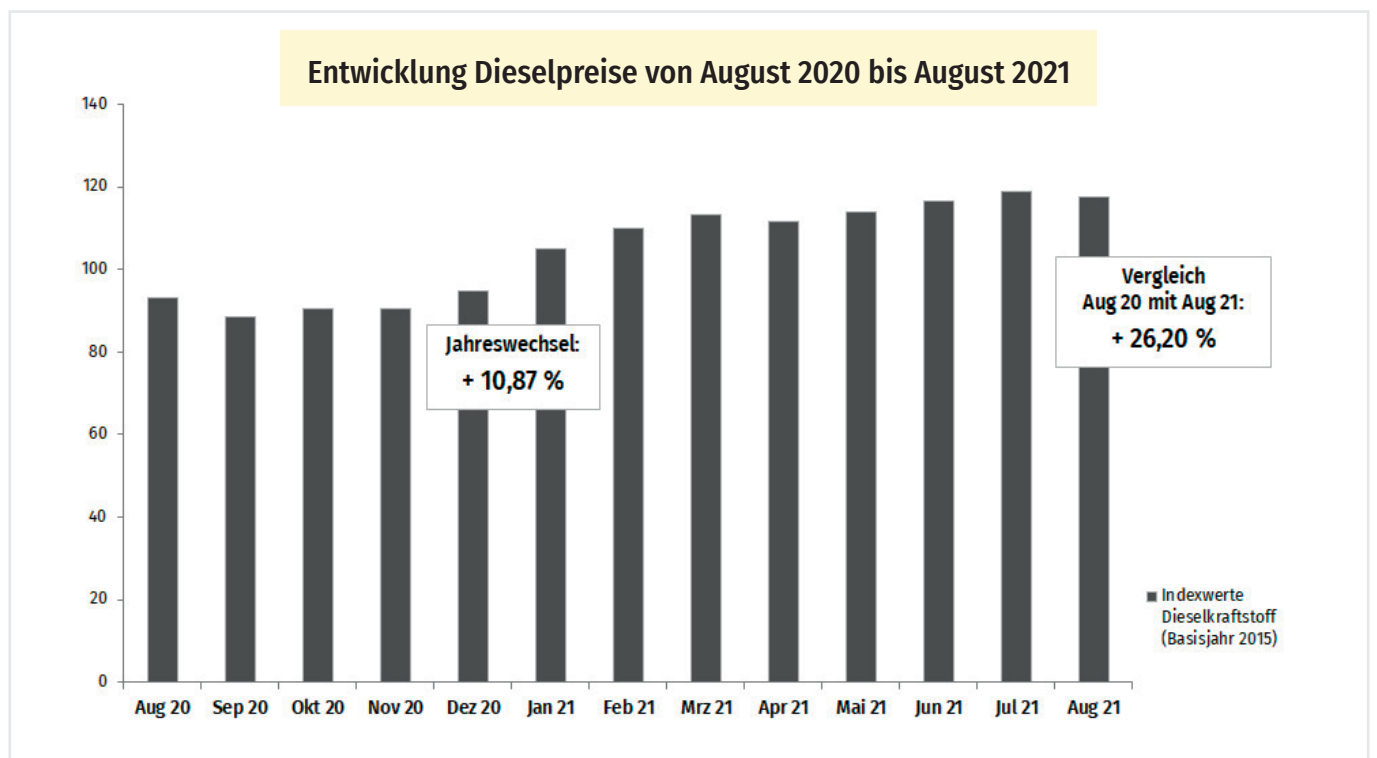
Die Pandemiesituation ist noch nicht überwunden, Fahrgastrückgänge und Rettungsschirme ohne Vollkostenausgleich sorgen für Ebbe in der Kasse der Busunternehmen. Nun kommt die nächste Herausforderung: **die Kraftstoffpreise steigen kontinuierlich und erreichen derzeit neue Spitzenwerte.** Preissteigerungen in Höhe von bis zu 33 Prozent in den Betrieben zum Vorjahr, Tendenz steigend. Was privat schon ärgerlich ist, wird von Berufs wegen zum unbezahlbaren Problem. Und nicht nur die Kraftstoffpreise steigen unaufhörlich. Auch die sonstigen Verbrauchsgüter wie Reifen, Geldwechsler, Fahrscheindrucker: Pandemiebedingt ist vieles davon rar und wenn überhaupt nur (über)teuert zu beschaffen.

Wie soll das finanziell gestemmt werden? Die bestehenden Verträge helfen hier nur bedingt weiter. Denn: ÖPNV ist vielfältig in der praktischen Ausgestaltung. Teilweise existieren Preisgleitklauseln bzw. Indexierungsregelungen, aber nicht immer umfanglich und zum Teil mit erheblichem zeitlichen Versatz. Der Unternehmer muss also in Vorleistung gehen. Subunternehmer haben häufig keine oder nur unzulängliche Kostenindexierungsklauseln, und das bei Verträgen, die finanziell schon kaum wirtschaftlich darstellbar sind.

Was tun? Wenn es Indexierungsklauseln gibt, kann mit Abschlägen bzw. Vorauszahlungen agiert werden, um den zeitlichen Versatz in den Griff zu bekommen. Wenn es keine solche Regelungen gibt, muss man sich zeitnah zusammensetzen und nachverhandeln. Die Preissteigerungen erreichen im Jahresvergleich 2020 auf 2021 nun Werte von über 30 Prozent – Tendenz steigend. Und im ÖPNV sind die Fahrzeugkosten eben ein Kostenblock, der direkt nach den Fahrpersonalkosten massiv zu Buche schlägt. **Da hilft nur eines: Miteinander das Problem lösen.**



© WBO/08.10.2021



Quelle: Statistisches Bundesamt, Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte (Inlandsabsatz) nach dem Güterverzeichnis für Produktionsstatistiken, Ausgabe 2009 (GP 2009) vom 20.09.2021, Lfd. Nr. 178
Urheber: WBO

Die Grafik zeigt die Entwicklung der Dieselpreise von August 2020 bis August 2021. Die Zahlen für September und Oktober 2021 liegen noch nicht vor. Die Tendenz zeigt jedoch: Die Preise werden sich noch weiter erhöhen.