

INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER



Sehr geehrte Damen und Herren,

die Coronapandemie liegt hinter uns, die Verkehre laufen wieder, der ÖPNV erreicht das Niveau vor der Pandemie, Busreisen sind bis 2023 ausgebucht – sehr gerne hätte ich mich mit solchen Botschaften zum Ende dieses Jahres an Sie gewandt.

Die Realität sieht leider anders aus: Das wild mutierende COVID-Virus hält die Welt im Klammergriff – mit weitreichenden Folgen für uns alle. Die privaten Omnibusunternehmen sind am Limit. Der Bustouristik geht langsam aber sicher die Puste aus und im ÖPNV fehlt viel Geld.

Nun sind wir vor allem eines: Unternehmerinnen und Unternehmer aus Leidenschaft. Gelitten haben wir viel in den vergangenen zwei Jahren seit dem Busreiseverbot vom 16. März 2020. Wir haben gekämpft – um unsere Fahrgäste, unser Personal, unsere Unternehmen, unsere Perspektive – und tun das immer noch. Für geleistete finanzielle Unterstützungen sind wir dankbar, doch jetzt stecken wir fest und alle

Bemühungen scheinen vergebens, weil immer neue Hürden aufgebaut werden.

Die Pandemie dauert an, eine Corona-Verordnung jagt die nächste. Kontrollen werden zur Pflicht und auf uns abgewälzt. Personal, zermürbt von teilweise langer Kurzarbeit, entnervt von renitenten Fahrgästen, kündigt. Der Dieselpreis steigt in schwindelerregende Höhen, und zu allem Überfluss sollen alternative Antriebe ohne finale Klärung der Rahmenbedingungen zügig umgesetzt werden.

Seien Sie versichert: Wir kämpfen weiter! Und wir brauchen **Sie**, die Entscheiderinnen und Entscheider, auch künftig. Allen voran wird die Bustouristik ohne weitere Hilfen nur schwer wieder in Gang kommen. Wir brauchen eine mittelstandsfreundliche Politik, die das Bündnis für den Mittelstand ernst nimmt, und Verständnis dafür, dass ein Umdenken für die Verkehrswende ein Prozess ist, der ausreichend Zeit erfordert.

Apropos Zeit: Viele unserer Verkehrsunternehmen sind seit Jahrzehnten am Markt, der Verband begeht 2022 sein 75. Jubiläum. Eine stolze Zahl. Selbstredend peilen wir den 100. Geburtstag an. Gemeinsam mit Ihnen wollen wir uns den Herausforderungen der Zukunft stellen.

In diesem Sinne setze ich weiterhin auf konstruktives Zusammenwirken!

Ihnen und Ihren Familien wünsche ich schöne Weihnachtstage und alles Gute für das neue Jahr – bleiben Sie gesund.

Ihr Klaus Sedelmeier
WBO-Vorsitzender



Aktueller Tarifabschluss: Neuregelungen sorgen für bessere Arbeitsbedingungen

Es ist vollbracht: Nach über 12 Verhandlungsrunden und etlichen Streiktagen einigten sich die Tarifvertragsparteien am 23. November 2021 auf einen neuen Lohn- und Manteltarifvertrag.

Zum 01. Dezember 2021 steigen die Löhne um 2,25 %. Im Manteltarifvertrag wurden zahlreiche Neuerungen vereinbart.

Das Wichtigste im Überblick:

- Ecklohn Omnibusfahrer KOM: 17,71 €/Arbeitsstunde, Berufskraftfahrer 18,74 €/Arbeitsstunde,
- Tarifvertrag gilt künftig auch für freigestellte Pkw-Verkehre und Linienbedarfsverkehre,
- Neue Tarifgruppen (u.a. Fahrer Pkw, Begleitpersonen, Fahrer KOM D1, ...),
- Erhöhung und Vereinheitlichung von Zuschlägen, insbesondere Erhöhung Nachzuschlag im ÖPNV von 15 % auf 23 %,
- Bessere Schichtzeitbezahlung: ab 01. Januar 2022 darf maximal 19 % der Schichtzeit unbezahlt bleiben, stufenweise Absenkung bis auf maximal 13 % in 2026. Daneben kein Pausenabzug bei Kurzdiensten und nur noch reduzierter Pausenabzug bei geteilten Diensten,
- Einführung einer Leistungspauschale in Höhe von 200 €.

Fazit: Der Neuabschluss geht einher mit einer – teilweise massiven – Verbesserung bei der Entlohnung des Fahrpersonals, und das bei Gesamtlöhnen, die bereits vorher die höchsten im privaten Omnibusgewerbe in Deutschland waren. Das ist wichtig, um den Fahrerberuf attraktiv zu halten und dem Mangel entgegenzuwirken.

Auf der anderen Seite bedeutet das eine betriebliche Kostenbelastung von bis zu 10 % on top, abhängig von Fahrplanmasse bzw. Dienstplangestaltung in den jeweiligen Verkehrsunternehmen. Das ist eine große Herausforderung für die Mitgliedsunternehmen, die es in den nächsten Monaten und Jahren zu schultern gilt.

Und dennoch: Die Tarifentlohnung sichert dem Fahrpersonal ein gutes Einkommen und sorgt für Qualität im ÖPNV. Das ist wichtig, gerade auch bei der Bedeutung, die dem ÖPNV im Rahmen der Verkehrswende zukommt. Eine Berücksichtigung dieser Kostensteigerungen im Rahmen von vertraglichen Indexierungsklauseln – auch bei Altverträgen – ist zwingend notwendig. Der Landesindex „BaWü-Index ÖPNV Straße“ dient dieser Qualitätssicherung, weshalb auch bei Altverträgen eine Einbeziehung dringend geboten ist. Bei Neuverträgen muss die Einbeziehung eine Selbstverständlichkeit sein.

Die Vergabestellen sind hingegen bei der Vergabe von Verkehrsleistungen gefordert: Sie müssen darauf achten, dass die Ausweisung der Tarifreue auf die freigestellten Pkw-Verkehre und auch auf die Linienbedarfsverkehre mit Pkw bei den Vergabeverfahren Berücksichtigung findet, um künftig Rügen bzw. Nachprüfungsverfahren zu vermeiden und gesetzesgetreue Verfahren sicherzustellen.

Kategorie	2021	2022	2023
1. Berufskraftfahrer			
1.1. Fahrer Pkw	18,74 €	19,17 €	19,60 €
1.2. Fahrer KOM	17,71 €	18,14 €	18,57 €
2. Fahrer Pkw			
2.1. Fahrer Pkw	15,00 €	15,38 €	15,76 €
3. Begleitpersonen (ohne Fahrer/Leitende)			
3.1. Fahrer Pkw	12,50 €	12,88 €	13,26 €
4. Spätschichtarbeiter			
4.1. Fahrer Pkw	19,00 €	19,38 €	19,76 €
5. Fahrer KOM			
5.1. Fahrer KOM	17,00 €	17,38 €	17,76 €
6. Sonstige Arbeiter			
6.1. Fahrer Pkw	14,00 €	14,38 €	14,76 €
6.2. Fahrer KOM	13,00 €	13,38 €	13,76 €

Überbrückungshilfe IV: Mischbetriebe dürfen nicht benachteiligt werden

Mischbetriebe dürfen bei der geplanten Überbrückungshilfe IV nicht benachteiligt werden. Glasklar ist diese Forderung des WBO.

Die Bundesregierung hat beschlossen, die zum Jahresende auslaufende Überbrückungshilfe III Plus in Form der Überbrückungshilfe IV bis zum 31. März 2022 fortzuführen. Der WBO sieht dies als positives Zeichen vor allem für die Bustouristikunternehmen, die aufgrund abgesagter Weihnachtsmärkte und coronabedingter Einschränkungen und Verbote in touristischen Zielgebieten zum Teil unter deutlichen Umsatzeinbrüchen leiden.

Die Förderbedingungen der Überbrückungshilfe III Plus sollen nach dem Bundesfinanz- und Bundeswirtschaftsministerium im Wesentlichen unverändert fortgeführt werden. Die Hürde, wegen der viele Busunternehmen in den bisherigen Überbrückungshilfen keinen Anspruch auf einen finanziellen Ausgleich hatten, wird damit leider jedoch ebenfalls weiter fortbestehen: Busunternehmen, die sowohl im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als auch in der Bustouristik tätig sind – und das ist in Baden-Württemberg der Regelfall –, erreichen aufgrund dieser „gemischten Struktur“ nicht den erforderlichen monatlichen Umsatzeinbruch von 30 % im Vergleich zum Referenzmonat im Jahr 2019. Im ÖPNV werden die Verkehrsleistungen auch während der Zeit der Pandemie, wo immer möglich, aufrechterhalten oder es werden entsprechende Ausgleichszahlungen geleistet; wohingegen der Umsatz in der Bustouristik durch nicht durchführbare Reisen oder im Nachgang abgesagte/stornierte Reisen bei vielen Unternehmen deutlich einbricht.

Um den von der Pandemie schwer getroffenen Bustouristikunternehmen den Zugang zu den zwingend erforderlichen Überbrückungshilfen zu ermöglichen, muss eine Spartenbetrachtung für die Busbranche mitaufgenommen werden. Die Unternehmen dürfen nicht dafür „bestraft“ werden, dass sie als „Mischbetrieb“ aufgestellt sind.



© tangofox/AdobeStock



Sebastian Seitz, Geschäftsführer
Seitz Bus GmbH & Co. KG, Kilsheim

3G-Kontrollen im ÖPNV

Einen Einblick in die Praxis zur bestehenden Kontrollpflicht im ÖPNV gibt Sebastian Seitz, Geschäftsführer Seitz Bus GmbH & Co. KG, Kilsheim.

Wie sind Ihre bisherigen Erfahrungen mit der 3G-Kontrollpflicht?

Sebastian Seitz: Leider durchweg negativ, sie belasten unser Unternehmen und das Personal schwer. Man hat, wie so oft auch hier, die Besonderheiten des Busverkehrs im ländlichen Raum vergessen.

Es gibt erstaunlich viele Fahrgäste, die nicht oder nicht vollständig geimpft sind. Hinzu kommen zerrissene Impfbücher, Screenshots von QR-Codes und vieles mehr.

Wie sieht die Umsetzung der Stichprobenkontrolle in der Praxis aus?

Sebastian Seitz: Es zählen nur noch die QR-Codes, aber wie prüfen? Mit den Privathandys der Fahrer? Soll ich jetzt für jedes Fahrzeug ein Handy zum Prüfen kaufen? Im Umkehrschluss kann man Testbescheinigungen überhaupt nicht prüfen. Dies sind oft schlecht vorgedruckte Zettel, die mit Kugelschreiber ausgefüllt werden. Sows kann jeder Grundschüler fälschen.

Wie ist die Zusammenarbeit mit Kollegen, Aufgabenträger und Verbund zu diesem Thema?

Sebastian Seitz: Diese ist sehr positiv und kooperativ. Durch die Aufgabenträgergesellschaft (VGMT) und den Verbund (VRN) bekommt man immer wieder Informationen und findet dort auch kompetente Ansprechpartner, insbesondere bei der rechtlichen Würdigung der Verordnungen. Im Unternehmerkreis erfolgt ein stetiger Austausch über die TauberVerkehrsgesellschaft (TVG – Zusammenschluss der privaten Verkehrsunternehmen im Main-Tauber-Kreis).

Wie geht das Fahrpersonal mit der Kontrollpflicht um?

Sebastian Seitz: Da wir unsere Verkehre im ländlichen Raum mit Einstiegskontrolle erbringen, gibt es kein separates Prüfpersonal. Somit ist natürlich auch die Einhaltung von Maskenpflicht und 3G-Regel Sache der Fahrer. Insbesondere Beleidigungen, Androhung von Gewalt sind neben Dingen wie Schulschließungen, Herunterfahren des ÖPNV-Angebotes, Kurzarbeit, Spuckschutz, Maskenpflicht, Verstärkerfahrten usw. zu nennen.

Gibt es schon Konsequenzen?

Sebastian Seitz: Leider ja, ich nenne ein Beispiel: Neulich hatten wir einen Fahrgast, welcher ein ungültiges Zertifikat vorzeigte. Der Fahrer verweigerte daraufhin die Beförderung. Der Fahrgast betrat dann trotzdem den Fahrgastraum und weigerte sich aussteigen. Wir mussten dann die Polizei hinzurufen. Das hatten wir auch schon häufiger mit Maskenverweigerern.

Tags drauf rief mich ein Busfahrer an und teilte mir mit, dass er in seiner Pause ein Vorstellungsgespräch hatte und zum nächst möglichen Termin kündigt. Auch wenn er sehr gerne bei uns beschäftigt war und der Wechsel mit Lohnverzicht verbunden ist, möchte er sich den ständigen Ärger nicht weiter antun. Ich befürchte, das wird kein Einzelfall bleiben.

Lösungsvorschlag?

Sebastian Seitz: Externes Prüfpersonal. Denn ohne solche externen Kräfte sieht es doch wie folgt aus: Die Verkehrsunternehmen sollen „COVID-Polizei“ spielen und sich täglich der Gefahr von Handgreiflichkeiten aussetzen. Das Ganze nur, weil das Land über Jahrzehnte, entgegen aller Hinweise aus Polizeikreisen, die Ordnungsbehörden kaputt gespart hat. Wenn der Staat solche Verordnungen erlässt, dann kann nur er für die Kontrolle und Durchsetzung zuständig sein.



Ohne Fahrpersonal keine Verkehrswende

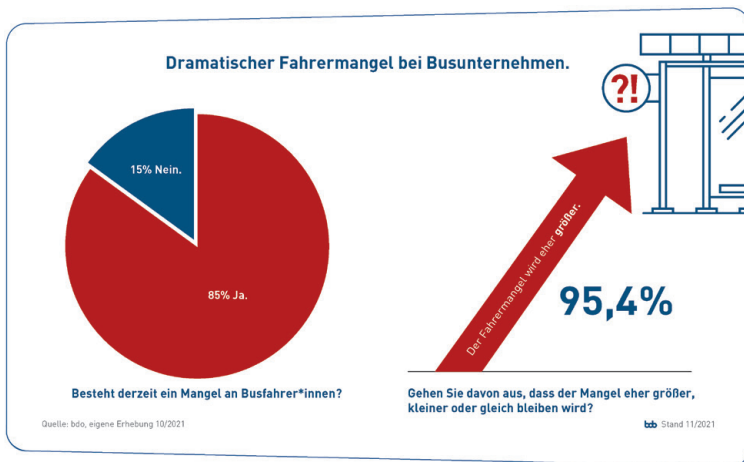


Die Politik will die Verkehrswende hin zu einer klimaneutralen Mobilität. Die baden-württembergischen Omnibusunternehmen stehen dazu – obgleich noch vieles im Unklaren liegt. Eines jedoch ist sicher: Ohne Fahrpersonal herrscht Stillstand.

Deswegen hat unser Bundesverband bdo eine bundesweite Kampagne ins Leben gerufen, um dem Fahrermangel entgegenzuwirken.

Auf der Website www.diebusunternehmen.de finden Interessierte Details zur Kampagne. Zentrales Element ist eine Datenbank, auf der interessierte Jugendliche nach Ausbildungsbetrieben suchen können und potentielle Arbeitnehmer sich über offene Stellen informieren können. Begleitet wird die Kampagne von Informationsmaterial zur Berufsausbildung und zum Beruf.

Die pandemiebedingt gebeutelte Branche nimmt für diese Kampagne viel Geld in die Hand. Allein, auch die Politik muss ihren Beitrag leisten. Stichwort: Busführerscheinkosten. Denn diese sind in Deutschland im Vergleich zu Nachbarländern noch immer exorbitant hoch (allein im Vergleich zu Österreich beträgt der Unterschied 300 % Mehrkosten!). Das muss sich ändern. Zumal die Unternehmen pandemiebedingt massiv mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Die Senkung der Kosten für den Busführerschein ist ein erster, ganz wichtiger Schritt. Denn ohne Busfahrerinnen und Busfahrer bleibt die Verkehrswende auf der Strecke!



Busförderprogramm des Landes: Dieselfahrzeuge weiterhin fördern

Das Wichtigste vorneweg: Dieselfahrzeuge müssen auch über das Jahr 2021 hinaus weiterhin gefördert werden – CVD hin oder her. Davon rückt der WBO nicht ab und wird weiter dafür kämpfen.

Mehr als 400 Linien- und Bürgerbusse hat das Land in diesem Jahr mit einem Fördervolumen von insgesamt 26,8 Millionen Euro gefördert – plusminus so viele wie in den vergangenen Jahren. Das diesjährige Busförderprogramm war jedoch anders als bisher verstärkt auf die Förderung von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen ausgerichtet. Hintergrund sind die Vorgaben des im Sommer in Kraft getreten Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (CVD). Mit der Neuordnung der Förderpriorisierung fand eine Verschiebung der Mittelverteilung im Vergleich zu den vergangenen Jahren statt: Bisher stützte die Busförderung überwiegend die privaten Busunternehmen im ländlichen Raum und entlastete so auch die Flächenlandkreise (im Schnitt 75 % der Fördermittel an private Unternehmen; im Schnitt 60 % der Mittel in den ländlichen Raum). In diesem Jahr flossen 80 % (rund 20,7 Millionen Euro) der Mittel in die Förderung von E-Busse und Busse mit einem Brennstoffzellenantrieb. Damit werden verstärkt kommunale Verkehrsunternehmen im städtischen Raum von den geänderten Förderbedingungen bei der Busförderung profitiert haben.

Hinsichtlich der Verkehrswende und dem Bestreben des Landes, 2040 klimaneutral zu sein, muss klar sein, dass die Ziele nicht unmittelbar erreicht werden können. Es wird einen Übergangszeitraum geben (müssen), in dem auch weiterhin Diesel-Fahrzeuge im ÖPNV benötigt werden. Und eines ist ebenfalls klar: Kein Fahrgast sitzt gerne in einem alten Bus. Der ÖPNV muss insgesamt attraktiv bleiben, wenn vermehrt Nutzer vom Pkw hin zum Bus gewonnen werden sollen. Dazu gehört auch eine junge, moderne Busflotte im ganzen Land, ganz unabhängig, ob Diesel- oder Elektrofahrzeuge.

Verlängerung Kurzarbeitergeld bis 31. März 2022: Weitere Nachbesserung erforderlich

Bis zum 31. März 2022 hat die Bundesregierung die Verlängerung des erleichterten Zugangs zu Kurzarbeitergeld und die erhöhten KUG-Leistungssätze ab dem vierten und siebten Bezugsmonat von Kurzarbeitergeld beschlossen. Wir haben die Beschlüsse sehr begrüßt. Allerdings sind noch Nachbesserungen erforderlich – vor allem, um die Arbeitgeber vor finanziellen, nicht zumutbaren Belastungen zu schützen.

Wir fordern, dass die vollständige Erstattung der von den Arbeitgebern trotz Kurzarbeit zu tragenden Sozialversicherungsbeiträge ebenfalls verlängert werden – bis mindestens 31. März 2022. Ab Jahresbeginn werden nur noch 50 % der Sozialversicherungsbeiträge erstattet. Die Busunternehmen können aufgrund pandemiebedingter massiver Umsatzausfälle keine Sozialversicherungsbeiträge für ihre Beschäftigten in voller Höhe finanzieren, die sie aufgrund von nicht stattfindenden bzw. abgesagten Reisen nicht einsetzen können.



Rettungsschirme für den ÖPNV – Jetzt bitte nicht nachlassen!

Der Rettungsschirm 2020 ist abgerechnet. Mit insgesamt 333 Millionen Euro wurden die Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg – zumindest was die Einnahmeausfälle aus Fahrausweisverkäufen anbetrifft – schadlos gehalten und konnten so den öffentlichen Verkehr für die Bevölkerung in gewohntem Umfang aufrechterhalten. Es war ein Kraftakt für alle Akteure. Ein großer Dank geht deshalb insbesondere an die Verbände für die Abwicklung und an die Politik, die die erforderlichen Finanzmittel bewilligt haben.

Das Jahr 2021 ist noch nicht ganz vorüber, aber es zeichnet sich durch die erneute Corona-Welle und die damit verbundenen Einschränkungen schon jetzt ab, dass die prognostizierten Einnahmeausfälle zu niedrig angesetzt waren und deshalb rund 58 Mio. Euro zu einem 100-prozentigen Schadensausgleich in der Kasse fehlen werden. Der Appell geht an dieser Stelle an die Vertreter der Landesregierung, diese Finanzierungslücke zu schließen – zum Wohle der Fahrgäste, aber auch zur Existenzsicherung der mittelständischen Busunternehmen.

Denn eines ist sicher: Auch das kommende Jahr 2022 wird einnahmeseitig kein normales werden. Praktiker und Fachleute der Branche sind sich einig, dass man das Kapitel ÖPNV-Rettungsschirme leider noch nicht schließen kann. Es werden weitere finanzielle Anstrengungen von Bund und Land erforderlich sein, um den ÖPNV auf Kurs zu halten.

Und wenn auch rückblickend die Behandlung des ÖPNV in der Pandemiezeit eher positiv zu bewerten ist, so sollten die bisherigen Richtlinien für die Ausreichung der Corona-Billigkeitsleistungen nicht als „Blaupause“ für eine neue Richtlinie 2022 dienen. Denn bisher ist ein Sektor völlig unberücksichtigt geblieben, nämlich der Berufsverkehr, der insbesondere im Raum Sindelfingen eine große Rolle spielt. Bei einem fehlenden Schadensausgleich besteht die Gefahr, dass aus wirtschaftlichen Gründen diese Verkehre eingestellt werden müssen, was den verkehrs- und umweltpolitischen Zielen entgegensteht. Nicht immer gut behandelt wurden außerdem Verkehrsunternehmen, die Subunternehmerleistungen erbringen oder im freigestellten Verkehr tätig sind. Sie gehörten nicht zu den Antragsberechtigten und waren deshalb auf das Wohlwollen ihrer Auftraggeber angewiesen. Leider wurden von diesen oft nicht einmal die fixen Kosten in ausreichendem Maße ausgeglichen. Verkehrsunternehmen, die ab dem Jahr 2020 Mehrverkehre im ÖPNV erbrachten, erhielten – aufgrund der fehlenden Datenbasis aus dem Jahr 2019 – für diese ebenfalls keinen Schadensausgleich. Es muss also nachjustiert werden, um den mittelständischen Strukturen gerecht zu werden.

Durchsage:

„Die Berufsverkehre gehören unter den ÖPNV-Rettungsschirm. Da dies nicht der Fall ist und weder Daimler noch die Aufgabenträger einspringen, bleibt den Verkehrsunternehmen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit nichts anderes übrig, als die Befreiung von der Bedienungspflicht zu beantragen.“



Franz Schweizer,
Schweizer Reisen
Verkehr & Touristik
GmbH, Waldachtal
WBO-Vorstand

CVD: Landesgesetz und Studie

Momentan erarbeitet das Verkehrsministerium Baden-Württemberg den Referentenentwurf eines Landesgesetzes zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD). In allen anderen Bundesländern hingegen wird der Weg über eine „Branchenvereinbarung“ gewählt. Die Kontrolle der Einhaltung der



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Vergabe- und Beschaffungsquoten für Sektorenauftraggeber und Aufgabenträger wird in

Baden-Württemberg somit per Gesetz erfolgen. Dabei ist es wahrscheinlich, dass nach dem Willen der Landesregierung die Sektorenauftraggeber und Aufgabenträger jeweils für sich die Mindestziele erfüllen müssen. Der Rahmen wird also für alle Beteiligten eng gesteckt.

Das Land hat sich dem Ziel der Klimaneutralität bis 2040 verschrieben. Auch die ÖPNV-Flotten müssen demnach bis dahin komplett umgestellt sein. Diesen Aspekt hat die gemeinsame CVD-Studie der Konsortialpartner WBO, Landesgruppe VDV Baden-Württemberg und Sphera AG mit in die Betrachtung aufgenommen. Die Studie, welche vom Verkehrsministerium unterstützt und begleitet wird, ist in ihren Grundzügen fertig und wird Ende Februar 2022 veröffentlicht. Über die Ergebnisse informieren wir Sie in der nächsten Ausgabe dieses Newsletters.

EU: Konsultation Lenk- und Ruhezeiten für Reisebusfahrpersonal

Darauf hat der WBO seit Jahren hingearbeitet: Ein eigenständiges Verfahren zu den Lenk- und Ruhezeiten für den Reisebus, damit die Anomalien der auf den Güterverkehr bezogenen Regelungen bereinigt werden können.

Ein Beispiel: Durch rigide Pausenregelungen muss es sein und kommt auch vor, dass auf der Rückfahrt wenige Kilometer vor dem Ziel noch 30 Minuten Pause eingelegt werden muss. Das stößt nicht nur bei den Fahrgästen auf Unverständnis. Anderes Beispiel: Ein Busunternehmen aus Straßburg darf eine 7-Tage-Deutschland-Rundreise ohne Fahrerwechsel unterwegs durchführen – ein Busunternehmen aus Kehl darf das nicht. Warum nicht? Solche Regelungen sind nicht hilfreich und auch nicht nachvollziehbar.

Die EU-Konsultation läuft bis 15. Februar 2022, sie ist veröffentlicht unter: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12488-Kraftomnibusfahrer-EU-Vorschriften-uber-Lenk-und-Ruhezeiten/public-consultation_de.

Bis zum 21. August 2022 prüft die Kommission, ob geeignetere Regelungen erlassen werden können, und teilt das Ergebnis Rat und Parlament mit (laut der sogenannten Revisionsklausel des Artikel 8 Absatz 10 VO 561/2006 – einer Kompromissformel aus dem EU-Mobilitätspaket). Der von der Pandemie gebeutelte Reisebusbereich braucht dringend ein Signal, dass die Bedürfnisse von Unternehmen, Fahrgästen und Fahrpersonal ernstgenommen und die Regelungen entsprechend angepasst werden. Das ist möglich, ohne Kompromisse bei der Verkehrssicherheit einzugehen. Vielmehr fühlt sich das Fahrpersonal oftmals von unpassenden Regelungen drangsaliert – und das muss sich ändern.

Preisexplosion bei Diesel und AdBlue®

„Wer sich über hohe Dieselpreise beschwert, soll halt Elektro fahren“ – so schallt es einem zeitweilen entgegen beim Versuch, auf ein derzeit bestehendes Problem aufmerksam zu machen.

Wir halten fest: Aktuell gibt es (noch) sehr viele Dieselfahrzeuge, und diese haben mit der seit Monaten anhaltenden Kostenentwicklung bei Diesel und AdBlue® ein großes Problem. Die Einnahmenseiten der Busbranche sind für die Leistungserbringer über Preisgestaltung wenig bis kaum zu beeinflussen – auch im darniederliegenden Reisebusbereich sind im hart umkämpften Wettbewerb die Preise kaum zu erhöhen – ganz zu schweigen von den politischen Ticketpreisen im ÖPNV. Nun steigen weltmarktbedingt die Kosten beim Dieselpreis auf ein Allzeithoch (9. November 2021: 1,57 €/Liter Diesel – und damit zwei Cent mehr als beim bisherigen Höchststand vom August 2012). Können die Kostensteigerungen nicht an die Kundschaft weitergegeben werden, hilft in der Regel nur eins: Betrieb einstellen. Oder das Delta von Dritten einfordern.

Somit dürfte klar sein: Die Jahrhundertaufgabe der Antriebstransformation ist kein kurz- bis mittelfristiges Rezept zur Lösung des Problems. Mittelspannung lässt sich nicht so schnell aus dem Boden zapfen.

Es explodiert jedoch nicht nur der Dieselpreis: Auch der Betriebsstoff AdBlue®, welcher in modernen Diesellagregaten für die Abgasreinigung des NO₂ sorgt, wird knapp. Die Preise haben sich hier verfünffacht – an öffentlichen Tankstellen ist AdBlue® nur noch mit viel Glück erhältlich. Und wenn, dann zu Mondpreisen. Zum Hintergrund: Aufgrund der weltweit explosionsartig gestiegenen Erdgaspreise haben Düngemittelhersteller ihre Ammoniakproduktion eingestellt, mit der Folge, dass die Harnstofflösung AdBlue® ebenfalls nicht mehr wie gewohnt zur Verfügung steht. Knappheit an allen Fronten.



© Jörg Hüttenhölcher/AdobeStock

Die betroffenen Branchen haben von der Politik keine konkrete Hilfe zu erwarten und sich deshalb selbst geholfen: Dank der Notfallversorgung durch den BGL (Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik) konnte über unseren Bundesverband bdo eine Alternative geschaffen und die Stilllegung von Fahrzeugen verhindert werden. In dieser Angelegenheit ist es für den WBO jedoch eine wiederholt bittere Erkenntnis: Je kleiner der Betrieb, desto geringer die Marktmacht, und umso schwieriger die Versorgungslage. Familiengeführte Mittelstandsbetriebe im permanenten Strukturnachteil – nur zu lösen durch Zusammenhalt.

Liebe Leserinnen und Leser,

an dieser Stelle sagen wir – auch im Namen unserer Mitgliedsunternehmen – Danke. Wieder liegt ein außergewöhnliches, ein kräftezehrendes und nervenaufreibendes Jahr hinter uns allen. Es hat uns gefordert. Und wir haben es in unterschiedlichen Ausführungen gemeistert. Gemeinsam.

Für Ihr Vertrauen und die im Ergebnis konstruktive Zusammenarbeit möchten wir Ihnen herzlich Dank sagen und setzen auf weiterhin gute Kontakte im neuen Jahr.

Ihnen, Ihren Mitarbeiterinnen, Mitarbeitern und Familienangehörigen wünschen wir alles erdenklich Gute. Bleiben Sie gesund.

Ihr WBO



© 5ph/AdobeStock