

INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER*INNEN



Liebe Leserinnen und Leser,

war Öffentlicher Verkehr immer schon so präsent? So komplex? So anspruchsvoll?

Als Verbandsgeschäftsführerin finde ich das spannend. Anspruchsvoll, aber auch spannend. Aus Unternehmersicht ist ÖPNV aktuell vor allem eines: eine große Herausforderung. Eine riesige Herausforderung. Eine Herausforderung, der wir uns als Verbandsgeschäftsstelle mit unseren Mitgliedsunternehmen, unserer Genossenschaft IGP und unserer Bildungseinrichtung combus gemeinsam stellen. Dafür sind wir da. Und wir sind aktiv!

Stichwort Personal: Wir werben für eine Führerscheinreform. Wenn diese nicht bald kommt, platzen jegliche Träume von der Verkehrswende auf Bundes- und Landesebene. Mit Aktionen wie „Tag des Busses“ und „Ran ans Lenkrad“ pushen wir mit unseren Mitgliedsunternehmen den Bus in vielfältiger Form mit viel Enthusiasmus und Aufwand.

Einen Beruf zu bewerben, der die Hürde Führerscheinkosten in Höhe von 13.000 Euro in sich trägt und damit unbezahlbar ist – das ist eine undankbare Aufgabe. Wolfgang Stöttinger, ein Unternehmer aus Österreich, erzählt im Interview (S. 3), wie es anders gehen kann.

Stichwort Fahrzeuge und Klimaschutz: Es geht um Rahmenbedingungen hinsichtlich der Antriebstransformation (CVD/SaubFahrzeugBeschG/ LMG), es geht um die Fragen der effizienten Fahrzeugbeschaffung (IGP Einkaufsgemeinschaft EG Busse), es geht um die Wahrung der Technologieoffenheit und letztlich um effizienten finanziellen Mitteleinsatz. Ein Bus, der wenig fährt (z.B. im ländlichen Raum), kann auch nicht viel fürs Klima tun. Da dürfen auch in der gesetzlichen Ausrichtung wirtschaftliche Betrachtungsweisen nicht aus dem Blick verschwinden.

Stichwort Deutschlandticket: Wir brauchen eine Diskussion über die Frage, wie ÖPNV langfristig finanziert wird. Passt dafür die aktuelle Finanzierungsstruktur? Ich meine: nein. Ist die notwendige Qualität im ÖPNV für eine Verkehrswende gesichert? Leider auch nicht. Die Verkehrswende braucht Geld für die Verkehrsleistung und eine Strukturreform. Das Ticket ist ein Anfang, jetzt muss konsequent nachgelegt werden.

Bei allem Reformbedarf darf nicht vergessen werden: Ohne Verkehrsunternehmen geht im öffentlichen Busverkehr gar nichts. Trotz allen Reformwillens: Am Ende muss es Betreiber für Busverkehre geben. Heute schon strecken wir uns bis zur Mongolei, um Fahrpersonal für den Linienverkehr anzuwerben. Heute suchen wir noch Fahrpersonal – übermorgen suchen wir womöglich nach Verkehrsunternehmen. Ob diese einfacher im Ausland zu finden sein werden, als heute das Fahrpersonal? Wohl kaum.

Sie merken, wir stellen uns den vielfältigen Herausforderungen der Branche. Gerne mit Ihnen als den Entscheidenden an unserer Seite, mit passenden Rahmenbedingungen und politischen Weichenstellungen. Und vor allem mit gegenseitiger Wertschätzung! Dass es gemeinsam besser geht, zeigt unsere ÖPNV-Exkursion nach Vorarlberg. Ein Beispiel, das Schule machen sollte.

Es grüßt Sie herzlich
Ihre Yvonne Hüneburg
Geschäftsführerin WBO

Einladung zur **bus2go**

gemeinsam mit den **Heilbronner Verkehrsgesprächen**

Wann? In Präsenz ganztägig am **09. November 2023**

Wo? Bildungscampus in Heilbronn, Gebäude 14 Bildungscampus Nord,
Raum TV 50

Verkehrswende: KLIMANEUTRAL!



Die Clean Vehicles Directive (CVD) und das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) geben die Richtung vor. Die Umsetzung: viele kleine Großprojekte. Dazu die Abhängigkeit von Dritten: Verfügbarkeit von Wasserstoff beziehungsweise Strom. Aus unterschiedlichen Blickwinkeln beleuchten wir die Thematiken.

Am Vormittag werden die Heilbronner Verkehrsgespräche den Schwerpunkt Wasserstoff und Biomethan umfassend darstellen.

Am Nachmittag widmet sich die bus2go mit hochkarätigen Referenten dann ganz dem Schwerpunkt Elektromobilität.

Wir freuen uns, Sie in den modernen Räumen des Bildungscampus begrüßen zu dürfen. Nutzen Sie die Gelegenheit für Networking und erhalten Sie Denkanstöße für Ihr weiteres Handeln.

Das ausführliche Programm und die Möglichkeit zur Anmeldung finden Sie unter: www.wbo.de/Veranstaltungen





Zwei Novellen beim SaubFahrzeugBeschG: Wird das geplante Landesmobilitätsgesetz überflüssig?

Der WBO hat gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden Städte- tag, Landkreistag und Gemeindetag sowie dem VDV das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg in einem Gesprächstermin darauf aufmerksam gemacht, dass das SaubFahrzeugBeschG aktuell vom Bund in gleich zweifacher Hinsicht novelliert wird. Zum einen ist eine Nachschärfung im Bereich paraffinische Kraftstoffe aus fossilen Rohstoffen beschlossen. Aktuell ist daher unklar, welche Fahrzeuge dann laut Bundesgesetz künftig noch als „sauber“ gelten können. Zum anderen wurde auf Bundesebene beschlossen, dass ab 2030 nur noch „bilanziell emissionsfreie“ Fahrzeuge beschafft werden sollen. Was sich hinter dieser Begrifflichkeit verbirgt und auch, auf welche Fahrzeuge sich diese Anforderung erstrecken wird, ist aktuell noch unklar.

Beide Novellen sind für November 2023 angekündigt. Auf jeden Fall ist klar: Der Bund ist aktiv und wird mehr für den Klimaschutz im Verkehr tun, als es das SaubFahrzeugBeschG als Bundesgesetz heute schon tut.

Das wirft Fragen auf bezüglich des geplanten Landesmobilitätsgesetzes BaWü (LMG). Wird es überflüssig?

Für uns ist klar: Ein Landesmobilitätsgesetz, das im Wesentlichen die Über- erfüllung des SaubFahrzeugBeschG anstrebt, käme aktuell zur Unzeit. Eine Übererfüllung jetzt anzugehen, ohne zu wissen, was der Bund als bundes- weitgeltende Messlatte vorgibt, das baut unnötige Doppelstrukturen auf. Doppelstrukturen? Der Bürokratie-Klassiker! Dazu sagen wir: Nein, danke!

Unsere Positionspapiere zum Thema finden Sie [hier](#).

ÖPNV-Akteure aus Baden-Württemberg bei gemeinsamer Fachexkursion in Vorarlberg

Erstmals waren der WBO, das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, der Landkreistag und der Städtetag Baden-Württemberg Veranstalter einer gemeinsamen Fachexkursion. Dabei waren zudem Vertreter von VDV, Verbänden und NVBW. Ziel war der Verkehrsverbund Vorarlberg mit Sitz in Feldkirch. Zwei Tage lang (28. und 29. September) erhielten die 32 Teilnehmerinnen und Teilnehmer vertiefte Einblicke in die dortige ÖPNV-Struktur, die „Marken“-strategie und den Stand der Antriebstransformation.

Deutlich wurde, welche Unterschiede es zur hiesigen ÖPNV-Struktur gibt. Vor allem der Verkehrsverbund Vorarlberg nimmt eine zentrale Dienst- leisterrolle für die verschiedenen ÖPNV-Akteure mit einem klaren Ziel ein: Ausbau des Öffentlichen Verkehrs. Eine Erfolgsgeschichte. Vor Ort überzeugt vor allem: Qualität in allen Bereichen. Nicht auf dem Papier, sondern Qualität in der Leistungserbringung. Qualität die bestellt, kontrol- liert und entsprechend auskömmlich bezahlt wird. Die Leistungserbringer? Viele mittelständische Busunternehmen in der Region. Bemerkenswert: In Vorarlberg sind deutlich mehr Frauen als „Lenkerinnen“ tätig als in Baden-Württemberg. Möglich wird das u.a. durch einen Busführerschein, der in Österreich 3.000 Euro statt 13.000 Euro kostet (siehe hierzu auch das Interview auf Seite 3) und Personalkonzepte, die ein Qualitätsbaustein der Leistungserbringung sind.

Der ÖPNV in Vorarlberg ist so erfolgreich, weil

- er regional, gemeinschaftlich gedacht und organisiert wird. Denn: wer in permanentem Austausch steht (v.a. Besteller, Betreiber, Benutzer) kreiert den besseren ÖPNV.
- Qualität definiert, im Detail beschrieben, bezahlt und danach auch über ein Monitoring abgesichert wird.
- E-Mobilität regional mit dem jeweils passenden Konzept umgesetzt wird.
- ein bezahlbarer Busführerschein auch Teilzeitbeschäftigung ermög- licht.
- spezielle Förderprogramme den Frauenanteil der Lenkerinnen auf 25-33 Prozent gepusht haben.
- der Öffentliche Verkehr in Vorarlberg über Qualität, Designstrate- gie und Marketing einen sehr guten Ruf erlang hat. Das hilft, neue Nutzer zu gewinnen und auch branchenfremdes Personal für den Öffentlichen Verkehr zu akquirieren.



Die gemeinsame Exkursion – eine tolle Erfahrung.
Darauf lässt sich aufbauen!

Interview mit Wolfgang Stöttinger

Wolfgang Stöttinger ist Inhaber und Geschäftsführer der sabtours Touristik GmbH aus Oberösterreich.

Das Thema Führerscheinkosten ist ein großes Thema in Deutschland. Es finden sich praktisch keine Fahrerinnen und Fahrer mehr am Arbeitsmarkt. Die Unternehmen schaffen es zuweilen nicht mehr, die ausgeschriebenen Fahrpläne zu fahren. Fahrausfälle sind an der Tagesordnung. Doch es geht anders, wie Wolfgang Stöttinger, Inhaber und Geschäftsführer sabtours Touristik GmbH aus Oberösterreich zeigt.

Herr Stöttinger, Sie sind Inhaber eines Busbetriebs in Oberösterreich. Wie sieht es in Österreich hinsichtlich des Fahrpersonals aus?

Wolfgang Stöttinger: In Österreich ist die Lage nicht so dramatisch, aber auch hier fehlen Lenkerinnen und Lenker für Busse. Wir sind ein Unternehmen mit drei Standorten. Insgesamt haben wir 190 Busse und beschäftigen 320 Lenker. Wenn wir Bedarf haben, dann bilden wir das Personal eben betrieblich in Zusammenarbeit mit der Fahrschule aus.

Das hört sich jetzt recht einfach an. Ist das so?

Wolfgang Stöttinger: In Österreich ist das für Unternehmen machbar. Wie in Deutschland besteht der Führerschein aus zwei Teilen: Es geht zum einen um den Führerscheinanwerb an sich, und zum anderen um die Berufskraftfahrerqualifikation, damit die Lenkerin bzw. der Lenker (so heißt bei uns in Österreich das Fahrpersonal) auch gewerblich fahren darf. Allerdings ist das Verfahren bei uns in Österreich sehr schlank ausgestaltet worden. Im Schnitt kostet es mich 2.500 Euro, einen Pkw-Fahrer zum gewerblichen Lenker zu qualifizieren.

Welch ein Unterschied zu Deutschland. Hier kostet der Busführerschein für einen Pkw-Führerscheininhaber zirka 13.000 Euro. Das ist ein riesiger Unterschied. Wie ist das unter demselben EU-Recht erklärbar?

Wolfgang Stöttinger: Die EU gibt nur den Rahmen vor. In Österreich ist das pragmatisch umgesetzt worden. Beim Führerschein gibt es eine geringe Pflichtstundenzahl von acht Fahrstunden. Im Schnitt brauchen die Führerscheinanwärter mit Vorbesitz Pkw etwa 15 Fahrstunden, um das Gefährt Bus im Verkehr sicher zu beherrschen und die Fahrprüfung zu bestehen. Die Berufskraftfahrerqualifikationsprüfung ist bei uns ein Multiple-Choice-Test, der 90 Minuten dauert. Den Fragenkatalog von 300 Fragen kann man lernen. So bilden wir Lenkerinnen und Lenker innerhalb von acht Wochen für den Einsatz im Unternehmen aus.

In Deutschland ist das leider anders. Was bei Ihnen acht Pflichtfahrstunden sind, sind bei uns 58 bzw. 83 Stunden, was zu erzwungenen Spazierfahrten auf deutschen Autobahnen führt. Und statt des Multiple Choice-Tests von 1,5 Stunden haben wir 140 Stunden Präsenzunterricht in einer Fahrschule. Bis zum Einsatz im Unternehmen vergehen mal ganz schnell sechs Monate...

Wie sieht es mit dem Anteil an Frauen im Fahrerberuf aus? In Deutschland liegen wir in vielen Busunternehmen bei unter fünf Prozent Frauenanteil. Verschärfend kommt hinzu: Die hohen Führerscheinkosten hemmen in Deutschland die Teilzeitarbeit. Es gibt praktisch keine Teilzeitbeschäftigten, weil dafür die Ausbildungskosten zu hoch sind. Damit entgeht uns ein großes Potenzial an Arbeitskräften.

Wolfgang Stöttinger: Auch hier sind wir besser. Der Frauenanteil liegt bei uns im Unternehmen beim Fahrpersonal bei 15 Prozent, andere Kollegen in Österreich kommen auf einen Frauenanteil von 25-33 Prozent. Das ist verschieden. In Österreich gibt es aber auch spezielle Förderprogramme der Arbeitsagentur für Frauen (z.B. FiTProgramm – Frauen in Handwerk und Technik), bei denen gerade im Bereich Umsteiger um Frauen für den Fahrerberuf geworben wird.

Ich sehe das so: Personal ist Unternehmenssache, wir bilden für unseren Bedarf aus. Und zwar das Personal, das das machen will und das zu uns passt. Der gesetzliche Rahmen dazu muss von der Politik kommen. In Österreich ist das in der Umsetzung gelungen.

Das Interview führte Yvonne Hüneburg, Geschäftsführerin WBO.



Zur Person:

Wolfgang Stöttinger ist Inhaber und Geschäftsführer der sabtours Touristik GmbH – ein Busbetrieb in Oberösterreich mit drei Standorten, 190 Bussen, 320 Lenkerinnen und Lenkern.

Die sabtours Touristik GmbH ist ebenso Busreiseveranstalter mit zugehörigem Reisebürofilialnetz.



Ausführliche Darstellung unter: www.wbo.de/Verö_entlichtungen/Personalbedarf



Facts zum Deutschlandticket aus Unternehmenssicht:

Einführung: 01.05.2023

Zuschusszusage 2023: 3 Milliarden Euro + ggf. Nachschuss

Zuschusszusage 2024: 3 Milliarden Euro

Zuschussbedarf 2024: Prognose 4,1 Milliarden Euro

Finanzierung Deckungslücke 2024: offen



Kontrolle des Deutschlandtickets

Das Deutschlandticket, und ab 01.12.2023 nun auch das DeutschlandticketJugendBW, taucht beim Zustieg in den Bus in unterschiedlichsten Formen und Varianten auf – sowohl optisch, als auch digital (Handyticket, Chipkarte). Das Fahrpersonal und die Verkehrsunternehmen sind nun in kürzester Zeit damit konfrontiert, dass mit den vorhandenen Verkaufsgeräten gar keine Kontrolle mehr möglich ist oder die Ticketprüfung schwerfällig ist, weil man verstärkt auf eher unkooperative Fahrgäste trifft. Dass eine Kontrolle und somit eine Sicherung der Fahrgeldeinnahmen so rasch wie möglich reibungslos funktionieren muss, steht außer Frage. Außer Frage steht aber auch, dass die Pauschale von 317 Euro je Verkaufsgerät (so sieht es die Richtlinie D-Ticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2023 vor) für eine Ertüchtigung der Kontrollfähigkeit bei weitem nicht ausreicht. Finanzielle Unterstützung tut Not.

Wir würden ein Förderprogramm eigens für den Zweck des kurz- und mittelfristigen Aufbaus einer umfänglichen Kontrollinfrastruktur begrüßen, damit Fahrgeldeinnahmen nicht verloren gehen und das Schwarzfahren nicht legalisiert wird. Ein Heranziehen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes ist mit max. 75 Prozent Förderquote nicht ausreichend und zudem mit bürokratischen, zeitlichen und organisatorischen Hürden belastet, was eine Nutzung für die Unternehmen zu kompliziert und aufwändig macht.

Busförderung: Fördervolumen passt nicht zum Transformationsziel des Landes

Es ist ein falsches Signal an die Branche, wenn das Land bis zum Ende des Jahrzehnts die vollständige Transformation von 7.000 Linienbussen anstrebt, die mindestens doppelt so teuer in der Anschaffung sind wie konventionelle Linienbusse, und auf der anderen Seite werden die Mittel für die Busförderung über zwei (!) Förderjahre deutlich reduziert.

Für das Förderjahr 2024 können bei der L-Bank seit Anfang September wieder Anträge für die geförderte Beschaffung von emissionsfreien und sauberen Bussen sowie Dieselnissen gestellt werden. Mit der Förderung verfolgt das Land Baden-Württemberg das Ziel, die Antriebstransformation im ÖPNV finanziell zu unterstützen und voranzubringen. Für die Verkehrsunternehmen im Land ist eine Förderung essentiell, da es ohne eine solche nicht gehen wird. Jedoch verkündete nun das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg vor wenigen Wochen bei einer Informationsveranstaltung zum Busförderprogramm 2024, dass für die Förderjahre 2024 und 2025 lediglich pro Jahr nur rund 15,2 Mio. Euro zur Verfügung stünden. Zum Vergleich: In den vergangenen beiden Förderjahren betrug das Fördervolumen pro Jahr rund 25 Mio. Euro – also fast doppelt so viel.

Das Thema Investitionsbedarf und Förderkulisse wird in diesem Jahr auch Teil des Programms bei der bus2go am 09. November in Heilbronn sein.

Deutschlandtickets: Finanzierung im ÖPNV-Gesetz regeln!

Ein Ticket mit deutschlandweiter Gültigkeit um 49 Euro im Monat ist seit 01. Mai ein Schnäppchen für viele (neue) Fahrgäste. Und es ist ein Kraftakt für alle Partner, die qualitativollen ÖPNV auf die Straße bringen wollen.

Nun ist Mitte Oktober, das Jahresende naht. Die Finanzierung für 2024? Völlig offen! Das geht so einfach nicht weiter! Die Verantwortlichen auf allen Seiten haben sich den Herausforderungen insbesondere im Bereich des Vertriebs und der Einnahmearbeitung angenommen. Was nun noch fehlt ist das klare Bekenntnis des Bundes und der Länder zu ihrer finanziellen Verantwortung und entsprechenden gesetzlichen Finanzierungsregelungen.

Und das nicht in Jahresraten! Die Einnahmeverluste durch das Deutschlandticket sowie die rabattierten Tickets müssen – unter Hinzunahme jährlicher Tarifsteigerungsraten – vollumfänglich ausgeglichen werden.

Das Deutschlandticket ist politisch initiiert und so müssen auch die Mehrkosten, insbesondere für die flächendeckende Einführung digitaler Vertriebs- und Kontrollinfrastruktur, durch Bund und Länder getragen werden. Und das gehört dann auch so ins ÖPNV-Gesetz des Landes Baden-Württemberg!

WBO unterstützt Initiative zur Steuerfreiheit von Mehrarbeit

Der Beruf des Busfahrers gilt seit Juni 2023 als Mangelberuf. Endlich wurde amtlich, womit die Busbranche schon lange kämpft. Das Fahrpersonal muss – insbesondere seit Corona – mehr arbeiten, mehr als sozusagen 100 Prozent der monatlichen Arbeitszeit, damit die Fahrpläne gehalten werden können und möglichst keine Fahrten im ÖV ausfallen. Eine große Belastung für das Bestandspersonal in den Unternehmen. Dieses große Engagement ist nicht selbstverständlich und gehört belohnt. Von daher unterstützen wir die politische Initiative, Mehrarbeit künftig lediglich mit Sozialabgaben zu belasten. Dies folgt dem Grundsatz: Wer mehr arbeitet, insbesondere im Bereich der Daseinsvorsorge, sollte weniger Steuern zahlen.

Dadurch wird ein Anreiz für alle jene geschaffen, die bereit sind, mehr als ihre monatlich festgeschriebene Arbeitszeit zu arbeiten. Das Personal hätte dann „mehr Netto vom Brutto“, eine unseres Erachtens dringend notwendige Anerkennung für Personen mit täglichem Engagement in Berufen, die „das Land am Laufen halten“.



Bildergalerie: Premiere Tag des Busses 2023
Hinter dem Lenkrad: nur strahlende Gesichter!



Selbst am Steuer eines Busses sitzen:
Der Tag des Busses macht dieses Gefühl erlebbar!
Danke allen, die diese Premiere am Samstag,
23. September 2023, mit begleitet haben.

**21. September 2024
SAVE THE DATE!**

Wir freuen uns auf den **Tag des Busses 2024**, wieder im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche – und dann deutschlandweit!

