

INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER



Liebe Leserinnen und Leser,

selbst Optimisten tun sich in diesen Zeiten schwer: Die Reisebusse stehen seit März – und damit schon seit einem halben Jahr abgemeldet in der Halle. Das ist für einen Bustouristiker schon vom reinen Anblick her schwer zu ertragen, das Unternehmerherz schmerzt.

Im ÖPNV rollen die Busse zwar, allerdings fehlen im Schnitt circa 30 % der Fahrgäste, regional sind es mal mehr, mal auch etwas weniger. Massive Einnahmeverluste tun sich auf. Die ÖPNV-Offensive des Landes – ausgerufen in besseren Tagen – ist erst mal vom Tisch. Aktuell sehen sich Unternehmen aufgabenträgerseitig mit kurzfristigen Leistungskürzungen konfrontiert – für alle Beteiligten eine schwierige Situation.

Und dennoch: Die Unternehmen mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern machen das Beste aus der Situation: In der Touristik setzt man verstärkt auf Erlebnisse in der Nähe und in der Natur, im ÖPNV stellen

die Busunternehmen im Land sicher, dass die Schüler auch in Coronazeiten mit dem flexiblen Verkehrsmittel – sicher und unfallfrei – zum Unterricht gelangen. Und das ist entgegen so mancher Verlautbarung von Schulleitern nachweislich eben der Bus und nicht das Kinderfahrrad.

Von daher rufe ich Ihnen zu: Lassen Sie uns optimistisch bleiben – gemeinsam können wir auch diese Krise bewältigen.

Es grüßt Sie herzlich,
Ihr Klaus Sedelmeier
Vorsitzender des WBO

bus2go, gemeinsam mit den Heilbronner Verkehrsgesprächen

Thema: ON DEMAND – Neue Mobilität als Herausforderung für den Linienverkehr

Wann: Montag, 09. November 2020, 10.00 bis 16.00 Uhr

Wo: Campus Hochschule Heilbronn oder virtuell via Videokonferenz

Keynotesprecher: parlamentarischer Staatssekretär Steffen Bilger, MdB

Eine wachsende Zahl an Verkehrsunternehmen nutzen On demand-Systeme, um ihr konventionelles Verkehrsangebot zu erweitern. Bei der zweiten Auflage unseres im vergangenen Jahr überaus erfolgreich angelaufenen Veranstaltungsformates **bus2go** befassen wir uns am **Montag, 09. November**, mit diesem komplexen Thema. In diesem Jahr sind die Heilbronner Verkehrsgespräche der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) in unsere Veranstaltung integriert.

Am Vormittag wird **Steffen Bilger**, MdB und parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium mit einer Keynote den Bogen zu den anschließenden Referenten spannen, die den Teilnehmern Aspekte und Zukunftspotenziale der flexiblen Fahrdienste aufzeigen.



Am Nachmittag kommen bei den **Heilbronner Verkehrsgesprächen** im Rahmen einer Podiumsrunde Fachleute zu Wort, die vielseitige Erfahrungen mit On demand-Verkehren gesammelt haben.

Besuchen Sie die **Präsenzveranstaltung am Campus der Hochschule Heilbronn** oder nehmen Sie **virtuell via Videokonferenz** teil. Gerne senden wir Ihnen das Programm zu. Wenden Sie sich dafür bitte an kerstin.sander@busforum.de.

Bundesprogramm Bustouristik: Aufruf Mittelübertragung in 2021

Das Bundesprogramm Bustouristik mit Förderzeitraum März bis Juni 2020 ist hinsichtlich der Antragstellung abgeschlossen. Von den 170 Mio € wurden nur 99 Mio € abgerufen. Das hat u.a. mit der Programmausgestaltung zu tun (keine Unterstützung für eigenfinanzierte Busse bzw. Busse nach Finanzierungsende), aber auch mit der Tatsache, dass aufgrund von „schädlichen“ KfW-Krediten so manches Busunternehmen wegen der Kleinbeihilfengrenze in Höhe von 800.000 € in 2020 nicht mehr in der Lage war, entsprechende Stabilisierungshilfen abzurufen.

Aufgrund dessen, dass die Bustouristik eine der Branchen ist, die unter der Pandemiesituation nachhaltig Schaden erfährt, ist es dringend geboten, die Mittelreste in Höhe von 71 Mio € für die Bustouristik ins Jahr 2021 zu übertragen. Eine neue Billigkeitsrichtlinie setzt jedoch das Einvernehmen der Koalitionäre voraus. Diese müssten im parlamentarischen Verfahren einen neuen Haushaltstitel für 2021 erwirken. Die Frist für Anmeldungen zur Haushaltsbereinigungssitzung des Deutschen Bundestages, die am 26. November stattfinden wird, endet bereits am **14.10.2020**.

Bitte unterstützen Sie das Anliegen, einen neuen Haushaltstitel für die Mittelübertragung im Bundestag zu erwirken.



WBO-Europatag am 23. Oktober – im digitalen Format

Thema: „Mobility Package Teil 1 – muss Harmonisierung immer wehtun? – Neue EU-Regeln für die Bustouristik im Licht der Pandemie“ ist das Thema an diesem Vormittag.

Wann: Freitag, 23. Oktober 2020, 10.30 bis 12.30 Uhr

Wo: Virtuell via Videokonferenz als Webex-Meeting



Pandemiebedingt sind auf Europas Straßen kaum Reisebusse unterwegs. Das Jahr 2020 ist aus Sicht der Bustouristik gelaufen, die International Road Union (IRU) rechnet mit einem durchschnittlichen Umsatzverlust in Höhe von 57 % für die Bustouristik EU-weit. Bei baden-württembergischen Reisebusveranstaltern dürften die Umsatzverluste für 2020 bei 80-90 % liegen.

Und dennoch: Die EU-Politik hat verstärkt Auswirkungen auf die baden-württembergischen Busunternehmen, auch mit Themen die noch aus der „Vor-Corona-Zeit“ stammen, wie das „Mobility Package“.

Zu dieser Veranstaltung laden wir Sie herzlich ein!

Coronabedingt wird der diesjährige Europatag am **Freitag, 23. Oktober**, von **10.30 bis 12.30 Uhr** rein virtuell als Webex-Meeting abgehalten. Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

Details zur Veranstaltung und Anmeldung finden Sie hier: <https://www.busforum.de/veranstaltungen>.

Landesprogramm Bustouristik – 40 Mio € Stabilisierungshilfe

Als einziges Bundesland hat Baden-Württemberg einen Rettungsschirm in Höhe von 40 Mio € für die gebeutelte Bustouristik gespannt.



Wir erinnern uns:

Busreiseverbot ab 17. März, damit einhergehend absoluter Stillstand in der Branche, Existenzsorgen bei den zahlreichen mittelständischen Busunternehmen im Land, Aufhebung des Busreiseverbotes zum 15. Juni. Soweit, so gut. Das Problem: Verunsicherung bei den Fahrgästen, weltweite Reisewarnungen. Wurden in den Sommerferien vereinzelte Reisen angeboten und auch durchgeführt, nehmen die pauschalen Reisewarnungen wieder zu.

„Mit den Hilfen von Bund und Land haben die Familienunternehmen eine Chance, dieses Jahr zu überstehen, obwohl die Bustouristik unverändert am Boden liegt“, so WBO-Geschäftsführer Dr. Witgar Weber.

Zum aktuellen Sachstand: Das Programm (Förderzeitraum September bis Dezember) ist derzeit über die L-Bank in der Abwicklung. Die Antragsfrist läuft noch bis Ende Oktober, laut L-Bank sollen jetzt die ersten Anträge beschieden werden und damit Geld ausbezahlt werden. Die Abstimmung zwischen Verkehrsministerium und L-Bank läuft dabei reibungslos – der Dank gilt hier allen Beteiligten.

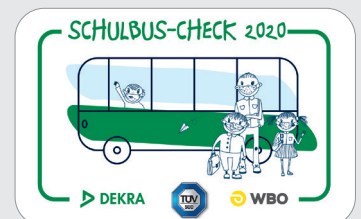
Fraglich ist die Perspektive für die baden-württembergischen Unternehmerinnen und Unternehmer: Busreisen werden auf absehbare Zeit bei weitem nicht das Niveau erreichen wie vor der Corona-Krise. Aus Sicht des WBO bleibt abzuwarten, ob die Branche nicht auch im kommenden Jahr auf Hilfe aus der Politik angewiesen ist.

Zehn Jahre Schulbus-Check

Baden-Württembergs Schülerinnen und Schüler kommen sicher in die Schule. Das ist das Ergebnis des diesjährigen Schulbus-Checks. Vor zehn Jahren hatte der WBO die Aktion gemeinsam mit verschiedenen Prüforganisationen ins Leben gerufen. Seitdem sind tausende Linienbusse im Land einem zusätzlichen Check unterzogen worden.

Neben Prüfkriterien wie Haltegriffen und Spiegel wurden in der knapp einstündigen Inspektion Bremsen, Reifen, Reversierreinrichtung (Einklemmsicherung) der Türen und Lichtenanlagen untersucht. Darüber hinaus haben die Fachleute Motorraum, Unterboden der Fahrzeuge sowie Achsen und Lenkung gecheckt.

Fazit: Der Bus ist nach wie vor mit Abstand das sicherste Straßenverkehrsmittel für den Weg zur Schule.



Interview mit Carry Buchholz, Geschäftsführende Gesellschafterin der Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL)



Carry Buchholz, Geschäftsführende Gesellschafterin der Ludwigsburger Verkehrslinien (LVL) / Bild: Holm Wolschendorf

intelligentes Energiemanagement mit Strom. Der Fuhrpark der LVL beinhaltet weitere elf serielle und parallele Hybridbusse, welche rein elektrisch die Haltestellen an- und abfahren können. Tests mit batterieelektrischen Bussen werden in unserem Unternehmen regelmäßig gemacht, um die stetige und schnelle Weiterentwicklung zu beobachten und in die Planungen mit einzubeziehen. Unsere Erfahrungen zeigen, dass die Technologie der Elektromobilität große Herausforderungen für die Unternehmen darstellt und dennoch spannend ist.

Gibt es nennenswerte Kraftstoff- und somit CO²-Ersparnis?

Carry Buchholz: Bei all unserem Hybridfahrzeugen können wir Kraftstoffersparnisse feststellen. Zwar sind diese von Fahrzeug, Techniktyp und Technikstand unterschiedlich, jedoch sehr erfreulich.

Auf welchem Stand sind Ihre Planungen hinsichtlich der Ladeinfrastruktur und dem Einsatz der in der Vergabe vorgesehenen 30 E-Busse?

Carry Buchholz: Wir haben beim Bundesumweltministerium diesen Sommer einen Förderantrag stellen können und warten nun auf den Bescheid. Parallel erstellen wir die Lastenhefte für die Ladeinfrastruktur und die Fahrzeuge. Die dazugehörige Ausschreibung soll nach Projektplan noch dieses Jahr abgeschlossen und Aufträge vergeben werden, sodass Ende nächsten Jahres die ersten Fahrzeuge einsatzfähig und in unseren Betrieb integriert sind. Ebenso sind wir mit unserem Energieversorger in Gesprächen, um eine ausreichende Stromzulieferung umzusetzen. Weitere Schritte folgen dann nächstes Jahr.

Wie hoch schätzen Sie das Risiko ein, eigenwirtschaftlich mit emissionsfreien Antrieben kalkulieren zu müssen?

Carry Buchholz: Hier ist zu sagen, dass ohne eine ausreichende Förderung von Bund oder Land, eigenwirtschaftlich die Einführung von Elektromobilität kaum bis gar nicht möglich ist. Ein weiteres Hindernis ist die Laufzeit der Genehmigungen. Die Infrastrukturkosten und Umgestaltung der Betriebshöfe muss langfristig gedacht und entwickelt werden. Dies ist sonst betriebswirtschaftlich schwer darstellbar.

Wie sieht es mit der BMU-Förderung aus, wie hoch ist der damit verbundene Aufwand?

Carry Buchholz: Bisher haben wir mit der Einreichung einer Projektskizze und dem Förderantrag Erfahrungen sammeln können. Dies ist für ein Unternehmen unserer mittelständischen Struktur eine Herausforderung gewesen und konnte nur mit externer Beratung gemeistert werden. Das Ergebnis ist jedoch noch offen. Die weitere Dokumentation und Berichterstellung werden nicht weniger herausfordernd werden. Der Aufwand ist nicht zu unterschätzen.

Welchen Einfluss haben die pandemiebedingten Einnahmeausfälle?

Carry Buchholz: Die Einnahmeausfälle haben auf alle Unternehmen in unserer Branche große Auswirkungen. Bei uns verschiebt sich die primäre Planung nach hinten, aber sollten wir Fördermittel vom Bund erhalten, haben wir dennoch einen Zeitplan einzuhalten. Diese Kombination macht die Einführung der Elektromobilität noch spannender und schwieriger.

Mehrverkehr fällt nicht unter den Rettungsschirm, wie lässt sich das kompensieren (wenn überhaupt)?

Dies kann ich heute noch nicht beantworten. Wir arbeiten eng und gut mit unserem Landkreis zusammen, führen Gespräche und müssen hier gemeinsam eine Lösung erarbeiten.

Busunternehmen investieren in die Verkehrssicherheit – Abbiegeassistenzsysteme

Baden-Württembergs private Busunternehmen investieren in Abbiegeassistenzsysteme und tragen damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Land ihren Teil bei. Beispiel: Das Unternehmen Knisel Bus + Reisen GmbH & Co. KG aus Stuttgart setzt im Stadtverkehr Remseck Mild-Hybrid-Linienbusse mit umfangreicher sicherheitsrelevanter Sonderausstattung ein, darunter auch das Abbiege-Assistenz-System. Dieses soll bestmögliche Sicherheit im Straßenverkehr besonders für Fußgänger und Radfahrer gewährleisten.

Verkehrsminister Winfried Hermann zeigte sich beim Praxistest in Remseck äußerst zufrieden. Das Land werde seiner Rolle als Vorreiter eines modernen ÖPNV gerecht – ganz im Sinne der Bestrebungen. Der Abbiegeassistent soll dabei auf deutschen Straßen zur Normalität werden, dazu setzt die Politik die Rahmenbedingungen: Der Bund hat ein entsprechendes Förderprogramm für das Jahr 2020 aufgelegt. Die Unternehmen tragen ihren Teil zur Umsetzung bei und investieren in moderne, immer sicherer werdende Fahrzeuge – damit der Straßenverkehr insgesamt sicherer wird und Unfallzahlen auch weiter rückläufig sind.



Verstärkerbusse für mehr Platz im Bus – Mittelbereitstellung bis zum Jahresende

Pünktlich zum Schulstart kommt aus dem baden-württembergischen Verkehrsministerium die gute Nachricht: Das Land unterstützt Verstärkerfahrten in der Schülerbeförderung mit zehn Mio €.

„Wir freuen uns, dass das Land ein Programm aufgelegt hat, wonach für die Schülerbeförderung mehr Busse zur Verfügung gestellt werden können“, so Dr. Witgar Weber, Geschäftsführer des WBO. Allerdings häuften sich beim Verband seit Schulbeginn die Beschwerden von Eltern hinsichtlich voller Schulbusse. „Wir fordern die Aufgabenträger auf, hier tätig zu werden“, so Dr. Weber. Busse sind vorhanden – der WBO hat nach einer Umfrage unter Mitgliedsunternehmen einen Vorhalt von etwa 400 Bussen ermittelt, die kurzfristig im Schülerverkehr eingesetzt werden können.

Bereits jetzt zeichnet sich ab, dass die Verstärkerbusse aufgrund der anhaltenden Pandemiesituation bis zum Jahresende benötigt werden – das Verkehrsministerium hat hier bereits verlautbart, dass Aufgabenträger diese Mittel bis zu den Weihnachtsferien abrufen dürfen.

Eine weitere Möglichkeit in Sachen nachhaltigem Gesundheitsschutz sieht der WBO in der Entzerrung der Schulanfangszeiten und appelliert an die Schulverwaltungen: „Es ist nicht nachvollziehbar, dass selbst in Pandemiezeiten die Schulverwaltungen sich so unflexibel zeigen und das Thema der Staffelung der Schulanfangszeiten nicht endlich ernsthaft angehen“, so Dr. Weber. Es gilt, die Schülermassen zu verteilen, das reduziert Risiken und trägt zur Pandemiebewältigung bei. Hier sieht der Verband insbesondere das Kultusministerium in der Pflicht, entsprechend lenkend einzugreifen.



Förderfälle Kleinbeihilfen und KfW-Kredite

Gut gemeint, ist nicht gut gemacht: Leider zeigt die Praxis, dass sich Hilfsprogramme für die Busunternehmen zur Stolperfallen entwickeln können. So auch der sicher gut gemeinte KfW-Schnellkredit.

Hintergrund: Nahezu alle Hilfen werden für die einzelnen Programme über die „Geänderte Bundesregelung Kleinbeihilfen 2020“ abgewickelt. So entfällt eine oft langwierige Notifikation in Brüssel. Der Höchstbetrag pro Unternehmen bzw. Unternehmensgruppe (sog. verbundene Unternehmen) über alle Programme hinweg, die als Kleinbeihilfen tituliert sind, wurde dabei auf 800.000 € für das Jahr 2020 festgelegt.

Problem 1: Der KfW-Schnellkredit wird mit dem kompletten, rückzahlbaren (!) Darlehensbetrag auf die Kleinbeihilfengrenze angerechnet. Im Ergebnis sind daher viele Betriebe für Stabilisierungshilfen blockiert – zur Verfügung stehende Gelder können aus Gründen des Beihilferechts jetzt nicht abgerufen werden. Folgen: Existenzgefährdung!

Problem 2: Sogenannte verbundene Unternehmen können für alle Unternehmen der Gruppe nur insg. 800.000 € an Stabilisierungshilfen erhalten. Das bevorteilt kleine Unternehmen und bestraft größere Unternehmen, die aber genauso existenzgefährdet sind.

Das ist aus WBO-Sicht unhaltbar. Nachdem zahlreiche Stabilisierungshilfen nun angesichts der Pandemiedauer verlängert und weitere Hilfen gewährt wurden, wäre es nur folgerichtig, die zu Beginn der Krise angesetzte **Höchstgrenze in Höhe von 800.000 € auf 1,4 Mio € hochzukorrigieren**. Weitere Details finden Sie im aktuellen [WBO-Brief an das Wirtschaftsministerium Baden-Württemberg](#).

Wir fordern den Bund auf, Verhandlungen auf EU-Ebene zur Verlängerung des befristeten Gemeinschaftsrahmens zur Kleinbeihilfe **bereits jetzt** aufzunehmen. In diesem Zusammenhang könnten auch die aktuelle KfW-Darlehensbewertung geändert und der Beihilferahmen betragsmäßig für Deutschland für 2020 noch erhöht werden.

Bitte unterstützen Sie dieses branchenübergreifende Anliegen von Unternehmen in ganz Deutschland – die Zeit drängt!

CVD – Antriebstransformation im ÖPNV

Die Umsetzung der Clean Vehicles Directive (kurz: CVD) in deutsches Recht steht bevor, der Referentenentwurf lässt leider immer noch auf sich warten. Da aber der Richtlinientext nur engen Spielraum aufzeigt, ist eines bereits klar: Auf die Busunternehmen kommen große Herausforderungen zu.

Nicht nur, dass sie ihren Fuhrpark mittel- bis langfristig auf emissionsfreie Linienbusse umstellen müssen, was mit erheblichen Kosten verbunden ist. Die reine Fahrzeugbeschaffung wird deutlich teurer, Betriebshöfe müssen mit neuer Ladeinfrastruktur oder Wasserstofftankstellen ausgestattet werden, die Vorhaltekosten steigen und der Fuhrpark wird größer werden müssen, um den reibungslosen Betrieb zu gewährleisten. Zudem muss genügend erneuerbare Energie zur Verfügung stehen, was vor allem hinsichtlich „grünen Wasserstoffs“ fraglich ist.

Für den WBO bedeutet das einen Paradigmenwechsel der Rahmenbedingungen im ÖPNV, insbesondere in Bezug auf die Ausschreibungspraxis. „Es wird nicht mehr möglich sein, eine Ausschreibung ohne Betriebshof im Verkehrsraum zu gewinnen“, ist sich WBO-Geschäftsführer Dr. Witgar Weber sicher. „Zudem muss die Ausschreibungsfrist von zehn auf 15 Jahre verlängert werden, um die hohen finanziellen Investitionen zumindest ein wenig abzufedern.“

Die absehbare Kostenexplosion um das Dreifache macht große Sorgen: „Wir befürchten, dass der ÖPNV dreimal so teuer werden wird“, so Dr. Weber. Dessen muss sich die öffentliche Hand bewusst sein.

Busförderung 2021

Nach aktuellen Aussagen aus dem Verkehrsministerium können Busunternehmen in Baden-Württemberg auch in 2021 mit einem Busförderprogramm rechnen. Aufgrund der Aufgabenfülle in diesem Jahr ist die Förderrichtlinie noch in Arbeit.

Der Bedarf an Investitionen in umweltfreundlichere Fahrzeuge ist da – im Rahmen des Busförderprogrammes 2020 wurden 494 Anträge gestellt, was einem Fördervolumen von fast 23 Mio € entspricht. Zur Verfügung standen insgesamt 25 Mio €.

Erforderlich aus Sicht des WBO ist unbedingt auch eine zusätzliche Förderung für die Beschaffung von emissionsfreien und sauberen Fahrzeugen gemäß der ab 02. August 2021 in Deutschland geltenden Clean Vehicles Directive (CVD). Die mittelständischen Busunternehmen können die immensen Kosten für die Beschaffung der Fahrzeuge und den Aufbau einer entsprechenden Infrastruktur nicht alleine stemmen.

Ob die bisherige Busförderung gegebenenfalls aufgestockt wird, um die CVD-Vorgaben umzusetzen oder ob es hierfür getrennte Förderrichtlinien geben wird, ist noch offen.

Wichtig für die Unternehmen ist Planungssicherheit. Wir hoffen, bald weitere Informationen aus dem Verkehrsministerium zu erhalten.



Corona und die Versicherungswirtschaft

In Krisenzeiten verwirklichen sich auch versicherte Risiken vermehrt. Das ist jetzt nicht überraschend, gefällt aber der Versicherungswirtschaft nicht sonderlich.

In der Krise haben die Branchenversicherer auf unterschiedliche Weise agiert: So wissen wir u.a. von der TourVers, dass Prämien hochgesetzt wurden – bei Nichtunterzeichnung der entsprechenden Vereinbarungen wurden Kündigungen ausgesprochen.

Während andere Versicherer hier um Schadensbegrenzung unter Fortführung der Verträge bemüht waren, hat die HDI Global SE als Versicherer mit einem Paukenschlag agiert:

Im September wurde bekannt, dass der Versicherer aus der Sparte Transport (in welcher auch die Touristik angesiedelt ist) zum Jahresende aussteigt. Für den Bereich Reiseversicherungen bedeutet das, dass HDI Global SE seinen Kunden **alle** in diesem Zusammenhang bestehenden Produkte wie Insolvenzversicherung, Reiserücktrittsversicherung, Reisekrankenversicherung, Reisegepäckversicherung zum nächstmöglichen Zeitpunkt (i.d.R. mit 3-Monatsfrist zum Jahresende 2020) gekündigt hat.

Das verunsichert die betroffenen Unternehmen in der derzeitigen Situation massiv. Innerhalb weniger Wochen muss eine Nachfolgeversicherung gefunden werden – keine leichte Aufgabe in Krisenzeiten.

Verärgerung macht sich breit: Die betroffenen Unternehmen fühlen sich von ihrem langjährigen Geschäftspartner regelrecht im Stich gelassen.

Eine Verschiebung der strategischen Neuausrichtung um ein Jahr lehnt HDI Global SE jedoch kategorisch ab.

Fakt ist: Reiseveranstaltung funktioniert nur über die Ausgabe von Insolvenzversicherungsscheinen. Die Rechnungstellung rein „im Nachgang“ ist kein taugliches Geschäftsmodell für die Branche.

Heißt verkürzt: **Ohne Insolvenzversicherung keine Reiseveranstaltung!** Die Kunden stehen im Regen.

Rufe nach einer Basis-Pflichtversicherung mit Kontrahierungszwang – ähnlich wie bei der KFZ-Haftpflichtversicherung – werden lauter. Ansonsten sind die Reiseveranstalter hier den wenigen Branchenversicherungen am Markt ausgeliefert: Ihre Existenz steht auf dem Spiel.