

INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER



Liebe Leserinnen und Leser,

als Berufsverband ist der WBO in vielerlei Hinsicht und auf unterschiedlichen Ebenen gefordert. Wir kümmern uns tagtäglich um konkrete Anliegen unserer Mitgliedsunternehmen, wir verhandeln die Tarifverträge für deren Personal, bieten Unterstützung bei der Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs und der Touristik und stehen bei diesen Themen in Kontakt mit der Politik, der Industrie, den Verwaltungen und somit ggf. auch mit Ihnen als „Entscheiderin“ oder „Entscheider“. Sie haben bisher schon in unregelmäßigen Abständen Informationen von unserer Geschäftsstelle erhalten. Wir wollen das nun verstetigen und haben dafür ein neues Format gewählt. Für Nachfragen zu den einzelnen Themen stehen wir gerne zur Verfügung. Am besten wir treffen uns nächste Woche bei unserer Jahrestagung in Stuttgart. Was Sie im Einzelnen erwartet, können Sie hier nachlesen. Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

Dr. Witgar Weber, Geschäftsführer des WBO

WBO-Jahrestagung – Schauen Sie doch einfach mal vorbei! Branchentreff – Leistungsschau – Stimmungs-Barometer

Informative Fachvorträge, Trends in Technik und Touristik, Diskussionen zu aktuell brennenden Branchenthemen – all das bietet die Jahrestagung des Verbands Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer (WBO e.V.), die am **29. und 30. November** in der Stuttgarter Schleyer-Halle stattfindet.

Am Donnerstag und Freitag erwartet die Besucher zudem eine große Fachausstellung, auf der Bushersteller, Zulieferer, touristische Partner und Dienstleister aus der Busbranche ihre neuesten Produkte und Angebote für die Omnibusunternehmen präsentieren. Damit ist die WBO-Jahrestagung Branchentreff, Leistungsschau auch aktueller Stimmungs-Barometer des privaten Omnibusgewerbes im traditionellen Busland Baden-Württemberg.

Das diesjährige Programm im Überblick:

Vortragsthemen am Donnerstag, 10.00 – 12.00 Uhr

- / Digitalisierung: Evolution statt Revolution
- / Der demografische Wandel kommt jetzt
- / Verkehrspsychologie? Sicher!

Vortragsthemen am Donnerstag, 14.00 – 16.00 Uhr

- / Stressbewältigung
- / Fahrerassistenz-Systeme
- / Baustellen der Moderne: Rücken und Nacken

Austausch mit der Politik am Freitag, 15.00 – 17.00 Uhr

- / Begrüßung Klaus Sedelmeier, WBO-Vorsitzender
- / Rede Oberbürgermeister Fritz Kuhn, Stadt Stuttgart
- / Grußwort Christiane Leonard, bdo-Hauptgeschäftsführerin
- / Rede Cem Özdemir, MdB, Vorsitzender Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
- / Podiumsgespräch
- / Schlusswort Dr. Witgar Weber, WBO-Geschäftsführer

Die Vorträge am Donnerstagnachmittag finden im Rahmen unseres Fahrtages statt. Auch in diesem Jahr ehrt der WBO unter der Schirmherrschaft von Minister Winfried Hermann MdL wieder Fahrerinnen und Fahrer, die den Bus zum sichersten Verkehrsmittel auf der Straße machen. Das Omnibusgewerbe kann auf dieses hohe Sicherheitsniveau stolz sein und tut eine Menge, es noch stetig zu verbessern. Neben der Ehrung von Fahrerinnen und Fahrern wird auch der Fahrernachwuchs entsprechend gewürdigt.

Das vollständige Programm finden Sie unter www.busforum.de.
Wir freuen uns auf viele Besucher!



Klaus Sedelmeier, WBO Vorsitzender





WBO Vorsitzender Klaus Sedelmeier, Landesverkehrsminister Winfried Hermann, stellv. WBO Vorsitzender Frank Wiest

Meinungsaustausch mit Minister Hermann: WBO drängt auf höhere Busförderung

Die Nachfolgeregelung zu § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG), die Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung sowie eine Erhöhung der Mittel für die Busförderung waren unter anderem Themen, die Vertreter des WBO bei einem Treffen mit Landesverkehrsminister Winfried Hermann am 7. September angesprochen haben.

Die WBO-Vertreter drängten speziell bei der Busförderung auf eine Erhöhung der Mittel. Baden-Württemberg hat im Haushalt derzeit 15 Millionen Euro für die Busförderung eingeplant. Gerade vor dem Hintergrund, dass der Verkehrssektor dazu beitragen soll, die Klimaschutzziele zu erreichen, ist eine Erhöhung der Mittel für den umweltfreundlichen Verkehrsträger Bus der richtige

Weg. So hat beispielsweise Bayern für die Busförderung mit 30 Millionen Euro einen doppelt so hohen Betrag wie Baden-Württemberg eingeplant.

Auch das Thema Förderung von Elektrobussen sprachen die WBO-Vertreter gegenüber Minister Hermann an. Das Problem bei der E-Bus-Förderung ist, dass die Förderprogramme des Bundes intransparent und mittelstandsfeindlich gestaltet sind. Zuschüsse gibt es beispielsweise aktuell nur, wenn pro Busbetrieb sechs Elektrobusse beschafft werden. Da die Kosten pro Bus bei rund 500.000 Euro liegen, bleibt der Mittelstand somit regelmäßig außen vor. Der Verkehrsminister sagte dem WBO bei diesem Thema seine Unterstützung zu.

Verdienstgrenze für Minijobber anheben

Der WBO setzt sich dafür ein, die Verdienstgrenze für geringfügig Beschäftigte anzuheben. Aushilfskräfte spielen – auch vor dem Hintergrund des zunehmenden Fahrermangels – in den Busbetrieben eine wichtige Rolle. Die starre Verdienstgrenze von 450,- Euro, die letztmals zum 1. Januar 2013 angepasst wurde, führt jedoch dazu, dass diese geringfügig Beschäftigten, so genannte „Minijobber“, in den Betrieben immer weniger Stunden arbeiten können. Ein Berufskraftfahrer konnte so 2013 noch 30,22 Stunden zum Tariflohn im Unternehmen arbeiten, während es aktuell nur noch 26,46 Stunden sind. Da auch Urlaubsgeld und Jahressonderzahlungen, die ebenfalls seither angehoben wurden, zu berücksichtigen sind, sinkt die Stundenzahl sogar noch mehr.

Eine Anhebung der Verdienstgrenze würde angesichts der Reallohnentwicklung auch keine Anreize setzen den Bereich der geringfügig Beschäftigten auszuweiten, sondern lediglich den Status quo erhalten. In den Busbetrieben würde sich dadurch die Personalsituation zumindest etwas entspannen.

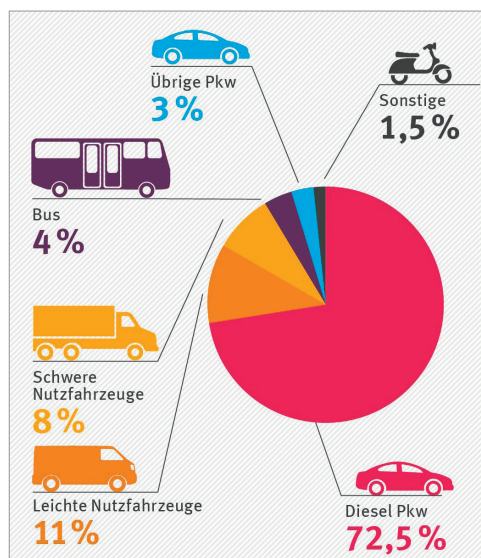
Vor diesem Hintergrund schlägt der WBO vor, die Verdienstgrenze der Minijobber anzuheben und sie künftig an die allgemeine Lohnentwicklung zu koppeln. Diesen Vorschlag hat der WBO der Wirtschaftsministerin von Baden-Württemberg, Nicole Hoffmeister-Kraut, unterbreitet, die diesen Vorstoß unterstützt und daher auch im Bundesrat ein entsprechendes Tätigwerden zugesagt hat. Auch der Bundesrat wird sich diesem Thema in seiner Sitzung am 23.11.2018 annehmen.

Dieselmotoren – Teil der Lösung und nicht des Problems

Nach dem Dieselskandal wird oftmals auch der Dieselbus kritisiert. Die Fakten zeigen jedoch, dass eine solche Kritik an der Realität vorbeigeht. Ein Vergleich zwischen Pkw und Omnibus zeigt, dass Dieselmotoren nur wenig zur Belastung der Umwelt beitragen und die Stickoxidwerte am Auspuff der Euro 6-Busse schon heute weit unter dem Grenzwert liegen.

Die geltenden Abgasnormen bei Omnibussen (Euro 6) und Pkw (Euro 6) unterscheiden sich darin, dass Nutzfahrzeuge die Grenzwerte in jedem Betriebszustand (d.h. auch im Realbetrieb, nicht nur auf dem Prüfstand) einhalten müssen. Die Bezugsgröße beim Bus ist die Leistung (gemessen in g/KWh), beim Pkw der Kilometer (mg/km). Bei der Bezugsgröße pro Kilometer kann der Motor in einem „Idealbetriebszustand“ gemessen werden, was nicht dem tatsächlichen Realbetriebszustand entspricht. „Mit der Bezugsgröße Motorleistung sind beim Nutzfahrzeugmotor Schummeleien nicht möglich“, weist der WBO auf einen entscheidenden Punkt hin.

Legt man die Zahlen des Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HABEFA 3.3), das im Auftrag der Bundesumweltämter von Deutschland, Österreich und der Schweiz erstellt wurde, zugrunde, stößt ein Diesel-Pkw mit Euro 6 im Realbetrieb das 2,5-fache an NOx eines Euro 6-Dieselmotors aus.



Der Anteil der Stickoxid-Immissionen des Busses beträgt damit laut Angaben des Umweltbundesamtes damit nur vier Prozent der Immissionen des gesamten Verkehrsaufkommens. In Baden-Württemberg, wo der Anteil an Euro 6-Bussen mit 36 Prozent höher ist als der Bundesdurchschnitt, dürfte der Anteil des Busses sogar noch niedriger sein.

Quelle: UBA, TREMOD 5.64, HEBEFA 3.3



Gerhard Maier, Auszubildender, Helmut Maier

Neue Wege beim Fahrermangel – Interview mit Gerhard Maier, Teinachtal Reisen Neubulach:

Herr Maier, auch in der Busbranche fehlt Fahrpersonal, insbesondere Nachwuchskräfte sind schwer zu finden. Sie haben sich entschieden, einen Flüchtling auszubilden – wie kam das zustande?

Antwort G. Maier: Herr N. wollte schon immer Busfahrer werden und so kam im Juli 2017 der Kontakt mit uns über das Betreuer-team seiner Wohngruppe zustande. Nach einem Betriebspraktikum konnte er im September 2018 mit seiner Lehre bei uns beginnen.

Ihr Auszubildender ist 19 Jahre alt und kommt als unbegleiteter Flüchtling aus Afghanistan, ist sozusagen alleine hier ohne Familie. Welche besonderen Herausforderungen bringt das mit sich?

Antwort G. Maier: Dieser Weg der Personalbeschaffung ist noch Neuland und aus diesem Grund besonders zeitintensiv, da bisher keine Erfahrung bestand.

Zum einen hat man es mit einem finanziellen Engagement zu tun, wie man das eigentlich sonst nur für Familienmitglieder übernimmt. Zum anderen haben Gespräche mit IHK, Arbeitsamt, Berufsschule, Stadtverwaltung, Landratsamt, diversen Fahrschulen, WBO und vor allem mit der Betreuergruppe und dem Bewerber viel Zeit in Anspruch genommen. Auch darf man nicht unterschätzen, dass unser Auszubildender aus einer ganz anderen Kultur kommt. Er ist durch Erlebnisse in seiner Heimat traumatisiert, das gilt es alles aufzufangen.

Welche Unterstützung haben Sie bei Ihrem Vorhaben erfahren?

Antwort G. Maier: Herr N. wird weiterhin im Rahmen der gesetzlichen Jugendhilfe unterstützt. Die Arbeitsagentur sah leider keine Möglichkeiten, uns bzw. unseren Auszubildenden zu unterstützen, wir fühlten uns hier doch sehr auf uns allein gestellt. Es fehlt in Deutschland die Möglichkeit, Menschen – egal woher sie kommen – in den Arbeitsmarkt zu bringen. Selbst bei echten Mangelberufen wie dem Busfahrerberuf gelingt das aktuell nur sehr schwer. Ohne die enge und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Betreuergruppe wäre dies alles nicht möglich gewesen. Die Aufenthaltsgenehmigung muss 2x jährlich verlängert werden, ohne Garantie, dass nach dem hoffentlich erfolgreichen Abschluss der Ausbildung eine Aufenthaltserlaubnis erteilt wird.

Der Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer Bus“ ist ein dreijähriger Ausbildungsberuf. Welche Kosten kommen hier auf Sie als Unternehmen zu?

Die Ausbildung zum Berufskraftfahrer ist im Gegensatz zu handwerklichen Berufen um ein Vielfaches teurer und ohne jegliche staatliche Unterstützung. Allein mit den benötigten Führerscheinen für Pkw, Mietwagen und Bus ist man da schnell im fünfstelligen Bereich, und das ist nur ein Teil der Gesamtkosten. Dies sind hohe Ausgaben für mittelständische Unternehmen wie wir eines sind.

Aber das ist ja noch nicht alles: Unser Auszubildender ist hier ohne Familie und Unterstützung. Er braucht Hilfe bei Behördengängen, eine Wohnung in Unternehmensnähe und gesellschaftlichen Anschluss.

Wie wichtig ist Integration?

Antwort G. Maier: Integration ist in einem solchen Fall besonders wichtig, da Busfahrgäste, insbesondere Schüler und deren Eltern sehr kritisch beobachten, wer sie bzw. ihre Kinder zur Schule bringt. Und ganz grundsätzlich gesprochen: ich denke, nur über Arbeit gelingt Integration in unsere Gesellschaft.

Was wünschen Sie sich von der Politik?

Antwort G. Maier: Die Entscheidung, ein solches Wagnis einzugehen, ist nicht leicht. Wird der Bewerber generell und erfolgreich die Ausbildung beenden und auch danach bleiben? Der zeitliche und finanzielle Aufwand ist immens und ohne Aussicht auf Erstattung.

Von daher finde ich es von der Politik nicht angemessen, wie man Arbeitgeber hier finanziell im Regen stehen lässt: zum einem bei der Aufenthaltserlaubnis und zum anderen bei der Ausbildungsunterstützung.

Wir brauchen Zukunftsperspektiven für junge Menschen wie unseren Auszubildenden. Busfahren ist sein Traumberuf und ich bin mir sicher, dass er diese Ausbildung mit großem Einsatz und Engagement absolvieren wird. Dies muss anerkannt und wertgeschätzt werden, insbesondere auch von den politisch Verantwortlichen. Als Unternehmer erwarte ich, dass man ausbildungswillige Unternehmen mit so hohen Ausbildungskosten finanziell unter die Arme greift.





Kommt die Busmaut durch die Hintertür?

Die Bundesregierung hat sich zwar klar gegen die Einführung einer Maut für Busse ausgesprochen und auch die Landesregierung von Baden-Württemberg lehnt eine solche Maut ab, nun aber besteht die Gefahr, dass eine solche Maut für Fern- und Reisebusse durch die europäische Hintertür kommen könnte. Hintergrund ist, dass sich das Europäische Parlament mit seiner Entscheidung zur Eurovignetten-Richtlinie am 25. Oktober für ein neues Mautsystem im Straßenverkehr in der EU ausgesprochen hat. Der im Parlament in Straßburg mit deutlicher Mehrheit – auch der deutschen Abgeordneten – angenommene Vorschlag sieht im

Detail vor, dass Länder, in denen bereits eine Maut für einige schwere Nutzfahrzeuge existiert, diese auf alle entsprechenden Fahrzeuge der Kategorie ausweiten müssen. Da in Deutschland eine Lkw-Maut erhoben wird, müsste diese, gemäß der aktuellen Vorschläge, nun auch für Busse gelten. Die Höhe dieser Maut soll abhängig von der gefahrenen Strecke sein. Vorgesehener Start für das neue System wäre das Jahr 2020.

Mit einer Busmaut würde ausgerechnet das sauberste Verkehrsmittel im Fernverkehr mit einer zusätzlichen Abgabe belastet werden. Fahrgäste in Bussen sind zudem oft Senioren, Auszubildende und Schüler. Die mit einer Maut verbundenen höheren Kosten würden ausgerechnet diese Gruppen treffen. Eine Busmaut ist also sowohl klima-, wie auch sozialpolitisch unverständlich. Darüberhinaus bildet der Bus gerade im ländlichen Raum das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und würde mit einer neuen Abgabe auf nicht nachvollziehbare Weise benachteiligt. Statt den Busverkehr mit neuen Abgaben zu belasten, müsste er stattdessen gefördert werden, um die Klimaschutzziele zu erreichen.

Im Personenverkehr steht der Bus in direkter Konkurrenz mit dem Pkw und weist dabei ohne jeden Zweifel die deutlich bessere Klimabilanz auf. Den Bus mit dem Güterverkehr gleichzusetzen und ihn mit einer Maut zu belasten, wie es das Europaparlament getan hat, ist daher nicht nachvollziehbar. Wir fordern die Bundesregierung auf zu ihrem „Nein zur Busmaut“ weiterhin zu stehen und dies auch in den nun anstehenden Trilog-Verhandlungen zwischen Europäischem Rat, Europaparlament und EU-Kommission in Ergebnisse einfließen zu lassen.

Damoklesschwert gewerbsteuerliche Hinzurechnung – Was muss die Bustouristik noch ertragen?

Die gewerbsteuerliche Hinzurechnung schwebt über den Unternehmen, die in der Bustouristik tätig sind, wie ein Damoklesschwert. Seit Jahren sind hier Gerichtsverfahren anhängig mit ungewissem Ausgang. Fakt ist: Die gewerbsteuerliche Hinzurechnung von Hotelleistungen ist für die mittelständischen Busreiseveranstalter ein weiterer Kostenfaktor in einer Reihe von ganz vielen Preistreibern, denen sich die Branche ausgesetzt sieht. Neue Datenschutzvorgaben, das neue Reiserecht, Entsenderichtlinien, Umsatzsteueranmeldungen im Ausland, dann noch die drohende Busmaut – die Liste der Kostenfaktoren scheint sich beliebig fortsetzen zu lassen. Wie viel kann die Bustouristik ertragen bzw. noch stemmen?

Die Hinzurechnung von eingekauften Hotelleistungen zum Betriebsgewinn bedeutet für inländische Reiseveranstalter zudem einen gravierenden Wettbewerbsnachteil gegenüber ausländischen Veranstaltern, die einer finanziellen Belastung durch die gewerbsteuerliche Berücksichtigung von Vorleistungseinkäufen nicht ausgesetzt sind.

Zuletzt hatte auch der Tourismusbeauftragte der Bundesregierung Thomas Bareiß die gewerbsteuerliche Hinzurechnung beim Einkauf von Hotelkontingenten als ein „Unding“ bezeichnet. Bareiß will sich als parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft und Energie für einen klarstellenden Hinweis hinsichtlich der Auslegung der aktuellen Steuergesetze einsetzen, damit dieses Thema endlich wieder vom Tisch kommt. Die Zeit drängt!

TÜV: Busse sind ein sehr sicheres Verkehrsmittel

Nach dem Dieselskandal wird oftmals auch der Dieselbus kritisiert. Die Fakten Busse gehören laut dem „TÜV-Bus-Report 2018“ zu den sichersten Verkehrsmitteln in Deutschland. „Busse sind ein sehr sicheres Verkehrsmittel und schneiden bei den Hauptuntersuchungen besser ab als Nutzfahrzeuge“, erklärte Richard Goebelt, Bereichsleiter Fahrzeug & Mobilität beim TÜV-Verband (VdTÜV) bei der Veröffentlichung des TÜV-Reports.

Die Ergebnisse des Reports zeigen, dass bei 12,2 Prozent aller bei der Hauptuntersuchung begutachteten Reise- und Linienbusse „geringe Mängel“ und bei 15,3 Prozent „erhebliche Mängel“ festgestellt wurden. Bei erheblichen Mängeln muss der Bus zunächst repariert und dann erneut begutachtet werden. Die Einstufung als „verkehrsunsicher“ – die zur sofortigen Stilllegung führen würde – ist laut den TÜV-Prüfern statistisch zu vernachlässigen.

Kraftomnibusse, die acht oder mehr Fahrgastplätze haben, müssen in Deutschland alle zwölf Monate zur Hauptuntersuchung. Zusätzlich durchlaufen sie nach einem Jahr alle sechs und nach drei Jahren sogar alle drei Monate Sicherheitsprüfungen. Dies trägt zum hohen Sicherheitsstandard bei.

