

INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER



Liebe Leserinnen und Leser,

das Thema Klima ist in aller Munde – wegen der überaus heißen Temperaturen im Juni und natürlich wegen 'Fridays for Future'. Jede/r Einzelne kann seinen Beitrag dazu leisten; auch die Busbranche wird sich da nicht rausreden. Am E-Bus allein kann das Weltklima aber nicht genesen. Die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors machen gut 18 Prozent aller klimarelevanten Emissionen in Deutschland aus. Lediglich ein Prozent hiervon (nicht ein Prozentpunkt!) entfällt wiederum schätzungsweise auf Busse. Die politische Forderung nach mehr E-Mobilität grenzt daher an Augenwischerei und mutet wie ein Ablenkungsmanöver vom eigentlichen Verursacher Pkw an. Busse sind bei uns schon heute umweltfreundliche Massenverkehrsmittel mit vielfältigem Antriebsmix (Diesel-, Hybrid- und E-Busse). Das finden wir sinnvoll. Nachhaltige Lösungen sind gefragt, und dazu bedarf es einer ganzheitlichen Betrachtung. Auch wenn E-Mobilität gerade „hip“ ist und man Dieselbusse gerne verteufelt. Auf Fakten basiert das nicht, weshalb ich Ihnen zurufen möchte: „Lassen Sie uns diese Themen mit Besonnenheit anpacken. Schließlich ist das, was heute trendy ist, morgen womöglich schon wieder out!“

In diesem Sinne grüßt Sie freundlich,

Ihr Dr. Witgar Weber, Geschäftsführer des WBO

WBO-Tarif mit Spitzenlöhnen im Bundesvergleich

Der WBO hat mit der Gewerkschaft Verdi eine Einigung in der diesjährigen Lohnrunde erzielt. Mit dem Monat März sind die Löhne im privaten Omnibusgewerbe des Landes um 3,3 Prozent gestiegen; ab Januar 2020 steigen sie nochmals um 2,3 Prozent und ein Jahr später um weitere 2,0 Prozent. **Damit liegt der Stundenlohn eines Busfahrers/Berufskraftfahrers aktuell bei 16,60/17,56 €.** Im Bundesvergleich sind diese Löhne einsame Spitze. Daneben wurden erstmals Mindestausbildungsvergütungen für die Berufe Berufskraftfahrer Bus (BKF) und Fachkraft im Fahrbetrieb (FIF) vereinbart. Der Manteltarifvertrag läuft noch bis 30. Juni 2020; Verhandlungen hierzu werden mit Beginn des nächsten Jahres aufgenommen. Hier wird es dann vor allem um den Anwendungsbereich, um Tarifgruppen und Pausenregelungen bzw. die bezahlte Zeit pro Arbeitsschicht gehen.



Einladung zum Parlamentarischen Abend

„Maultäschle-Treff“

am Mittwoch, 10. Juli 2019
in der Rotunde der Staatsgalerie Stuttgart
(bei schlechtem Wetter im Apsidensaal)

- * Eintreffen der Gäste ab 17.30 Uhr
- * Beginn 18.00 Uhr (bis ca. 20.00 Uhr)

In lockerer Atmosphäre wollen wir uns als privates Busgewerbe im Land mit den Vertreterinnen und Vertretern der Landespolitik über aktuelle Fragen austauschen und Ihnen die Rückwirkungen auf die tägliche Praxis in den Unternehmen darstellen.

Wir hoffen auf gutes Wetter in einer nicht alltäglichen Umgebung.

Anmeldung [hier](#).



Der WBO gratuliert: Zwölf Abgeordnete aus dem Südwesten im EU-Parlament



v.l.: MdL Isabell Huber (CDU), MdL Fabian Gramling (CDU), MdL Daniel Karrais (FDP), Minister der Justiz und für Europa Guido Wolf MdL (CDU), MdL Prof. Dr. Erik Schweickert (FDP), MdL Andrea Schwarz (Grüne), MdL Nicolas Fink (SPD), Klaus Sedelmeier, WBO-Vorsitzender

Im Mai wurde das neue EU-Parlament gewählt, die Wahlbeteiligung im Land lag bei 64 Prozent. **Wir gratulieren den gewählten neuen Amtsträgern aus Baden-Württemberg:**

CDU: Rainer Wieland, Daniel Caspary, Andreas Schwab, Norbert Lins

SPD: Evelyne Gebhardt

FDP: Andreas Glück

Grüne: Anna Deparnay-Grunenberg, Michael Bloss, Romeo Franz

AFD: Jörg Meuthen, Lars Patrick Berg, Joachim Kuhs

Der WBO hat die dreiwöchige Europa-Bustour des Ministeriums der Justiz und für Europa zur Europawahl am 26. Mai unter dem Motto „#deinestimme zählt“ unterstützt. Der Europabus tourte dabei plakativ durch 14 Städte in ganz Baden-Württemberg. Zum Auftakt hatte Europaminister Guido Wolf gemeinsam mit Klaus Sedelmeier und Witgar Weber die Bustour den Medien am 3. Mai vor dem Landtag vorgestellt.

Der WBO-Vorsitzende sagte bei der Eröffnung: „Wir Omnibusunternehmer sind Europäer der ersten Stunde. Mit unseren Busreisen in europäische Länder haben wir seit Beginn des Massentourismus die Begegnung verschiedener Kulturen unterstützt. Gerne tragen wir mit der Europa-Bustour einen kleinen Teil dazu bei, den Menschen den europäischen Gedanken näherzubringen.“

Die Busbranche verknüpft mit der neuen Legislaturperiode des Europäischen Parlaments eine klare Erwartungshaltung hinsichtlich einer schon lange bestehenden Forderung: **endlich eigenständige Lenk- und Ruhezeiten für den Busverkehr!**

Hintergrund: Die EU-Kommission hat im Rahmen des hochumstrittenen Teil 1 eines „Mobility Package“ zugesagt, dass ein Verfahren zu speziellen Vorschlägen bei den Lenk- und Ruhezeiten für den Busverkehr eröffnet wird. Die entsprechende Revisionsklausel ist Gegenstand der anstehenden Verhandlungen zwischen den europäischen Institutionen. Der WBO geht fest davon aus, dass diese Revisionsklausel unstrittig ist und die EU-Kommission busspezifische Vorschläge unterbreiten wird, die losgelöst von der Verquickung mit anderen Themen zunächst im Verkehrsausschuss TRAN, danach im Plenum und auch im Rat mehrheitsfähig sein werden.

Gerne stehen wir den Europaabgeordneten zu diesem wie auch anderen Europathemen als Gesprächspartner zur Verfügung.

Vom Busunternehmer zum Mobilitätsdienstleister: Die neue flexible Welt

Beim ÖPNV-Kongress am 22. Mai 2019 in Sindelfingen diskutierten 250 Gäste über aktuelle Entwicklungen in der ÖPNV-Branche in Baden-Württemberg. Ein Schwerpunkt lag dabei auf dem Thema der **flexiblen Bedienformen**. Anhand von sechs Beispielen aus Baden-Württemberg wurde aufgezeigt, wie sich „On demand“ regional passgenau umsetzen lässt. Die Lösungsansätze zeigen, was die Branche aktuell alles leistet, immer den Fahrgast im Fokus. Vier der Vorträge zu den Verkehren **„Centro/VGC Plus, RufBus Zollernalb, Reallabor Schorndorf und SSB Flex“** finden Sie [hier](#).



ÖPNV zum Nulltarif: Qualität und Leistung haben ihren Preis

Professor Dr. Frank Fichert von der Hochschule Worms referierte beim ÖPNV-Kongress des WBO zum Thema „ÖPNV zum Nulltarif“. Er ging anschaulich auf Ziele, Gestaltungsmöglichkeiten und bisherige Erfahrungen einer unentgeltlichen Nutzung ein. **Seine Praxisbeispiele verdeutlichen, dass es nicht einfach ist, Menschen zum Umstieg vom Pkw auf den Nahverkehr zu bewegen, selbst bei geringen oder gar keinen Kosten für den Nutzer.** Als Branche begleiten wir dieses Thema kritisch, insbesondere angesichts der aktuellen politischen Entwicklungen: Der ÖPNV soll noch umweltfreundlicher werden, das Thema E-Mobilität wird forciert. Das geht nur mit sehr viel Geld, denn E-Mobilität gibt es definitiv nicht zum Nulltarif. So ganz passt das nach unserem Dafürhalten nicht zusammen.



Den Vortrag von Prof. Fichert können Sie [hier](#) downloaden.



Klaus Sedelmeier

Interview mit Klaus Sedelmeier, Geschäftsführer von Rast-Reisen, Hartheim und Vorsitzender des WBO:

Herr Sedelmeier, als Geschäftsführer eines Traditionsunternehmens und Verbandsvorsitzender sind Sie aktuell mit vielen Themen konfrontiert: Einnahmeverteilung, Allgemeine Vorschriften, E-Mobilität, § 45 a-Stufe 2, Landestarif, On-Demand-Verkehre, Zunahme an Vergabeverfahren, ÖPNV zum Nulltarif, Fahrermangel uvm.

Wächst das einem nicht manchmal über den Kopf?

Sedelmeier: Sie haben Recht, die Themenpalette ist unheimlich breit und man muss aufpassen, dass man die entscheidenden Dinge nicht aus dem Fokus verliert. Fakt ist, dass die Branche sich derzeit in einem Veränderungsprozess befindet. Das liegt an neuen Rahmenbedingungen, z.B. der EU-Wettbewerbsverordnung 1370/2007, aber auch an einem teils neuen Selbstverständnis der öffentlichen Hand, die in die Unternehmerrolle drängt.

Was macht den Unternehmer von heute bestenfalls aus?

Sedelmeier: Um in diesen Zeiten erfolgreich am Markt zu bestehen, braucht es einen starken Unternehmergeist, eine gewisse Risikobereitschaft und die Vision von einem ÖPNV der Zukunft. Sie müssen sich mit der Frage auseinandersetzen, wie sich der Mobilitätsbedarf gestaltet und wie man diesen als Dienstleister am besten bedient. Im Fokus muss der Fahrgast stehen, das wird leider immer wieder vergessen.

Vom Fahrgast liest man wenig, aber dafür mehr von Themen wie E-Mobilität, autonomem Fahren und kostenfreiem ÖPNV. Nicht zu vergessen: der Stundentakt für das ganze Land. Wie stehen Sie dazu?

Sedelmeier: Wir verschließen uns keinem dieser Themen. Über Sinn oder Unsinn kann man in der Sache diskutieren, hier sollten die besten Argumente den Ausschlag geben.

Was ich vermisse, ist eine politische Diskussion darüber, wo es mit dem ÖPNV in Baden-Württemberg insgesamt hingehen soll.

Wie soll der ÖPNV der Zukunft aussehen? Und wer entscheidet darüber? Wird der Busunternehmer als Dienstleister mit seiner Fachkompetenz als solcher noch wahrgenommen und in Entscheidungen miteinbezogen? Ich habe gelernt: Wenn man bei einer Sache im Ergebnis das Beste erreichen will, dann tut man gut daran, mit allen Beteiligten auf Augenhöhe zu sprechen und gemeinsam ergebnisoffen Lösungen zu erarbeiten. Das ist auch ein Zeichen von gegenseitigem Respekt und Wertschätzung, davon würde ich mir mehr wünschen.

Welchen Wert haben denn die mittelständischen Unternehmen in Baden-Württemberg?

Sedelmeier: Ganz sicher einen unterschätzten Wert. Viele private Busunternehmen gewährleisten Tag für Tag einen reibungslosen Ablauf im Busverkehr in diesem Land. Und zwar flächendeckend und das seit Jahrzehnten. Der Verkehr wurde von diesen Betrieben aufgebaut und über die Jahre erweitert; hier liegt der Wissens- und Erfahrungsschatz. Nun werden die Themen vielfältiger, neue Antriebsformen stehen im Raum. Wir stellen uns diesen Themen, auch wenn das – gerade für kleinere Betriebe – nicht einfach ist.

Die hohen Steuereinnahmen scheinen gerade so manches Thema zu beflügeln, zumindest in finanzieller Hinsicht. Ist das zukunftsfähig?

Sedelmeier: Themen wie Stundentakt im ganzen Land, BW-Tarif, E-Mobilität und Verkehre von 5 bis 24 Uhr brauchen eine nachhaltige Finanzierung.

Alles andere wäre doch unseriös – der Fahrgast darf eine Zuverlässigkeit im Angebot erwarten und keinen ÖPNV nach Kassenlage.

Als Dienstleister werden wir uns dem nicht verweigern, umso wichtiger ist aber eine Diskussion darüber, wo es mit dem ÖPNV hingehen soll. Was will man heute, morgen und was in zehn Jahren? Und in jedem Landkreis anders? Solche großen Themen unorganisiert anzugehen, ohne Vision, wo man mal hin will, wird der Verantwortung der öffentlichen Hand im Bereich der Daseinsvorsorge nicht gerecht.

Wir brauchen einen Masterplan in Sachen ÖPNV in diesem Land – sonst verzetteln wir uns auf dem Weg dahin und der Leidtragende wird allen voran der Fahrgast sein; der Unternehmer wird dabei gegebenenfalls zum Kollateralschaden. Dies gilt es zu verhindern.

In Baden-Württemberg gibt es einen breiten Mittelstand, weil es Gesetze gibt, die das Gewerbe stärken. Ist das nicht auch ein Ideenmotor?

Sedelmeier: Auf jeden Fall. Vielfalt ist etwas Positives, und gerade mittelständische Unternehmen sind kreativ, ob bei der Personalgewinnung, bei der Organisation oder in der Durchführung. Diese Kreativität braucht Gestaltungsspielraum. Bei Ausschreibungen von mehr als 100 Seiten, in denen alles bis ins kleinste Detail vorgeschrieben wird, können weder die Erfahrung, noch die Kompetenz und erst recht nicht die Kreativität von mittelständischen Betrieben zur Entfaltung kommen. Gerade das macht aber doch die Stärke der Unternehmen aus. Hier wünsche ich mir mehr Einsicht und Wertschätzung – für einen auch in Zukunft guten und nachhaltigen ÖPNV in diesem Land.

Das Kooperationsprinzip – Leitlinie für das Verhältnis zwischen Unternehmer, Aufgabenträger und Kommune



Rechtsanwalt Dr. Michael Bender aus Freiburg im Breisgau beschäftigt sich mit der Frage der **Rollenverteilung im ÖPNV**. Er vertritt die These, dass die Bestimmung der Verkehrsleistung weder Sache des Unternehmers allein, noch des Aufgabenträgers oder der Kommunen ist. Er hält sie vielmehr für eine **gemeinsame Aufgabe**, die der Kooperation von Unternehmern, Aufgabenträgern und Kommunen überantwortet ist. Dabei definiert er die Kooperation als Rechtspflicht und nicht nur als soziale Verhaltenserwartung. Ergebnis dieser Kooperation ist nach ihm die Bestimmung der Verkehrsleistung, die den Mobilitätsansprüchen genügt, andererseits bezahlbar bleibt und mit anderen Aufgaben des Staates und der Kommunen vereinbar ist. Seine Ausführungen zum Thema können Sie [hier](#) downloaden.

Vergabeverfahren: Indexierung – aber richtig!

Ein Vergleich von Vergabeverfahren im ÖPNV zeigt: Das Thema Kostenfortschreibung wird von Aufgabenträger zu Aufgabenträger ganz unterschiedlich gehandhabt. Es gibt Fälle, in denen eine verlässliche Kalkulation möglich ist, weil der hinterlegte Index einen „Vollindex“ darstellt, der steigende Kosten entsprechend ihrem Anfall auch abdeckt. Dann wiederum gibt es Minimalindexierungen, die Kostensteigerungen nur zum Teil abdecken bzw. nur in Teilbereichen überhaupt eine Indexierung vorsehen. **Bei solchen Minimalindexierungen werden unkalkulierbare Risiken auf die anbietenden Unternehmen abgewälzt. Das kann von Seiten der öffentlichen Hand weder gewollt noch gewünscht sein.** Besonders fatal kann sich das im Bereich der Personalkosten auswirken, da deren Gesamtkostenanteil bei ca. 50 - 60 Prozent liegt. Leider finden sich immer noch Vergabeverfahren, die mit einem Personalkostenindex arbeiten, der auf den „Index der tariflichen Stundenverdienste“ des Statistischen Bundesamtes für „Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr“ Bezug nimmt. Angesichts der Tatsache, dass in Vergabeverfahren im ÖPNV über das Tariftruegesetz (LTMG Baden-Württemberg) mindestens der WBO-Tariflohn als Referenztarif vorgeschrieben und daher verpflichtend anzuwenden ist, macht es keinen Sinn, die Unternehmen bei Kostensteigerungen im Personalbereich auf einen Bundesindex zu verweisen. Der WBO tritt daher im Rahmen des Bündnisses für den Mittelstand für einen Vollindex ein, der den Unternehmen zuverlässige Kalkulationen ermöglicht. Ein gutes Beispiel finden Sie [hier](#).

E-Mobilität: Herausforderung für die Branche

Weltweit steht die Reduzierung der Emissionen ganz oben auf der Agenda. Das Ziel sind „saubere Städte“. Ein Lösungsansatz im Bereich ÖPNV wird in der Elektrifizierung des betreffenden Verkehrs gesehen. Wichtig ist es aber, die maximale Wirkung richtig einzuschätzen. Die Tatsache, dass Busse mit insgesamt weniger als einem Prozent zu den CO₂-Emissionen im Teilbereich Verkehr beitragen, verdeutlicht auch, dass das eigentliche Problem bei Art und Menge an Pkw in den Städten liegt. Eine Einschränkung des Individualverkehrs kann aber nur bei gleichzeitiger Aufwertung und Ausbau des ÖPNV gelingen, der mit Attraktivität und Nachhaltigkeit punktet. **Im Moment und noch für eine ganze Weile erachten wir im ÖPNV den Antriebsmix aus Diesel-, Hybrid- und E-Bussen für nachhaltig und sinnvoll.**

Bei einem E-Bus ist es mit der Anschaffung des Fahrzeuges allein nicht getan. Themen wie Ladeinfrastruktur, Stromversorgung, Betriebshofeignung, Fachpersonal etc. beschäftigen die Unternehmen, die sich dieser Herausforderung stellen. Eines scheint sicher: Einfach ist das nicht. Und billig erst recht nicht.

Diskutieren Sie mit: Am 03. Dezember 2019 auf dem Bildungscampus in Heilbronn. Sie sind herzlich eingeladen!

Mit Elektro-Bussen die Welt retten: Geht das so einfach?