

Pressespiegel vom 05. September 2024

Schwäbische Zeitung 05.09.2024

Busfirmen beklagen Südwest-Sonderweg

Von Ulrich Mendelin

Das vom Land geplante Mobilitätsgesetz galt Kritikern als Bürokratiemonster. Inzwischen wurde es abgespeckt - doch den Busunternehmen bereiten die Pläne noch immer Bauchschmerzen.

WANGEN – Von 8000 Linienbussen in Baden-Württemberg fahren nur drei Prozent mit E-Antrieb, die allermeisten mit Diesel. Wie mehr elektrische Busse auf die Straßen kommen sollen, ist ein Punkt im Landesmobilitätsgesetz, auf das sich Grüne und CDU vor der Sommerpause geeinigt haben. Nach der Anhörung von Verbänden kommt das Gesetz im Herbst in den Landtag.

Ein Verband macht aus seiner Haltung schon jetzt keinen Hehl: Der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen (WBO) könnte auf das Landesmobilitätsgesetz gut und gern verzichten. „Das braucht das Verkehrsministerium und sonst niemand“, so WBO-Geschäftsführerin bei einem Pressegespräch in Wangen. Für die Busunternehmen sind die Pläne der Koalition zu bürokratisch und schlicht nicht umsetzbar.

Streitpunkt ist die Anwendung der sogenannten Clean Vehicle Directive der Europäischen Union, die vom Bund im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz umgesetzt wurde. Darin werden Vorgaben zur CO₂-Reduktion gemacht. So ist vorgesehen, dass die Emissionen bei neuen Stadtbussen ab 2030 um 90 Prozent gesenkt werden, ab 2035 sollen alle neuen Stadtbusse emissionsfrei fahren. Im Südwesten sollen die Regeln Teil des Landesmobilitätsgesetzes sein. Im Gegensatz zu 14 anderen Bundesländern wird Baden-Württemberg aber nicht einer Branchenvereinbarung beitreten, die das Bundesgesetz erlaubt: Danach können die Aufgabenträger des ÖPNV - in der Regel die Landkreise - die Vorgaben zur CO₂-Reduktion untereinander verrechnen. Die Ziele müssen nur auf Landesebene erreicht werden.

Für Baden-Württemberg hatte Verkehrsminister Win-



Busbahnhof in Reutlingen: Die weitaus meisten Busse im Land fahren mit Dieselantrieb.

FOTO: MARIJAN MURAT/DPA

fried Hermann (Grüne) ursprünglich vorgesehen, dass jeder einzelne Landkreis die Ziele erreichen muss. Nun heißt es, die Aufgabenträger können untereinander vertraglich vereinbaren, die Ziele gemeinsam zu erreichen. Diese Erleichterung nimmt die CDU als Erfolg für sich in Anspruch. Der WBO ist aber unzufrieden. Denn der Ansatz hat nach Ansicht von Verbandschefin Hüneburg einen entscheidenden Nachteil: Die einzelnen Kreise müssen sich selbst auf die Suche nach Vertragspartnern machen. Das dürfte gerade für ländlich geprägte Landkreise etwa in Oberschwaben zum Problem werden. Denn auf dem Land funktioniert die Umstellung auf E-Antrieb nicht so einfach wie in Ballungsräumen. Die Wege sind länger, die Ladeinfrastruktur ist schwieriger aufzubauen. Dass sich unter den Gegebenheiten alle Kreise einigen, hält Hüneburg für unrealistisch.

„Für den Kunden bessert sich im ÖPNV nichts, es wird sogar schlechter“, sagt auch Mario Sohler, Busunternehmer aus Wangen.

„Wenn wir hier Geld verbrennen, müssen wir an anderer Stelle den Bestandsverkehr einschränken.“ Hintergrund: Ein E-Bus kostet etwa eine halbe Million Euro und damit doppelt so viel wie ein Dieselsbus.

Sein Waldburger Kollege Bernd Grabherr ergänzt, das Land wolle beides: die Antriebswende und die Verkehrswende. „Und beides kostet Geld.“ Die Verkehrswende - also mehr Menschen zum Verzicht auf das Auto und zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen - sei aber wichtiger und ökologisch sinnvoller als sämtliche Busse zügig auf E-Antrieb umzustellen.

In einem anderen Punkt sind die Unternehmer aber mit dem Verkehrsminister zufrieden: Hermann unterstützt den Verband in seinem Bemühen, den Bund zu einer Reform beim Busführerschein zu werben. Der Erwerb des Busführerscheins kostet in Deutschland aktuell etwa 13.500 Euro, in Österreich sind es nur 2800 Euro. Dies gilt als wesentlicher Grund für Mangel an Busfahrern. Der Bundesver-

band Deutscher Omnibusunternehmer BDO hat jetzt gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, in dem vor allem kommunale Unternehmen organisiert sind, Forderungen an Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) übermittelt: weniger Pflichtstunden im Fahrunterricht, eine praxistaugliche Berufskraftfahrerqualifikation - dabei handelt es sich um eine Erlaubnis zum gewerblichen Fahren, sie muss zusätzlich zum Busführerschein erworben werden.

Was bei angehenden Busführern so alles abgefragt wird, darüber habe sie sich selbst gewundert, als sie mit 45 Jahren den Busführerschein gemacht habe, berichtet Ute Ehrmann, Busunternehmerin aus Bad Wurzach. Etwa die Frage: „Für welche Dauer und wo muss eine Linienkonzession beantragt werden?“ Völlig unnötig, findet Ehrmann: „Das muss ein Busfahrer wirklich nicht wissen.“

Der Mangel an Busfahrern - deutschlandweit fehlen allein für den ÖPNV jetzt

schon 20.000 Männer und Frauen hinterm Lenkrad - führe dazu, dass etwa Vereine oder Schulklassen immer mehr Schwierigkeiten haben, einen Bus etwa für Ausflüge anzumieten. Die Anfragen kämen aus einem immer größeren Umkreis, sagt Ehrmann. „Wir müssen ganz viel ablehnen.“

Stark angezogen hat die Nachfrage auch in einem anderen Bereich. „Wir machen massiv Schienenersatzverkehr in ganz Baden-Württemberg“, sagt WBO-Chefin Hüneburg. „Das ist eine ganz neue Dimension“. Hinzu komme der Notverkehr bei Zugausfällen, ergänzt der Wangener Unternehmer Sohler. „Es vergeht kein Tag, wo nicht jemand aus Berlin anruft.“ Dann würden ohne Vorlauf Busse angefordert, auch nachts. Ein Umstand, der sich übrigens schlecht vertrage mit der Umstellung seiner Busflotte auf E-Antrieb. Denn um tagsüber verlässlich Schüler und Pendler transportieren zu können, müssen E-Busse nachts am Kabel hängen. Sonst fehlt am nächsten Tag der Antrieb.