

Bündnis für den Mittelstand

Grundsätze, Index und Vergabe

Yvonne Hüneburg

Geschäftsführerin

- Bündnispapier (Grundsätze)
- BaWü Index
- Vergabe

Bündnis für den Mittelstand Ausgangslage

ÖPNV im steten Wandel
gewachsene mittelständische Struktur im Markt

- Wettbewerb
- Stetig zunehmender Gestaltung durch die öffentliche Hand & Politik (Vergabe, Ticketing, Nahverkehrspläne)
- Antriebstransformation

Bündnis für den Mittelstand Systemrelevanz

Systemrelevanz im Status quo:

Bus = 52 % der ÖPNV-Fahrgäste

Private Busunternehmen erbringen

35 % der Fahrleistung im Gesamt-ÖPNV

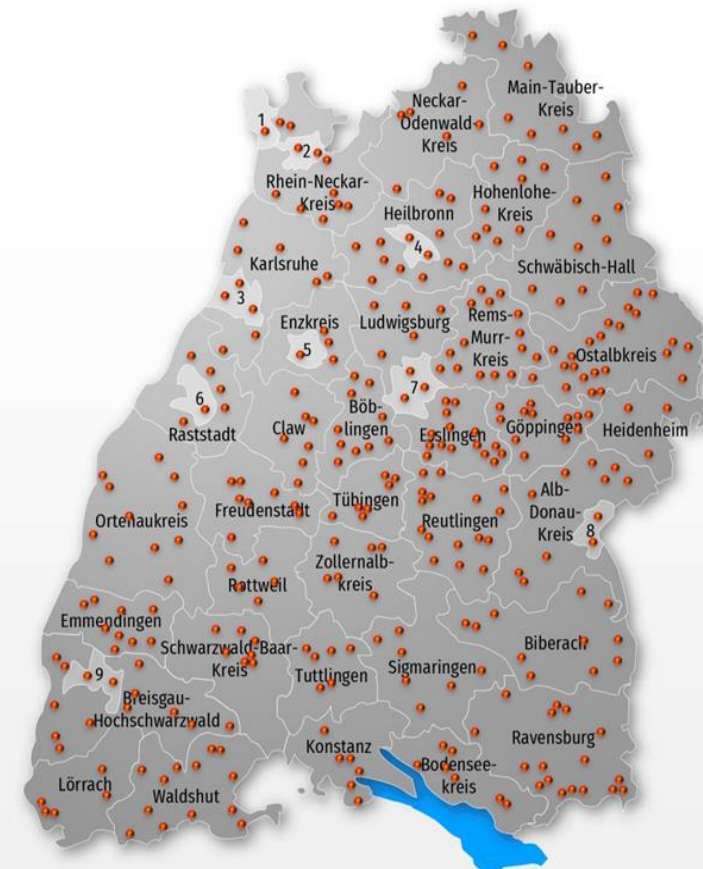
45 % der Fahrleistung im Bereich Bus

Verteilt im ganzen Land, insbesondere auch in der Fläche

Baden-Württemberg – Landkreise und kreisfreie Städte

Kreisfreie Städte

1. Mannheim
2. Heidelberg
3. Karlsruhe
4. Heilbronn
5. Pforzheim
6. Baden-Baden
7. Stuttgart
8. Ulm
9. Freiburg im Breisgau



Bündnis für den Mittelstand

Gemeinsames Bekenntnis der Bündnispartner
Verkehrsministerium, Landkreistag, Städtetag und WBO
im Bündnispapier:

**Stärkung der Perspektiven des Mittelstands im ÖPNV
durch verschiedene Instrumente und Maßnahmen**

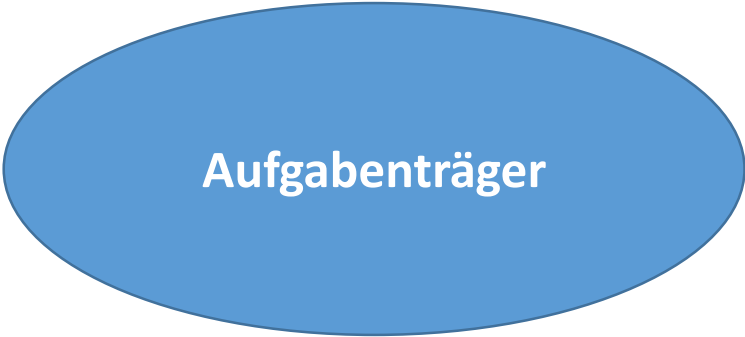


Bündnis für den Mittelstand

Hier geht es nicht um Artenschutz!

Große Herausforderungen / Aufgaben können nur
gemeinsam bewältigt werden.

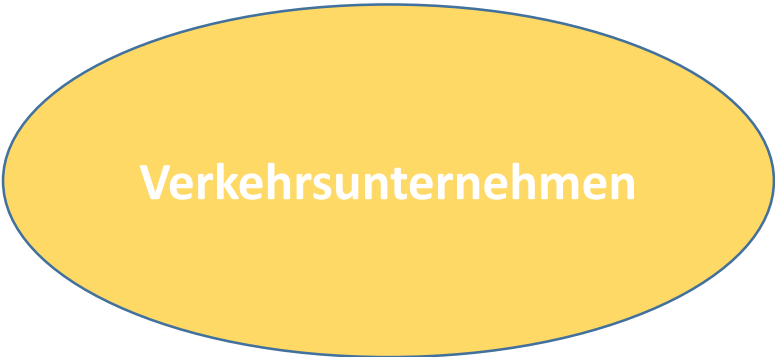
Gemeinsam – sieht nicht so aus:



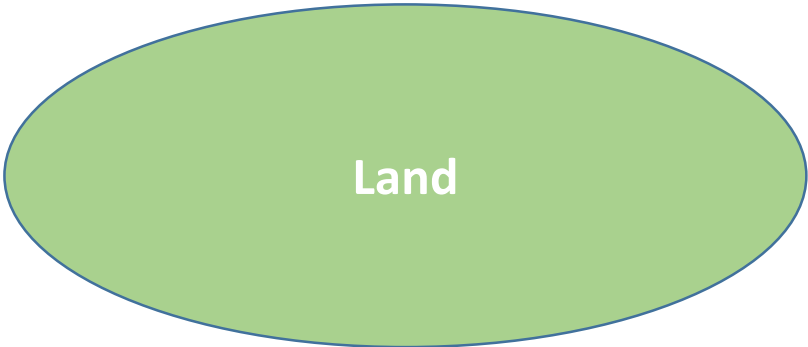
Aufgabenträger



Verbünde

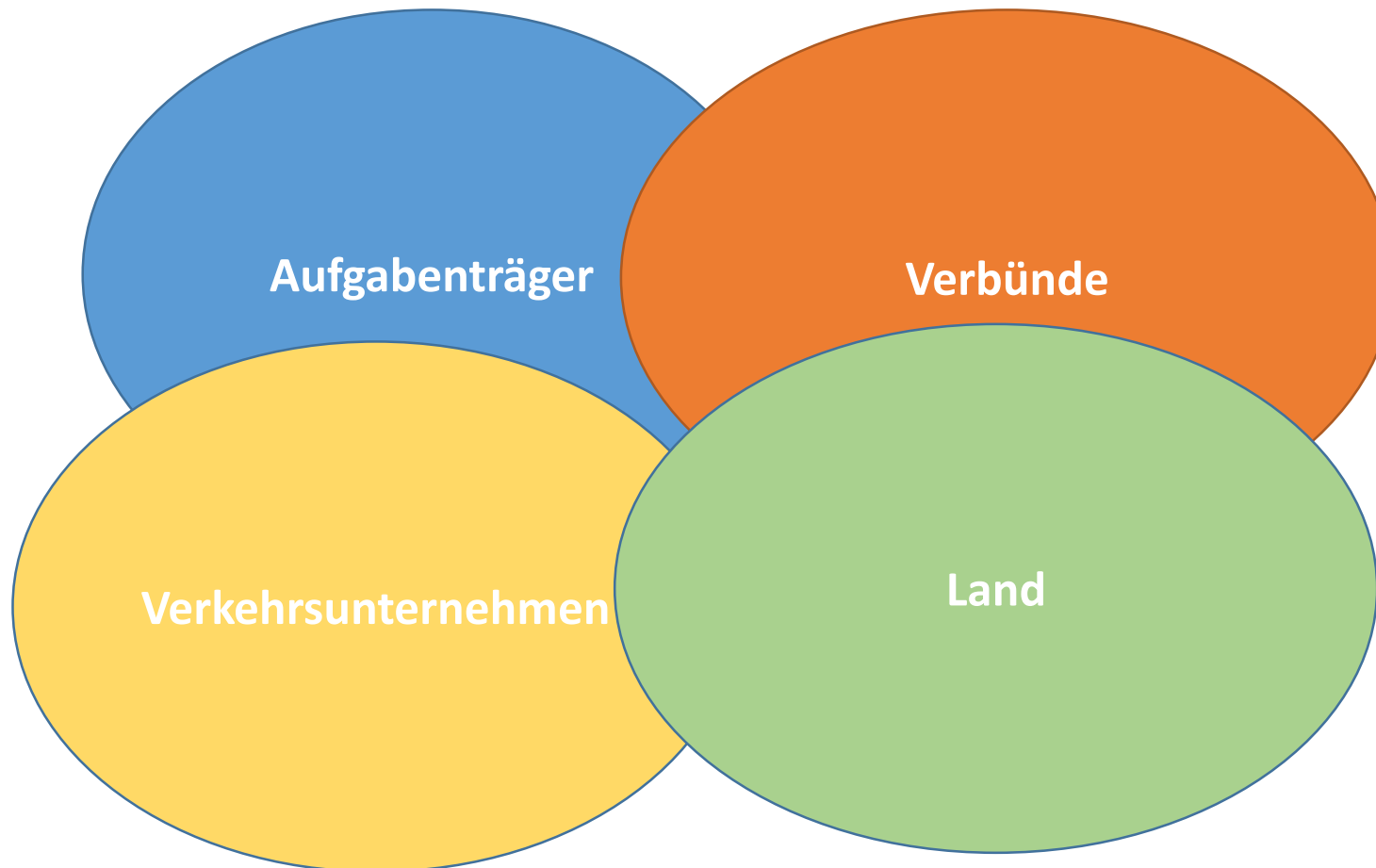


Verkehrsunternehmen



Land

Sondern so:



Ziel:

Ein qualitativ hochwertiger, zuverlässiger ÖPNV, in Stadt wie auf dem Land. Innovativ, intermodal, flankiert von on-demand.



Zielerreichung gelingt nur, wenn die ÖPNV-Gestaltung dieses Ziel widerspiegelt.

Bündnis für den Mittelstand

mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von ÖPNV



Bündnispapier (Grundsätze)



BaWü-Index
ÖPNV Straße



Praxisleitfaden
„Wettbewerb im ÖPNV & der Mittelstand“

Bündnispapier

- mittelstandsfreundliche Gestaltung der Marktstrukturen
ÖPNV passend zur Region: Raum für Vielfalt
- Sicherstellung Qualitätsniveau, Tariftreue & Sozialstandards
- BaWü-Index ÖPNV Straße (Stabilisierung ÖPNV, Erhalt der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Unternehmen)

BaWü-Index ÖPNV Straße *ab 2020*

Veröffentlicht im dritten Jahr vom Verkehrsministerium (März 2023) für das **Jahr 2022** (Kostensteigerung 2021 auf 2022)

fünf Kostenfortschreibungsgruppen:

Personalaufwand

Kapitalkosten

Instandhaltung Fahrzeuge

Treibstoff/Energie

Sonstige Kostenansätze

BaWü-Index: unter www.wbo.de /Veröffentlichungen



BaWü-Index ÖPNV Straße 2022

Besonderheit beim Personalaufwand:

Ballungsraum: 3,7 % (Lohntarif + Zuschläge + LP)
 2,2 % (MTV neu: bez. Schichtzeit)
= 5,9 %

Überland: 3,6 % (Lohntarif + Zuschläge + LP)
 5,9 % (MTV neu: bez. Schichtzeit)
= 9,5 %

(Abgrenzung:

Takt, Standzeiten, Haltestellenabstand, Durchschnittsgeschwindigkeit)

11.05.2023

Kostenfortschreibungsgruppen

Index für 2022 veröffentlicht in 2023

Personalaufwand

Fortschreibung erfolgt über den gesamten Personalaufwand (Ecklohn und Manteltarifbestandteile – Grundlage: WBO-Tarifverträge und Arbeitgeberanteil an Lohnnebenkosten)	Ballungsraum*	
	+ 5,9 %	+ 3,7 % (Basiszahl) plus + 2,2 % ** (Pausenentlohnung)
	Überland*	
	+ 9,5 %	+ 3,6 % (Basiszahl) plus + 5,9 % ** (Pausenentlohnung)

Kapitalkosten

Fortschreibung anhand der Entwicklung der Erzeugerpreise	+ 6,9 %
--	---------

Instandhaltung Fahrzeuge

Fortschreibung anhand der Entwicklung der Erzeugerpreise	+ 5,7 %
--	---------

Treibstoff/Energie

Fortschreibung der Kraftstoff- bzw. Energiekosten für Diesel- und Elektro-Fahrzeuge über die Untergruppen „Dieselkraftstoffe“ und „Strom“ des Energiepreisindex des Statistischen Landesamtes	+ 36,9 % (Diesel)
	+ 20,1 % (Strom)

Sonstige Kostenansätze

Fortschreibung der sonstigen Kosten erfolgt über die prozentuale Veränderung der Verbraucherpreise in Baden-Württemberg	+ 7,5 %
---	---------

Praxisleitfaden: Wettbewerb im ÖPNV und der Mittelstand

Stand Mai 2023

Kerninhalte:

- ÖPNV als Baukastensystem: gesetzliche Gestaltungsbandbreite
- Keine Blaupause, muss „vor Ort“ passen
- Qualität – auch für gute Arbeitsbedingungen in der Branche

Praxisleitfaden: Wettbewerb im ÖPNV und der Mittelstand

muss vor Ort passen: heißt aber auch:

- **Dialog der Partner im ÖPNV** – **permanent** – auch anlasslos – über verkehrliche Herausforderungen, Weiterentwicklungsmöglichkeiten, Fehlentwicklungen.
- **Regionale Weiterentwicklung mit Blick auf das Ziel** kann nicht ersetzt werden durch externe Beratungsleistung, die man sich alle 10 Jahre einkauft.

Das gemeinsame Ziel vor Augen –

Was muss sich ändern?

Regionales und verkehrliches Wissen

Wissen und Kompetenz der Verkehrsunternehmen / Verkehrsverbünde müssen Eingang finden in die Verkehrsentwicklung, und damit auch in Planungen im Vorfeld der Vergabe. Das ist viel mehr als „Anhörung“.

Gesprächskultur: regelmäßiger Austausch der Branchenpartner, auch anlasslos. Aus Nähe erwächst Partnerschaft und Vertrauen.

Von der Theorie zur betriebliche Praxis

Eckdaten/Fahrplandaten müssen auf die Unternehmensebene heruntergebrochen werden.

„Fahrplan muss fahrbar sein“.

Pausen, Lenkzeiten, tägliche / wöchentliche Ruhezeiten, fahrerfreundliche Dienstplangestaltung (wenig bis keine Teildienste), Fahrzeugbetankung, Fahrzeugreinigung-/wäsche.

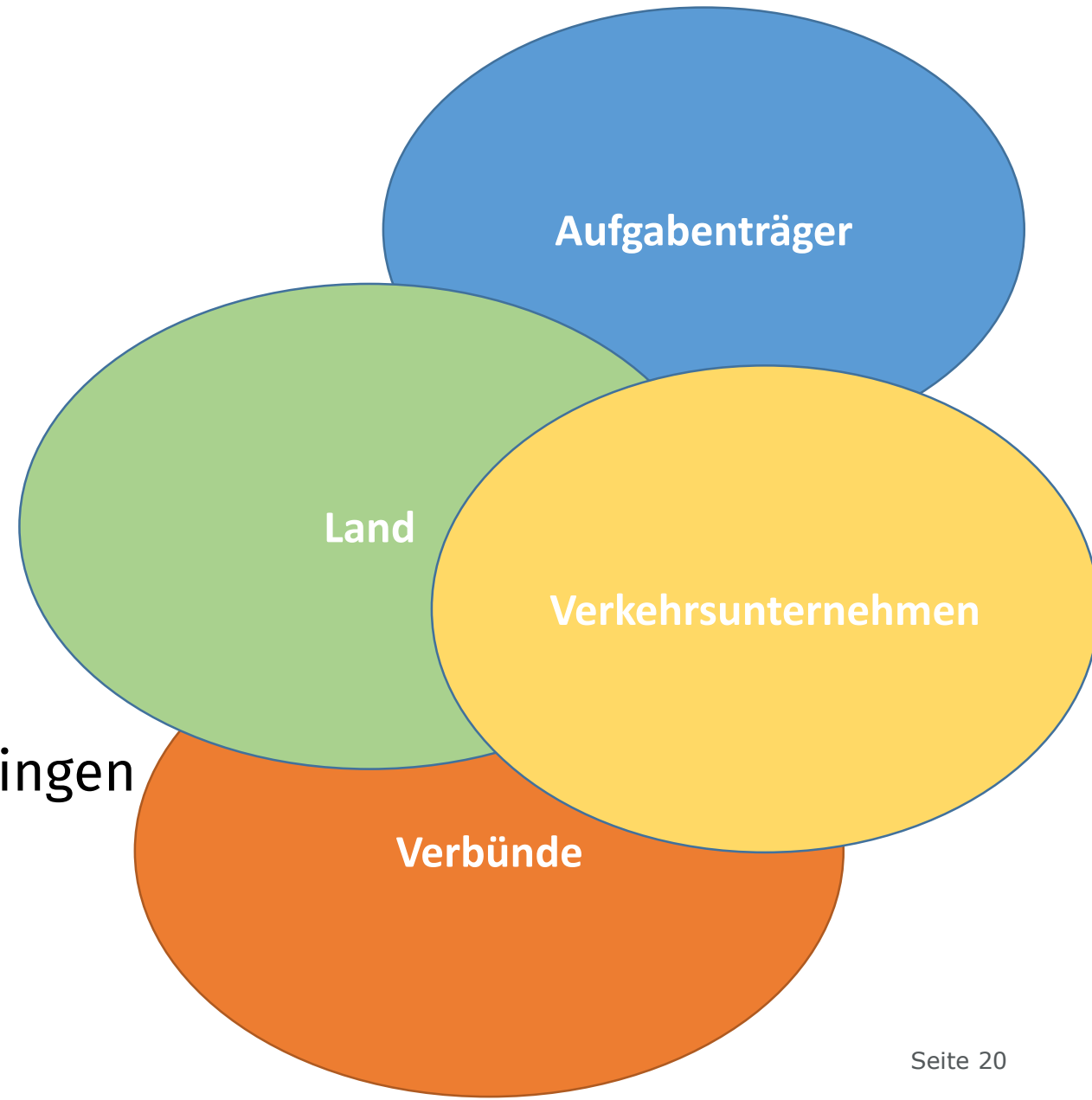
Ein schnelles Ende der Preisvergaben!

- Mit Preisvergaben ist keine Zielerreichung möglich
- Ohne Fahrpersonal fährt kein Bus: gute Arbeitsumgebung, gute Arbeitsbedingungen
- Verständnis dafür, dass Qualität Geld kostet
- Stabile Verkehre über 10 Jahre durch BaWü-Index ÖPNV Straße
- Konzepte für Personal, Betrieb, Betriebshof sichern Qualität

ÖPNV wird immer komplexer -
Lösung liegt im **Miteinander**.

Gemeinsame Aufgabenbewältigung:

- Zusammenarbeit intensivieren
- Synergien schaffen
- Wissen/Kompetenz abrufen bzw. einbringen
- Innovationen angehen



Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!