

# INFORMATIONEN FÜR ENTSCHEIDER\*INNEN



## Unternehmen brauchen Handlungsspielräume

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Nahverkehr in Baden-Württemberg hat Potenzial. Für Besteller, für Betreiber – und vor allem für Benutzer. Uns privaten Verkehrsunternehmen liegen die Fahrgäste am Herzen – für diese setzen die 330 Mitgliedsunternehmen des WBO seit jeher ihre ganze Kompetenz und ihr Wissen ein.

Der ÖPNV wird nur besser, wenn wir uns ein gemeinsames Ziel setzen. Wenn wir gemeinsam die Verkehrswende angehen, uns gemeinsam dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs im Land verschreiben.

Das bedeutet auch, dass die gegenseitigen Kompetenzen anerkannt werden. Wir Unternehmen bestehen seit Jahrzehnten, sind zum großen Teil traditionell familiengeführt – mit der Erfahrung oft mehrerer Generationen. Das Land ist und bleibt gut beraten, sich dieses Praxiswissen zunutze zu machen!

Ganz klar ist die Transformation herausfordernd für alle Beteiligten. Doch seien Sie versichert: Wir wären nicht mehr am Markt, wenn wir uns die vergangenen 100 Jahre nicht weiterentwickelt hätten. So wie wir unsere Vergangenheit mitgestaltet haben, so wollen wir auch unsere Zukunft in die eigene Hand nehmen und diese mitbestimmen. Dafür brauchen wir Handlungsspielräume!

Gerade der aktuelle Entwurf des Landesmobilitätsgesetzes (LMG) lässt indes solche vermissen, weist deutliche Züge einer Überregulierung auf. So kommen wir nicht zusammen.

Baden-Württemberg benennt so gerne den Mittelstand als das Rückgrat seiner erfolgreichen Wirtschaft. Dann, wer teils Entscheiderinnen und Entscheider, bekennen Sie sich zum Mittelstand, bekennen Sie sich zum Status quo und damit zur Realität – und lassen Sie uns gemeinsam den ÖPNV der Zukunft entwickeln und gestalten.

Wir WBO-Mitgliedsunternehmen verfügen über 250 staatlich geförderte Betriebshöfe, die über das ganze Land verteilt sind. Diese müssen mittransformiert werden. Sie müssen das Rad nicht neu erfinden, wir drehen es gerne weiter: für Besteller, Betreiber und Benutzer!

Es grüßt Sie freundlich,  
Ihr Klaus Sedelmeier, Vorsitzender des WBO

## TERMINANKÜNDIGUNG: bus2go am 09. November 2023 – Hochschule Heilbronn

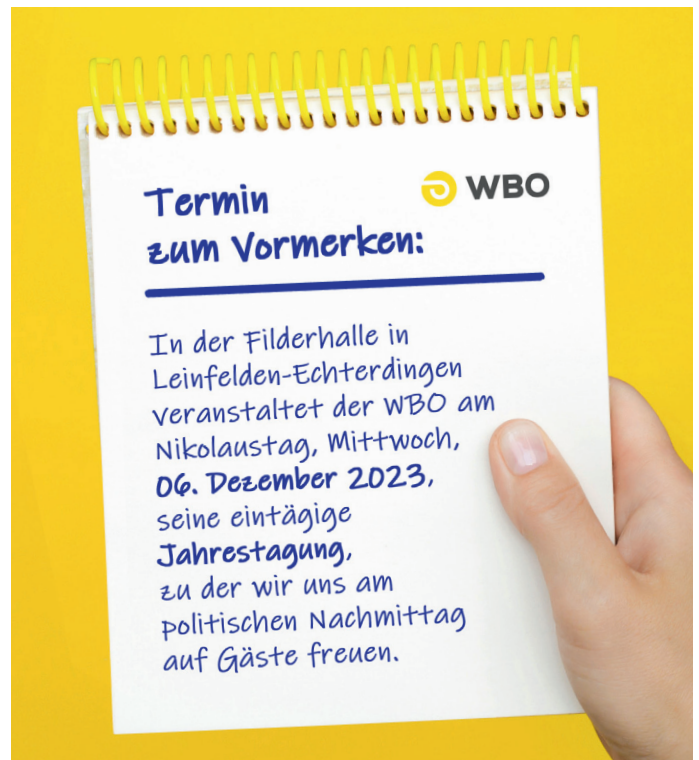
### Thema: „Verkehrswende: KLIMANEUTRAL!“

Unsere nun schon traditionelle Veranstaltung bus2go findet am Donnerstag, 09. November 2023, auf dem Campus der Hochschule Heilbronn, wieder gemeinsam mit den Heilbronner Verkehrsgesprächen und in Zusammenarbeit mit der Hochschule statt.

Fachkundige Referent\*innen werden das Thema „Verkehrswende: Klimaneutral!“ beleuchten. Der Kongress wird in Präsenz veranstaltet. Auch ein Ehemaligen-Treff (Studium Betriebswirtschaft) ist wieder am Rande der Veranstaltung geplant.

**Wann:** Donnerstag, 09. November 2023  
10 bis 16 Uhr

**Wo:** Bildungscampus Hochschule Heilbronn



## Biogas im ÖPNV: Hohes Potenzial im ländlichen Raum für den klimaneutralen Bus!

Wer glaubt, bei der Antriebswende sei eine rein batterie-elektrische die einzige Lösung, irrt. Das verdeutlicht der Neobus, der zeigt, dass Biogas eine gute Alternative für einen klimaneutralen ÖPNV sein kann.



Vorge stellt wurde das Hybridfahrzeug an der Uni Hohenheim, am Forschungsstandort Lindenhöfe. Der Neobus ist ein Bus mit einem seriellen Hybridantrieb – dem CMF drive der Firma CM Fluids AG. Diese Antriebsform vereint die Vorteile eines

Antriebs mit Verbrennungsmotor mit denen eines elektrischen Antriebs. Bei Betankung mit flüssigem Biomethan (Bio-LNG) kann der CMF-Bus klimapositiv werden. Gebaut wird er aktuell für das Unternehmen Bottenschein, als CNG-Bus ist er bei der Firma Bühler bereits im Raum Ravensburg im Einsatz. Das Projekt „NEObus – negative Emission ÖPNV“ wird gefördert vom baden-württembergischen Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg (MLR).

Der elektrisch betriebene Bus erzeugt seinen Strom mithilfe eines kleinen Biogasmotors selbst – er kann quasi an der Biogasanlage betankt werden, braucht keine aufwändige Ladeinfrastruktur, belastet die Stromnetze nicht und kommt mit einer Tankfüllung bis zu 800 Kilometer weit. Da die Biomasse bereits CO<sub>2</sub> gebunden hat, fährt der Bus klimaneutral mit regional erzeugtem Biogas aus Gülle und Abfällen. Wird der Kraftstoff Biomethan allein aus Gülle produziert, ist seine CO<sub>2</sub>-Bilanz sogar negativ, weil Emissionen vermieden werden, die bei der Lagerung und Ausbringung von unbehandelter Gülle entstehen.

**Fazit:** Transformation ja, doch bitte mit dem nötigen Augenmaß und auch dem Blick nach rechts und links. Denn rein batterie-elektrische Lösungen sind nicht immer möglich, sinnvoll oder wirtschaftlich. Beim Nachhaltigkeitsaspekt muss der tatsächliche Umweltnutzen betrachtet werden (well to wheel).



**Ansage von Horst Bottenschein, Bottenschein Reisen, und Christof Bühler, Omnibusverkehr Bühler:** „Das im Entwurf befindliche Landesmobilitätsgesetz aus dem baden-württembergischen Verkehrsministerium muss in dieser Hinsicht nachjustiert werden. Technologieoffenheit ist wichtig, der Neobus wird vom Ministerium für Ernährung, Ländlicher Raum und Verbraucherschutz gefördert. Das ist praktizierte, regionale Nachhaltigkeit!“



**Biogas-Busse ermöglichen regionale, geschlossene Verwertungskreisläufe (Bio-LNG direkt an Biogasanlage erzeugen und bei Bussen in der Region verwenden).** Alternative Kraftstoffe als Brückentechnologie sind sinnvoll, da die vorhandene Tankstelleninfrastruktur (14.000 in Deutschland) weiter genutzt werden kann.

**Und, ganz wichtig:** Die Förderkulisse von Land und Bund muss diese Vielfalt abbilden!

## BW-Index: Verankerung im ÖPNVG zur flächendeckenden Qualitätssicherung des ÖPNV

Die passgenaue Fortschreibung der Kosten eines Verkehres stellt die Qualität des ÖPNV sicher. Nur durch diese Qualität können beispielsweise die mit der Einführung des Deutschlandtickets neu hinzugewonnenen ÖPNV-Nutzer langfristig im ÖPNV gehalten werden – und dies ist das Ziel der Politik.

Eine dauerhafte Qualitätssicherung kann jedoch nur durch eine flächendeckende Implementierung des [Baden-Württemberg-Index](#) in den Verkehrsverträgen im Land erreicht werden. Denn der Baden-Württemberg-Index gewährleistet eine betriebsindividuelle und umfassende Kostenfortschreibung. Bisher wird der Baden-Württemberg-Index jedoch nicht in allen Landkreisen angewandt. **Im ÖPNVG muss deshalb die gesetzliche Verpflichtung zur Anwendung des Index als Grundlage für eine Kostenfortschreibung verankert werden.**



Zudem wird so sichergestellt, dass der Baden-Württemberg-Index in allen künftigen Verkehrsausschreibungen standardmäßig Grundlage für eine Kostenfortschreibung wird. Damit wird der ÖPNV auf eine zwingend notwendige, stabile Basis gestellt.

## Lohntarifverhandlungen: Gute Entlohnung als Baustein zur Arbeitskräftesicherung

Nach intensiven, schwierigen und streikbegleiteten Lohn-tarifverhandlungen haben der WBO und die Gewerkschaft Verdi am 30. Mai 2023 einen Lohntarifvertrag abgeschlossen.

### Die Eckpunkte:

- Laufzeit: 01. Mai 2023 bis 31. Dezember 2024 (20 Monate),
- Erhöhung: ab 01. Juni 2023: +7 %; ab 01. Februar 2024: weitere +7 %,
- Erhöhung der monatlichen Ausbildungsvergütung für die Ausbildungsberufe Berufskraftfahrer\*in, Fachkraft im Fahrbetrieb und Kfz-Mechatroniker\*in um rund 150 Euro.

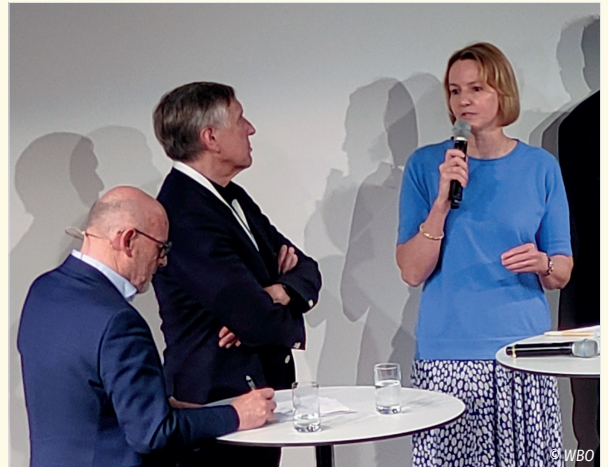
**Mit dem neuen Lohntarifabschluss verdient ein\*e Berufskraftfahrer\*in (Bus) 20,05 Euro/Std. im Grundlohn.** Dazu kommen weitere Lohnbestandteile aus weiteren Tarifwerken wie dem Manteltarifvertrag.

**Fazit:** Der Abschluss „passt in die Zeit“. Eine gute, angemessene Entlohnung ist wichtig, um auch zukünftig am Arbeitsmarkt noch Personal für die wichtige Dienstleistung ÖPNV zu gewinnen.



# Sechs Kernpunkte, welche ein **Mobilitätsgesetz des Landes** aus Sicht der Buswirtschaft zwingend erfüllen muss:

**1 Stadt statt Land:** Der Geltungsbereich des Bundesgesetzes (SaubFahrzeugBeschG) wie auch des EU-Rechts (EU-RL 2019/1161) ist in Sachen **Antriebstransformation auf Stadtlinienbusse** ausgerichtet und auch darauf beschränkt. Dafür bestehen gute Gründe: Die Effekte, die im städtischen Verkehr mit klimaneutralem Verkehr erzeugt werden können, sind aufgrund der Tageslaufleistung der Fahrzeuge (Einsatzzeiten im Extremfall von 04 Uhr morgens bis 01 Uhr nachts) viel höher als im ländlichen Raum mit den häufig am Schülerverkehr ausgerichteten Einsatzzeiten. Das rechtfertigt im städtischen Verkehr dann auch die Investitionskosten. Überlandlinienbusse oder sogar Reisebusse dürfen daher in den Anwendungsbereich des Landesmobilitätsgesetzes in seiner derzeitigen Fassung („Antriebswendegesetz“) nicht mit aufgenommen werden.

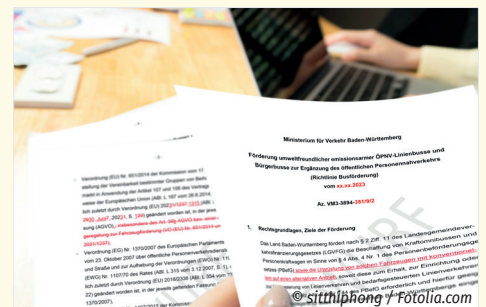


WBO-Geschäftsführerin Yvonne Hüneburg nimmt beim Zukunftskongress des Landes BaWü am 03. Juli 2023 auch zum geplanten Landesmobilitätsgesetz Stellung. Im Bild von links nach rechts: Minister Winfried Hermann, Vizepremierminister Francois Bausch aus Luxemburg, Yvonne Hüneburg.

**2 ÖPNV aus dem Status quo weiterentwickeln:** ÖPNV muss verantwortungsvoll aus dem Ist-Zustand weiterentwickelt, ja transformiert werden. Die Realität in Baden-Württemberg: **viele mittelständische Unternehmen im ÖPNV-Markt, mehr als 250 staatlich geförderte Betriebshöfe, verteilt in ganz Baden-Württemberg.** Diese stabile Basis der Leistungserbringer muss als Dienstleister für die Zukunft gesichert werden. Sonst folgt nach dem Arbeitskräftemangel ein Unternehmensmangel.

**3 Technologieoffenheit:** Der Einsatz von batterie-elektrischen oder mit Wasserstoff angetriebenen Bussen ist auch in den nächsten Jahren nicht überall möglich oder sinnvoll, insbesondere im ländlichen Raum. Nicht emissionsfrei, sondern **klimaneutral** ist der Schlüssel zur Lösung: Kooperationen mit der Landwirtschaft, wie zum Beispiel beim Biogasbus (Neobus), sind praktizierte, regionale Nachhaltigkeit. Überhaupt sind **klimaneutrale Kraftstoffe als Brückentechnologie** auch im öffentlichen Verkehr wichtig. 14.000 Tankstellen in Deutschland können infrastrukturtechnisch weiterhin genutzt werden, auch die Betriebstankstellen auf den Betriebshöfen.

**4 Faire, passende Förderkulisse:** Unternehmen brauchen eine passgenaue und dauerhafte Förderung, wenn der Staat in Bezug auf die einzusetzenden Fahrzeuge Vorgaben macht, die unternehmerisch unwirtschaftlich aber klimapolitisch gewünscht sind. Die Förderkulisse muss dabei **einfach sein und fair allen (!)** Unternehmen offenstehen. Denn: Klimaschutz schert sich nicht darum, ob ein Unternehmen einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag hat oder unternehmensinitiiert (eigenwirtschaftlich) Leistungen erbringt. Ohne faire Förderkulisse bei der Fahrzeugförderung und Infrastrukturförderung kann kein Mobilitätsgesetz auf Landesebene in Kraft gesetzt werden, welches über Bundesziele hinausgeht. Mobilitätsgesetz und Förderkulisse auf Landesebene für alle ÖPNV-Verkehre müssen Hand in Hand gehen.



**5 Bürokratieabbau: Weitere Berichtspflichten** im Hinblick auf Fahrzeugflotten der Unternehmen bauen **weiter** Bürokratie auf, statt ab, sie sind daher zu hinterfragen. Zulassungszahlen sind auch über das KBA erhältlich, hier gilt es, **das Vorhandene besser zu nutzen**, statt mehr Bürokratie zu schaffen.



**6 Finanzierung:** Transformation kostet Geld, die Verkehrswende gibt es nicht zum Nulltarif. Eine ehrliche Kostendebatte, insbesondere auch angesichts der wegbrechenden Nutzerfinanzierung durch das Deutschlandticket, tut not, sonst kann der Weg zu mehr Klimaschutz in den nächsten Jahren nicht konsequent gegangen werden. Das Land muss die ÖPNV-Finanzierung auf eine neue, stabile Basis stellen und das entsprechend im ÖPNV-Gesetz ab 2024 zügig normieren.



## WBO ruft „Tag des Busses“ und landesweite Aktion „Ran ans Lenkrad!“ aus: 23. September 2023

Mit dem Bus kommen Sie gut und sicher an Ihr Ziel und Sie leisten einen Beitrag zum Klimaschutz! Und genau deswegen rufen wir **erstmalig den Tag des Busses** aus: Wir wollen noch **mehr Menschen für den Bus** und die vielfältigen Möglichkeiten, die er für Menschen mit unterschiedlichen Interessen und aus diversen Blickwinkeln heraus bietet, **interessieren, faszinieren und begeistern**.



Premiere ist am **Samstag, 23. September 2023**. Busunternehmen landauf und landab öffnen im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche ihre Betriebshöfe und laden ein, die vielfältige Welt des Busses zu entdecken und erkunden. Weitere Veranstaltungen im Branchenumfeld sind schon angekündigt.

### Machen Sie sich selbst ein Bild – am Tag des Busses dürfen Sie ran ans Lenkrad!

„Ran ans Lenkrad!“ ist eine Aktion im Rahmen des „Tag des Busses“, veranstaltet von Mitgliedsunternehmen des Verbandes Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen (WBO) **am Samstag, 23. September 2023**.

Landesweit öffnen WBO-Mitgliedsunternehmen, also Busunternehmen in Baden-Württemberg, ihre Betriebshöfe, zeigen das breite Portfolio an Berufsbildern rund um den Bus.

Neugierig? Unter [www.tag-des-busses.de](http://www.tag-des-busses.de) finden Sie alles Wissenswerte.

## Bustouristik: Margenbesteuerung für Tagesfahrten muss wieder erlaubt sein!

Busunternehmen haben in dieser Zeit so ihre liebe Not mit den aktuellen Umsatzsteuerregelungen: **Der Umsatzsteueranwendungserlass (UStAE) gibt neuerdings vor, dass die Margenbesteuerung nur dann angewendet werden kann, wenn in den bezogenen Reisevorleistungen zwingend entweder eine Beherbergung oder eine Beförderung enthalten ist (Abschn. 25.1. Abs. 2 UStAE)**. Die Anzahl und die Merkmale der weiteren Reiseleistungen sind demnach unerheblich. Deutschland stellt damit eigene, über das EU-Recht und die europäische Rechtsprechung hinausgehende Anforderungen für die Anwendung der Margenbesteuerung auf.

Die neue Definition der Reiseleistung – zwingend eine Beförderung oder Beherbergung, aber keine Berücksichtigung der Eigenleistungen – ergibt in der Praxis gravierende Probleme für die Busreiseveranstalter: Da bei Tagesfahrten naturgemäß keine Beherbergung enthalten ist und die Beförderung für gewöhnlich in unternehmenseigenen Bussen (Eigenleistung) erfolgt, ist die Anwendung der Margenbesteuerung nicht mehr möglich. Die Regelbesteuerung ist anzuwenden.

**Für jede angebotene Reisekonstellation muss damit im Ergebnis eine aufwändige Einzelfallprüfung vorgenommen werden, ob die Reise aus gleichberechtigten Hauptleistungen oder aus Haupt- und Nebenleistungen besteht.** Somit unterliegen gleiche Sachverhalte einer unterschiedlichen Bewertung, und deshalb besteht bis zum Zeitpunkt der Betriebsprüfung eine Rechtsunsicherheit.

Das in Deutschland zwingend erforderliche Vorliegen einer Beförderung oder Beherbergung schafft so viel Bürokratie, dass die weitere Durchführung der beliebten, traditionellen Bus-Tagesfahrten von der Branche in Frage gestellt wird. Per [Brief](#) haben wir uns daher mit Datum vom 07. Juli 2023 ans baden-württembergische Finanzministerium mit der Bitte um Abhilfe gewandt.



## Kein „Verramschen“: Deutschlandticket rein ins ÖPNV-Gesetz und im Preis weiterentwickeln!

Mit der Einführung des Deutschlandtickets zu einem für den Fahrgast unschlagbar günstigen Preis hat man sich längerfristig von einer bislang präferierten nachfrageorientierten Finanzierung des ÖPNV verabschiedet. Der Defizitausgleich ist bislang nur für 2023 gesichert, für 2024 steht dieser noch in den Sternen.

Ein unzumutbarer Zustand für unsere Unternehmen, die eigenwirtschaftlich unterwegs und auf Fahrgelder angewiesen sind. An eine betriebliche Planungssicherheit ist da nicht mehr zu denken!



Der WBO fordert dringend, Abhilfe zu schaffen: **Das Deutschlandticket muss schon ab 01. Januar 2024 im ÖPNV-Gesetz verankert werden**, um einen Rechtsanspruch auf Defizitausgleich zu haben, um nicht – so wie es derzeit ist – überall auf haushaltsrechtliche Finanzierungsvorbehalte zu stoßen.

**Außerdem muss der Preis des Deutschlandtickets, orientiert an der Inflationsrate, weiterentwickelt werden. Das „Verramschen“ einer qualitativ hochwertigen und kostenintensiven Verkehrsleistung ist schlicht inakzeptabel!**