

LBO-Express

Nr. 25/2015

München, 10.07.2015

1) vbw: Politische Gespräche in Berlin am 2./3. Juli 2015

Bereits zum sechsten Mal trafen die vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e.V. und ihre Mitgliedsverbände in Berlin zum politischen Dialog mit hochrangigen Vertretern aus der Bundespolitik zusammen. Rund 30 Hauptgeschäftsführer von vbw-Mitgliedsverbänden nahmen am 2./3. Juli an dem Treffen mit Spitzenpolitikern auf Bundesebene teil. Die Gespräche drehten sich insbesondere um die Themen Erbschaftsteuer, Maut und Mindestlohn. Der LBO wurde durch das Geschäftsführende Präsidialmitglied **Horst Schilling** vertreten.

Auf einer Spree-Bootsfahrt am Nachmittag mit Bundesverkehrsminister **Alexander Dobrindt** MdB (CSU) begrüßte die vbw die klaren und deutlichen Weichenstellungen der Bundesregierung beim Infrastrukturausbau. „Bis 2030 benötigen wir rund 300 Milliarden Euro an Investitionen in den Aus- und Neubau unserer Verkehrsinfrastruktur, damit akute Engpässe behoben sowie der stetig steigende Güter- und Personenverkehr auch künftig bewältigt werden können“, so vbw-Hauptgeschäftsführer **Brossardt**.

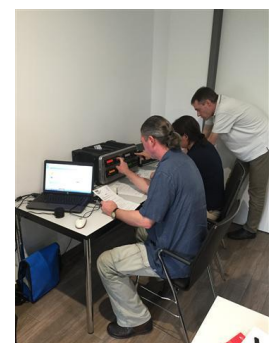
Am Vorabend waren auch zahlreiche bayerische Mandatsträger der Einladung der vbw zum Abendessen gefolgt. Von der CSU nahmen u.a. Bundesverkehrsminister **Alexander Dobrindt**, seine Staatssekretärin **Dorothee Bär**, Bundestagsvizepräsident **Johannes Singhammer**, Bundeslandwirtschaftsminister **Christian Schmidt** sowie **Karl Holmeier**, Mitglied des Verkehrsausschusses, **Daniela Ludwig**, Vorsitzende Arbeitskreis Verkehr der CSU, **Max Straubinger**, Parlamentarischer Geschäftsführer der CSU Landesgruppe und **Julia Bartz** (Maitenbeth) teil. Von der SPD nahmen **Martin Burkert**, Vorsitzender Verkehrsausschuss und Staatssekretär **Florian Pronold** sowie von den Grünen **Dieter Janecek** teil.

*Die vbw-Delegation im Bundestag**Spree-Bootsfahrt mit Bundesminister A. Dobrindt**Die vbw-Delegation und Minister Dobrindt*

2) LBO: Erfolgreiches Seminar „Praktischer Umgang mit dem Digitalen Tachographen“

Am 8. Juli 2015 fand zum ersten Mal eine Kooperationsveranstaltung von LBO / BGOB und SBS Fahrertraining aus Salem in München statt. Bei dieser neu konzipierten Schulung in den Schulungsräumen der SVG/LBO zum Thema Lenk- und Ruhezeiten liegt der Schwerpunkt auf dem praktischen Umgang mit dem digitalen Tachographen. Erhöhter Handlungsbedarf besteht aufgrund der neuen Unterweisungspflicht der Unternehmen, die zum 2. März 2016 in Kraft tritt. Danach gilt zukünftig (Artikel 33 Absatz 1 Satz 1):

1. Das Verkehrsunternehmen hat verantwortlich dafür zu sorgen hat, dass seine Fahrer hinsichtlich des ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrten-schreibers angemessen geschult und unterwiesen werden, unabhängig davon, ob dieser digital oder analog ist.



2. Der Unternehmer führt regelmäßige Überprüfungen durch, um sicherzustellen, dass seine Fahrer den Fahrtenschreiber ordnungsgemäß verwenden, und gibt seinen Fahrern keinerlei direkte oder indirekte Anreize, die zu einem Missbrauch des Fahrtenschreibers anregen könnten (siehe hierzu auch u.a. LBO-Sonderexpress Nr. 07/2015, LBO-Express Nr. 19/2015).

Zum Training brachte Referent und Inhaber von SBS Fahrertraining, **Olaf Horwarth**, mehrere Schulkoffer mit, die sämtliche möglichen Tachographen-Modelle beinhalten. Jeder einzelne Teilnehmer konnte dann anhand von speziellen Trainingsfahrerkarten an den Geräten arbeiten. Am Vormittag erklärte der Referent ausführlich die Bedienung der Kontrollgeräte, direkt am Gerät. Anhand einer kleinen Kamera konnten alle Teilnehmer auf der Leinwand mitverfolgen, was eingegeben wird. Jeder einzelne Schritt konnte so nachvollzogen werden.

Am Nachmittag hatten die Teilnehmer die Gelegenheit, verschiedene Gerätegenerationen selbst zu bedienen und entsprechende Ausdrücke anzufertigen. Auch wurden einzelne Fahrerkarten auf Wunsch ausgelesen und auf Fehlerquellen bei den Nachträgen analysiert. Am Schluss der Veranstaltung konnten alle Teilnehmer im Rahmen eines kleinen „Wissens-Check“, der dann gemeinsam besprochen wurde, alle wesentlichen Informationen aus der Veranstaltung überprüfen.

Weitere Schulungen finden am 29.07., 18.08. und 19.08. in München statt. Weitere Termine geben wir in Kürze bekannt.



3) Bayern: Staatliche ÖPNV-Zuwendungen wieder bei 51 Millionen Euro

Bayerns Landkreise und kreisfreien Städte als Auftraggeber für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr erhalten wie in den beiden Vorjahren rund **51 Millionen Euro** als staatliche Zuwendungen für den Öffentlichen Personen- und Nahverkehr. Wie Verkehrsminister **Joachim Herrmann** dazu dem Kabinett weiter erläuterte, fließt mit gut **33 Millionen Euro** ein Großteil der Gelder in den ländlichen Raum. Damit soll bewusst die Fläche weiter gestärkt werden. Etwas mehr als **17 Millionen Euro** erhalten die Städte München, Nürnberg-Fürth-Erlangen, Augsburg, Regensburg und Würzburg. Mit den ÖPNV-Zuweisungen des Freistaates und den notwendigen Eigenmittelanteilen finanzieren die Landkreise und kreisfreien Städte den allgemeinen ÖPNV mit Bussen, Straßen- und U-Bahnen. Grundlage ist das 1994 in Kraft getretene Bayerische ÖPNV-Gesetz. Der Verteilungsschlüssel wird sich gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich verändert haben. Im LBO-Jahrbuch 2013/2014 sind die Zuweisungen auf die Aufgabenträger in Bayern dargestellt.

4) Bayern: Staatsminister Herrmann für differenzierte Pressemeldungen

Der verkehrspolitische Sprecher der CSU-Landtagsfraktion, **Eberhard Rotter**, MdL nahm die Pressemeldung der Polizei über die Ergebnisse der Buskontrolle am 24.04.2015 auf der BAB 8 und die LBO-Kritik daran zum Anlass, Innenminister **Joachim Herrmann** zu bitten, für eine differenziertere Berichterstattung einzutreten. Staatsminister Herrmann hat nunmehr mit Schreiben vom 29. Juni 2015 MdL Rotter mitgeteilt, dass er die Pressesprecher der Polizeipräsidenten gebeten habe, zukünftig entsprechend sensibilisiert zu sein (siehe hierzu LBO-Express Nr. 17/2015 vom 13.05.2015).

5) Bayern: Erfolgreiche Rufbussysteme

Der Freistaat Bayern fördert seit einigen Jahren die Einrichtung und den Betrieb von Rufbussystemen, als Ergänzung zum Linienverkehr mit insgesamt jährlich zwei Millionen Euro. Zwischenzeitlich sind in einigen Landkreisen erfolgreich derartige ergänzende Verkehre, insbesondere in den Schwachlastzeiten, eingerichtet worden. Im Landkreis Neu-Ulm läuft ein Rufbus unter dem Namen Pfiffibus.

Gemeinsam haben der Nahverkehrsverbund DING, der Landkreis Neu-Ulm sowie die örtlichen Busunternehmen dieses flexible Angebot initiiert, organisiert und in den bestehenden Fahrplan aufgenommen. Betrieben wird der Pfiffibus von den dort angesiedelten Busunternehmen.

6) Tarifverhandlungen: Keine Einigung für RVO / RVA in Sicht

Am 9. Juli 2015 hat die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG mitgeteilt, dass deren Tarifkommission einen klaren Auftrag der Mitglieder erhalten habe, ggf. durch einen Streik ihre Forderungen durchzusetzen. Die Meldung mündet in dem Satz, dass die Busfahrer bei RVO und RVA streikbereit seien.

7) Bayern: Fernlinienbusse verdoppeln Fahrgastzahlen

Das Bayerische Landesamt für Statistik veröffentlichte erste vorläufige Ergebnisse der Totalerhebung im Personenverkehr in Bayern. Danach beförderten im Jahr 2014 insgesamt 27 bayerische Unternehmen des gewerblichen Omnibusverkehrs 3,77 Millionen Fahrgäste im Linienfernverkehr. Eine Zuordnung zum Linienfernverkehr erfolgt dabei, wenn die Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite von 50 km oder die Reisezeit von einer Stunde übersteigt. Erste, noch vorläufige Ergebnisse der Totalerhebung im Personenverkehr in Bayern zeigen, dass sich damit die Fahrgastzahl, verglichen mit den hochgerechneten Stichprobendaten des Berichtsjahres 2013, mehr als verdoppelt hat. Die Beförderungsleistung lag demnach im Jahr 2014 bei über 1,19 Milliarden Personenkilometern. Fernlinienfahrgäste reisten also durchschnittlich rund 316 Kilometer weit. Endgültige Ergebnisse zur Totalerhebung im Personenverkehr werden im Herbst 2015 vorliegen.

8) Interessenvertretung: Schienenlobby greift Fernbus an


In ihrem Positionspapier für das Spitzengespräch mit Bundeswirtschaftsminister **Sigmar Gabriel** (SPD) am 30.6. macht die „vereinigte“ Schienenlobby massiv Front gegen Fernbusse. Sie beklagt, dass sich die Liberalisierung des innerdeutschen Fernbusverkehrs spürbar auf die Auslastung und Ertragslage im Schienenpersonenverkehr auswirke.

Der Verzicht auf Mauterhebung, nicht geregelte Fahrgastreue und Niedriglöhne mit nicht akzeptablen Arbeitsbedingungen ermöglichten extrem günstige Tickpreise und würden den Wettbewerb verzerren. Bereits im Februar 2015 hat DB-Chef Grube im Tourismusausschuss des deutschen Bundestages einen Angriff des Fernbusses auf das Kerngeschäft der DB-AG im Fernverkehr ausgemacht.

Der Rundumschlag gegen den Fernbus mit falschen Behauptungen ist nicht geeignet, den Schienenverkehr zu stärken. Der bdo und die Landesverbände haben sofort gegenüber der Politik reagiert und die unhaltbaren Vorwürfe der Schienenlobby widerlegt (siehe Nr. 9).

Schließlich ist hinlänglich bekannt, dass die deutschen Busse ihre Wegekosten zu mehr als 100 Prozent durch Steuern und Abgaben tragen und die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten des Busgewerbes in Tarifverträgen mit den Verkehrsgewerkschaften (i.d.R. Verdi) vereinbart worden sind. Am Rande sei nur erwähnt, dass die DB nach eigenen Angaben der größte Anbieter im deutschen Busverkehr ist und jährlich 725 Mio Fahrgäste mit 13.400 Bussen befördert und hierfür 8.200 Beschäftigte einsetzt. Im Schienenverkehr zählte die DB Regio 2014 rund 1,4 Mrd. Reisende, die von 28.700 Mitarbeitern betreut wurden.

9) IGES-Studie: Positiver Effekt von Bussen im Fernverkehr sowie Bevorzugung der Bahn

Das IGES Institut hat im Auftrag des bdo Infrastrukturnutzungsentgelte und Besteuerungslasten auf Straße und Schiene verglichen. Im Zuge der Studie wurde insbesondere der Fernbus berücksichtigt. Die Ausarbeitung als Faktenpapier sowie einen übersichtlichen Flyer finden Sie  **im Anhang**.

Fernbusse erfreuen sich zunehmender Beliebtheit, trotz deutlicher Wettbewerbsnachteile im Fernverkehr gegenüber der Deutschen Bahn. So erhält die Bahn jährlich Subventionen in Höhe von rund

17 Milliarden Euro, wobei der Schienenfernverkehr durch die Einnahmen aus dem Nahverkehr indirekt mitfinanziert wird. Im Gegensatz dazu finanziert sich der privatwirtschaftliche Busverkehr vollständig ohne öffentliche Gelder.

Vielmehr trägt der Fernbus bis zu 130 Prozent der eigenen Wegekosten auf der Autobahn, während die Bahn im Fernverkehr einen Wert von lediglich 25 Prozent ausweisen kann. Folglich müsste der Trassenpreis auf ICE-Strecken mindestens vervierfacht werden, um eine potentielle Kostendeckung zu erreichen. Gleichzeitig entrichten Busunternehmer selbstverständlich die Mineralöl- sowie Kraftfahrzeugsteuer und kommen somit auch für die Nutzung von Straßen und Autobahnen auf. Gerade deshalb würde eine Maut für Busse die gesamte Branche weiter gegenüber der Deutschen Bahn benachteiligen und eine anhaltende Verbesserung des Fernverkehrs deutlich stören.

Gleichzeitig stellen die Reisebusse ein überaus umweltfreundliches Verkehrsmittel dar. So zeigt sich, dass der Bus insbesondere im Bereich des Energieverbrauchs und damit des CO₂-Ausstoßes unschlagbar gegenüber anderen Verkehrsmitteln ist.

10) Fernbus: Umfrage der Verbraucherzentralen

Einige deutsche Verbraucherzentralen haben eine Umfrage zur Fernbusnutzung gestartet. Die Umfrage „Reisen mit dem Fernbus“ läuft bis 30.09.2015, nach dem jetzigen Stand jedoch nicht in Bayern. Link zur Umfrage siehe: <https://www.verbraucherzentrale.de/home> (auf der entsprechenden Landesseite die Suchwörter „umfrage + fernbus“ eingeben).

11) Erbschaftsteuer-Reform: vbw fordert Korrektur an Gesetzentwurf

Die vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. hatte sich bereits im Vorfeld der Behandlung des Gesetzentwurfs für die Reform der Erbschaftsteuer im Bundeskabinett an das Bundesfinanzministerium gewandt und Korrekturen gefordert. „Der nun von der Bundesregierung beschlossene Entwurf ist zwar ein weiterer Schritt in die richtige Richtung, aber mit noch deutlichem Nachbesserungsbedarf. In der Begründung des Entwurfs wird ausdrücklich die Notwendigkeit betont, die gesamte ausgewogene Unternehmenslandschaft in Deutschland zur Sicherung von Wohlstand und Beschäftigung zu schützen und zu erhalten. Doch was jetzt vorliegt, wird dieser Zielsetzung nicht gerecht. Etliche Regelungen enthalten weiterhin erbschaftsteuerliche Belastungen, die mit dem Erhalt von Unternehmen und der Arbeitsplätze in Deutschland nicht vereinbar sind. Hier muss erneut nachgebessert werden“, erklärt vbw Hauptgeschäftsführer **Bertram Brossardt**.

Positiv vermerkt Brossardt die Erleichterungen und damit größere Flexibilität bei den Auflagen zur Lohnsumme für kleinere Unternehmen: „Damit können diese Unternehmen auf wirtschaftliche Krisenlagen leichter reagieren.“ Als noch nicht ausreichend, aber in die richtige Richtung gehend, bezeichnet Brossardt auch die Anhebung der Grenzen für die Bedürfnisprüfung von 20 Millionen Euro auf 26 Millionen Euro und für Erben familiengeprägter Unternehmen von 40 Millionen Euro auf 52 Millionen Euro. Kritik übt Brossardt an der geforderten 40-jährigen Rechenschaftspflicht für die Familienbindung: „Das muss auf ein vernünftiges Maß von maximal zehn Jahren zurückgeführt werden. Auch die mit der Familienbindung verknüpften Auflagen bedürfen der Anpassung an die Lebenswirklichkeit.“

Kern der vbw Kritik ist, dass bei großen betrieblichen Erbschaften, darunter viele mittelständische Familienunternehmen, bei der Berechnung der Erbschaftsteuer auf vorhandenes Privatvermögen der Erben zugegriffen werden kann. „Das ist nicht akzeptabel. Solche Eingriffe in das Privatvermögen wirken wie eine Vermögensteuer. Sie sind auch nach den Vorgaben des Bundesverfassungsgerichts nicht geboten“, so Brossardt. „Im Gegenteil: Um Unternehmen und Arbeitsplätze zu erhalten, billigt das Bundesverfassungsgericht die Verschonung auch größerer Betriebsvermögen.“

Zentrale Bedeutung misst Brossardt darüber hinaus der Frage zu, wie begünstigtes Betriebsvermögen definiert ist. „Es muss berücksichtigt werden, was aus Sicht des Unternehmers für Produktion, Mitarbeiterbindung, Kundenbindung und Zukunftsvorsorge notwendig ist. Ebenso dürfen betriebsnotwendige und deshalb begünstigte Finanzmittel nicht schlechter als anderes begünstigtes Vermögen behandelt werden. Und es muss möglich sein, Finanzmittel, die für größere Zukunftsinvestitio-

nen angespart wurden, begünstigt zu übertragen“, fordert Brossardt. „Wettbewerbsfähigkeit und der Erhalt von Arbeitsplätzen müssen Leitschnur der gesamten Erbschaftsteuerreform sein.“

12) Urteil: Hohe Anforderungen an Waschanlagenbetreiber

Die Berufungskammer des Landgerichts Ansbach hat dem Benutzer einer Ansbacher Autowaschanlage Schadensersatz für einen bei Benutzung der Anlage entstandenen Fahrzeugschaden zugesprochen, da ihm der Anlagenbetreiber kein Verschulden am Schadenseintritt nachweisen konnte (Az. 1 S 936/14).

Der Kläger benutzte mit seinem automatikgetriebenen Pkw die Autowaschanlage des Beklagten. An der Einfahrt der Waschanlage sind die Hinweise "Automatic N" und "nicht bremsen" angebracht. Am Ende der Waschstraße, durch die die Fahrzeuge mittels Schlepptrassen gezogen werden, befindet sich eine Ampel, die durch Grünlicht anzeigt, dass der Waschvorgang beendet ist und das Fahrzeug losfahren darf. Der Kläger, der sein Fahrzeug während des Waschvorgangs ordnungsgemäß ausgeschaltet hatte, rollte mit diesem am Ende der Waschstraße gegen eine Trocknungsdüse, wodurch das Fahrzeug beschädigt wurde und Reparaturkosten von 1.001,25 Euro anfielen, die der Kläger nun vom Waschanlagenbetreiber verlangte.

Den Schadenshergang rekonstruierte die Berufungskammer mit Hilfe von zwei Sachverständigen, die zwei alternative Schadensursachen feststellten: Entweder habe das grüne Ampellicht zu früh geleuchtet, als sich die Schleppkette, mit der die Fahrzeuge durch die Anlage befördert werden, noch bewegt habe oder der Kläger habe noch vor Aufleuchten des Grünlichts den Motor angelassen und dazu - wie bei Automatikfahrzeugen erforderlich - das Bremspedal betätigt, wodurch das blockierte Rad auf die Transportrolle der Schleppkette gehoben und dadurch nach hinten gegen die Trocknungsdüse gerollt wäre.

Die Berufungskammer erkannte in beiden Varianten kein Verschulden des Kunden der Waschanlage und damit eine Verantwortlichkeit des Waschanlagenbetreibers, für den Schaden aufzukommen. Im zweiten Fall sei der Warnhinweis an der Einfahrt der Anlage nicht ausreichend. Dem Anlassen des Motors liege kein bewusster Bremsvorgang zugrunde, sondern das Ziel, die Waschanlage zu verlassen. Insofern hätte es eines weiteren Hinweises bedurft, dass der Motor von Automatikgetrieben nicht vor Aufleuchten des Grünlichts gestartet werden dürfe, da es allgemeiner Lebenserfahrung entspreche, dass Autofahrer in Erwartung des baldigen Grünlichts die unmittelbare Wegfahrbereitschaft herstellten.

Der Beklagte hatte sich damit verteidigt, der Kläger sei in der Waschanlage rückwärts gefahren. Dies schloss die Kammer mit der Einschätzung der beiden Sachverständigen zum Hergang des Schadenseintritts aus. (Quelle: LG Ansbach, Pressemitteilung vom 07.07.2015 zum Urteil 1 S 936/14 vom 12.05.2015)

13) Frankreich: Busparkplatz in Nizza online buchen!

Seit dem 1. Juli 2015 stellt die Stadt Nizza eine neue Webseite für Reisebusunternehmen zur Verfügung. Mit "Nice Bus Park" kann die Verfügbarkeit auf dem Parkplatz des XV. Corps bis zu 48 Stunden im voraus eingesehen und ein Busparkplatz online reserviert und bezahlt werden. Die Parkplatzpauschale fällt halbtägig von 10 bis 14 Uhr und von 14 bis 18 Uhr an. Sobald ein Parkplatz reserviert wurde, erhält man eine Bestätigungs-E-Mail mit einem Beleg zum Ausdrucken, der am gewünschten Tag an der Windschutzscheibe angebracht wird. Nähere Infos zu "Nice Bus Park" siehe: <https://nicebuspark.nice.fr/NiceBusPark/Pages/Accueil.aspx>

14) Frankreich: Fahrverbot für Busse mit Kindergruppen am 1. August 2015

Zur Erinnerung: In diesem Jahr gilt in Frankreich am **Samstag, 1. August 2015** ein Beförderungsverbot von Kindergruppen. Busse, die mehr als acht Kinder / Jugendliche im Alter bis 17 Jahre befördern, dürfen an diesem Tag von 0 bis 24 Uhr auf allen französischen Straßen nicht Departement überschreitend unterwegs sein. Ausnahmen werden grundsätzlich nicht erteilt.