



Landesverband Hessischer  
Omnibusunternehmen LHO e.V.

Landesverband Hessischer  
Omnibusunternehmen e.V.  
Marburger Straße 44  
35390 Gießen  
[www.lho-online.com](http://www.lho-online.com)

## Stellungnahme zur 20. Sitzung der Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ mit dem Schwerpunktthema „Mobilitätswirtschaft und Transformation“

Gießen, 28.09.2022

An die Mitgliederinnen und Mitglieder der  
Enquetekommission „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“

Sehr geehrte Damen und Herren,

der LHO vertritt die Interessen von rund 150 privaten Omnibusunternehmen. Gerne möchten wir die 20. Sitzung der Enquetekommission sowie die anstehenden internen Beratungen am morgigen Tag zum Anlass nehmen, um Ihnen einige Hinweise zum o.g. Schwerpunktthema zu übermitteln.

Das mittelständisch geprägte private Omnibusgewerbe in Hessen ist Rückgrat für den ÖPNV in der Fläche und hat für die notwendige Verkehrswende und die Verlagerung von Mobilität hin zu mehr öffentlichem Nahverkehr eine erhebliche Bedeutung. Dabei müssen die Busunternehmen in vielerlei Hinsicht mit aktuellen und künftigen Entwicklungen umgehen. Hierbei geht es um finanzielle, strukturelle, technische sowie personelle Herausforderungen.

Nachdem die beiden vergangenen Jahre auf Grund der Corona-Pandemie den Unternehmen stark zu schaffen machten, belasten sie derzeit insbesondere die enorm **gestiegenen Preise für Diesel und Energie**. Zwar bestehen in den ÖPNV-Verträgen in Hessen Preisanpassungsklauseln, die u.a. Dieselskosten fortschreiben. Wegen der seit Jahresbeginn erheblich gestiegenen Preise fehlt den Unternehmen jedoch Liquidität, wenn diese Kosten erst im kommenden Jahr über die normale Preisfortschreibung ausgeglichen werden. Energiekosten werden darüber hinaus gar nicht fortgeschrieben. Die Unternehmen können dies nicht über längere Zeit vorfinanzieren. Es bedarf daher kurzfristiger Liquiditätshilfen, und zwar flächendeckend in allen Verkehren.

Ganz entscheidend für die Transformation hin zu mehr ÖPNV ist die **auskömmliche Finanzierung der Leistungen**. Die Erfahrungen mit dem 9-Euro-Ticket haben gezeigt, dass zwar ein Angebot zu niedrigem

Preis von einer hohen Zahl an Nutzer-/innen angenommen wird, jedoch das eigentliche Grundproblem nicht löst: Es muss zunächst in allen Regionen des Landes – also auch in der Fläche – ein attraktives Angebot gewährleistet sein, das den Umstieg auf den ÖPNV begünstigt, bevor der Ticketpreis mit staatlichen Mittel in dieser Form subventioniert wird. Denn sofern nicht zusätzliches Geld bereitgestellt wird, werden die derzeitigen Mittel derzeit vorrangig benötigt, um die erheblichen Liquiditätsengpässe der Verkehrsunternehmen abzumildern, und eine Reduzierung, im schlimmsten Fall sogar Einstellung von Verkehren, zu verhindern.

Im ÖPNV-**Wettbewerbsmarkt** müssen Unternehmen jeder Größe eine Chance haben. Wichtig sind faire Ausschreibungsbedingungen und Beteiligungschancen auch für kleinere Unternehmen, um langfristig eine Marktvielfalt zu erhalten. Erreicht werden kann dies z.B. durch den Zuschnitt und die Größe von Linienbündeln, durch zeitlich gestaffelte Vergaben und durch eine Limitierung beim Zuschlag der Lose auf einzelne Unternehmen. Die Vergabebedingungen sollten sich, etwa bei der Preisfortschreibung oder den Fahrzeuganforderungen, verbundübergreifend vereinheitlichen. Außerdem sollten Subunternehmerquoten (30 %) bei allen größeren Leistungsvergaben eine Partizipation kleinerer Busunternehmen ermöglichen.

Im ÖPNV steht zudem die **Umstellung auf alternative Antriebe** an. Gesetzliche Quoten führen dazu, dass zunehmend Vorgaben zu sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen Teil der Ausschreibungen werden. Die Branche ist willens, die Antriebswende hin zu einem noch umweltfreundlicheren Verkehr zu stemmen. Die Beschaffung der Fahrzeuge und auch die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur muss dabei jedoch originäre Aufgabe der Unternehmen bleiben. Gleichzeitig ist dafür Sorge zu tragen, dass der Zugang zu Ladeinfrastruktur keine Hürde für die jeweiligen Bieterunternehmen ist. Für die Umstellung notwendige staatliche Förderprogramme müssen auch auf kleinere Unternehmen ausgerichtet sein, das Land kann durch Beratungsangebote bei der Transformation unterstützen.

Eine der größten Herausforderungen stellt jedoch die **Personalsituation** dar. Nach einer Umfrage unseres Bundesverbandes bdo fehlen rund 36.000 Fahrerinnen und Fahrer deutschlandweit in den kommenden zehn Jahren – noch ohne mögliche Ausweitungen der Leistungen. Auf Hessen bezogen wären dies etwa 3.000. Zum Vergleich: Derzeit sind in den LHO-Mitgliedsbetrieben insgesamt etwa 6.000 Beschäftigte im ÖPNV-Fahrdienst tätig.

Es werden enorme Anstrengungen und auch die Zusammenarbeit von allen ÖPNV-Beteiligten sowie den Arbeitsagenturen und Jobcentern nötig sein, allein um den Status quo zu erhalten, und noch mehr, um die für den Leistungsausbau erforderlichen Fahrerinnen und Fahrer zu gewinnen.

Es muss dabei generell einfacher und schneller gelingen, Interessierte in den Beruf zu bringen. Denn die enormen Kosten für den Führerscheinerwerb und die Qualifizierung von 10.000 € bis 12.000 € bilden eine erhebliche Einstiegshürde. Grund sind vor allem die vielen Pflichtfahrstunden. Eine Lösung könnte sein, die Berufskraftfahrerqualifikation in die Fahrausbildung zu integrieren, d. h. beide Ausbildungen zusammen zu unterrichten und zu prüfen. Dadurch würde die Ausbildung erheblich verkürzt und vergünstigt – ohne negative Auswirkungen auf die Ausbildungsqualität. Ferner sollten in Hessen Ausbildungszentren gebildet werden, um gezielt Personen für den Beruf zu schulen.

Helfen könnte zudem eine stärkere Anerkennung von Führerscheinen/ Berufskraftfahrerqualifikationen aus Nicht-EU-Ländern. Auch die bestehende Personalkostenfortschreibung in den Verkehrsverträgen (sog. „Hessen-Index“) ist weiterzuführen, um künftig steigende Kosten in den Betrieben abzufedern. Diese hat sich bewährt und ist Vorbild für andere Bundesländer geworden. Schließlich sollte der 2019 gebildete „Runde Tisch Fahrpersonal“ des Mobilitäts- und Koordinierungsrats wieder aktiv werden.

Es zeigt sich also, dass der ÖPNV und das private Omnibusgewerbe in Hessen vor zahlreichen schwierigen kurz- wie langfristigen Transformationsherausforderungen stehen. Wir hoffen, dass durch die Diskussionen in der Enquetekommission gute und tragbare Lösungsansätze herausgearbeitet werden. Für weitere Auskünfte stehen wir gerne zur Verfügung.



Volker Tuchan  
Geschäftsführer