



## Sven Gerich 2013 Oberbürgermeister für Wiesbaden

### **ESWE Verkehr und WiBus müssen zusammengeführt werden. *Die künftige Direktvergabe und die derzeitigen Organisationsdefizite bei WiBus fordern neue Strukturen mit klaren Verantwortlichkeiten.***

Die Konzession für den Öffentlichen Personennahverkehr der Landeshauptstadt Wiesbaden soll im Jahr 2017 neu vergeben werden. Dafür ist eine Neuorganisation des ÖPNV notwendig.

Wir haben Verantwortung für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der kommunalen Verkehrsunternehmen. Die kommunale Daseinsvorsorge kann nur durch kommunale Unternehmen sichergestellt werden.

#### Die Geschichte der WiBus

Der ÖPNV wurde in Wiesbaden 2009 auf Grundlage der damals gültigen europäischen und bundesdeutschen Rechtslage ohne Ausschreibung an ESWE Verkehr „vergeben“. Der Europäische Gerichtshof hatte vier Kriterien für eine beihilferechtskonforme Gewährung von Zuschüssen entwickelt. Insbesondere das vierte Kriterium, welches ein „durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen“ forderte, führte republikweit zu einer Umorganisation des ÖPNV: Seinerzeit wurde auch in Wiesbaden davon ausgegangen, dass ESWE Verkehr alleine kein „durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen“ sei. Zusammen mit der Hamburger Hochbahn wurde daher 2004 das Gemeinschaftsunternehmen WiBus gegründet.

Mit der Gründung der WiBus konnten die Kosten zunächst gesenkt werden. Die direkten Folgen waren jedoch unterbezahlte städtische Busfahrer, welche zusätzlich zu Ihrem Lohn Leistungen beim städtischen Sozialamt beantragen mussten. Die Existenz von zwei Busunternehmen mit unterschiedlichen Tarifen und Arbeitsbedingungen führt bis heute zu sozialen Spannungen zwischen den Belegschaften, Reibungsverlusten und zu kostenrelevanten Doppelstrukturen in der Verwaltung.

Das derzeitige WiBus-Modell ist alleine schon aus sozialpolitischen Gründen unhaltbar. Es kann inzwischen aber noch nicht einmal mehr mit Rückgriff auf das EU-Recht gerechtfertigt werden: Die 2010 in Kraft getretene neue europäische Rechtslage zielt nicht mehr auf ein „durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen“ ab. Die EU-Kommission hat zudem klargestellt, dass diese neue Rechtslage auch auf bestehende Verkehrsvereinbarungen angewendet werden kann. Und auch die Einstiegsstundenlöhne für Busfahrerinnen und Busfahrer liegen seit dem letzten Tarifabschluss bei WiBus (Tarifvertrag LHO) inzwischen höher, als die Einstiegstarife bei ESWE Verkehr (Tarifvertrag TV-N).

#### Das WiBus-Modell hat keine Zukunft

Trotz einer kräftigen Lohnerhöhung im Herbst 2011 gelingt es WiBus bis heute nicht genügend Busfahrer zu rekrutieren und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Dies ist nicht nur auf die schlechten Löhne der Vergangenheit zurück zu führen, sondern liegt bis heute zu einem Großteil an den schlechten Arbeitsbedingungen. Diese bezeichnete der WiBus-Geschäftsführer Dirk Stein noch im November 2011 in einem Interview als „*brutal hart, aber nicht unmenschlich*“. Die WiBus-Fahrer arbeiten bis heute unter schlechteren

Weitere Infos: [www.sven-gerich.de](http://www.sven-gerich.de)





## Sven Gerich 2013 Oberbürgermeister für Wiesbaden

Bedingungen (Pausen- und Arbeitszeiten, Feiertagszuschläge, außertariflichen Leistungen wie Kantinenzuschüsse, etc.) wie ihre Kollegen bei ESWE Verkehr.

Auch die Bedienungsqualität stimmt nicht: Die von der Hamburger Hochbahn mitgebrachten Busse kapitulierten an den Wiesbadener Bergen, schlecht geschulte Fahrer mussten sich bei ihren Fahrgästen nach dem Weg erkundigen. Wegen der hohen Fluktuation sinkt auch die handwerkliche Qualität. Der Fahrermangel führte 2011 sogar zu Ausfällen im Liniennetz.

Die gleichzeitige Existenz von zwei Busunternehmen hat eine Verwässerung der politischen Verantwortlichkeit zu Folge, da weder das zuständige Verkehrsdezernat noch ESWE Verkehr (als Trägerin der Liniengenehmigung) Einfluss auf WiBus haben. Die Steuerung der WiBus erfolgt bislang alleine über die Kämmerei und die städtische Holding (WVV).

### Die Direktvergabe macht neue Strukturen erforderlich

Die neue EU-Verordnung 1370/07 und das neue Personenbeförderungsgesetz ermöglichen erstmals eine „direkte Vergabe“ an einen „internen Betreiber“. Die Bedingungen für eine Direktvergabe (hier vor allem die geforderte „Kontrolle“ über den „internen Betreiber“ wie über eine „eigene Dienststelle“ sowie die Verpflichtung des „internen Betreibers“ mehr als 50% der Personenverkehrsdienste selbst zu erbringen), machen ebenfalls eine Neuorganisation des ÖPNV erforderlich. Die vorhandene Organisationsstruktur steht einer Direktvergabe im Wege.

### Eine Zusammenführung von WiBus und ESWE Verkehr unter dem Dach von ESWE-Verkehr

Die Lösung liegt in der Zusammenführung von WiBus und ESWE Verkehr unter dem Dach von ESWE Verkehr. Für eine Zusammenführung sprechen die folgenden Gründe:

- Abbau der sozialen Spannungen zwischen den Belegschaften von ESWE Verkehr und WiBus und innerhalb der Belegschaft der WiBus
- Beendigung der „brutal harten, aber nicht unmenschlichen“ Arbeitsbedingungen
- Synergien durch den Abbau von Doppelstrukturen (Geschäftsführung, Verwaltung, etc.)
- Klare Verantwortlichkeiten
- Personalrekrutierung künftig wieder durch die „Traditionsmarke“ ESWE
- Die Direktvergabe ist auch künftig sichergestellt (u.a. Direkterbringungsquote von 50% und direkte Kontrolle „wie über eine eigene Dienststelle“)

Für unseren ÖPNV soll künftig nur noch genau ein Unternehmen, nämlich ESWE Verkehr zuständig sein. Dieses wird über den Aufsichtsrat vom Verkehrsdezernat gesteuert.

**Wiesbaden braucht einen guten und funktionierenden ÖPNV aus städtischer Hand. Unsere Busfahrerinnen und Busfahrer leisten Tag für Tag gute Arbeit und haben das Recht auf einen gerechten Lohn. Die Verantwortung für den Nahverkehr muss klar erkennbar sein. ESWE Verkehr und WiBus müssen zusammengeführt werden.**