

“Die Regeln für Dienstleistungen in der Bustouristik-Branche müssen angepasst werden“, so die IRU.

IRU-Vorschlag Nr. 1:

Wöchentliche Ruhezeit + 12-Tage-Regelung

Ein Fahrer, der gelegentliche Busreise-Dienstleistungen erbringt, sollte eine wöchentliche Ruhezeit von durchschnittlich 45 Stunden pro Woche nehmen, und zwar berechnet über einen Referenzzeitraum von 13 Wochen mit mindestens 24 Stunden pro Woche.

Fahrer können von dieser angepassten wöchentlichen Ruhezeit-Bestimmung im Falle der 12-Tage-Regelung abweichen, vorausgesetzt, dass sie zwischen den wöchentlichen Ruhezeiten für nicht mehr als 12 aufeinanderfolgende Tageslenkzeiten arbeiten und eine volle wöchentliche Ruhezeit unmittelbar vor und nach der Inanspruchnahme der 12-Tage-Regelung nehmen.

Die 12-Tage-Regelung wird auf inländische Busreise-Dienstleistungen mit einer Dauer von mehr als sechs Tagen ausgeweitet. Mit dieser Ausweitung geht die Abschaffung der Einzelfahrt-Einschränkung einher.

IRU-Vorschlag Nr. 2:

Verteilung über den Tag

Ein Fahrer kann die maximale tägliche Dienstzeit auf bis zu 16 Stunden erhöhen, sofern dies maximal zweimal zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten erfolgt.



Die IRU-Argumente werden von Fahrern, Kunden und Unternehmen unterstützt, weil...

Wöchentliche Ruhezeit und 12-Tage-Regelung

Verbesserte soziale und Arbeitsbedingungen für Fahrer aus der Bustouristik-Branche

Erweiterte Ruhezeiten, die zu Hause als Ausgleich für Wochen mit reduzierter Ruhezeit genommen werden können. Dies würde für eine zufriedenstellendere Work-Life-Balance sorgen (d. h. regelmäßige kurze Urlaube).

Fahrer aus der Bustouristik-Branche könnten je nach saisonaler Nachfrage flexibler eingesetzt werden. Diese gesteigerte Produktivität sollte zu sichereren Arbeitsplätzen und besseren Verdienstmöglichkeiten führen.

Bessere Servicequalität für Kunden

Ein höheres Maß an Flexibilität würde es Betreibern aus der Bustouristik-Branche ermöglichen, ihren Kunden einen durchgängigen Service zu bieten, unnötige Reiseunterbrechungen zu vermeiden und somit die Attraktivität der Bustouristik-Dienstleistungen zu erhöhen.

Einer steigenden Anzahl von nichteuropäischen Touristen könnten mehr Möglichkeiten und besser abgestimmte inländische Bustouren angeboten werden. Denn in einem globalen Markt müssen wir die besten Reiseerfahrungen bieten können.

Mehr operative Flexibilität für Unternehmen

Fähigkeit, die operativen Anforderungen der Bustouristik-Branche zu berücksichtigen, die durch hohe Saisonalität der Servicenachfrage gekennzeichnet und auf die Präferenzen der Touristen ausgerichtet ist.

Fähigkeit, die Schichten von Reisbusfahrern basierend auf der Servicenachfrage zu planen.

Der gleiche Busfahrer wäre in der Lage, die Reisegruppe für die Dauer der Bustour zu begleiten, was das Vertrauen in die Kundenbetreuung und deren Qualität steigern würde.

Verbesserte Wettbewerbsposition für inländische Betreiber aus der Bustouristikbranche, wenn inländische Bustouren von mehr als 6 Tagen angeboten werden können.

Vermeidung der Kosten für Ersatzfahrer im Falle von inländischen Bustouren von mehr als sechs Tagen; geringerer Bedarf, Ersatzfahrer für inländische Bustouren zu finden (und zu bezahlen).

Reduzierung unnötiger Ausfallzeiten für Fahrer aufgrund der aktuellen Vorschrift, unmittelbar nach Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung eine 90- oder 69-stündige Pause einzulegen.

Verteilung über den Tag

Verbesserte soziale und Arbeitsbedingungen für Fahrer aus der Bustouristik-Branche

Weniger Grund zur Eile bei der Erledigung der täglichen Aufgaben, die durch unvorhergesehene Umstände, Staus, Verzögerungen oder Kundennachfragen entstehen können.

Bessere Verteilung über den Tag, was es Fahrern aus der Bustouristikbranche ermöglicht, für ihre Ruhezeit, auch des Nachts, öfter nach Hause zurückzukehren.

Bessere Servicequalität für Kunden

Die Kundennachfrage könnte besser berücksichtigt werden, wodurch auch der Service flexibler und attraktiver würde.

Es könnten mehr Tagestouren geplant werden.

Mehr operative Flexibilität für Unternehmen

Fähigkeit, auf unerwartete Ereignisse effektiver zu reagieren.



IRU-VORSCHLÄGE ZUR
REGELUNG DER LENK- UND
RUHEZEITEN FÜR
REISEBUSFAHRER
VERORDNUNG (EG) NR. 561/2006

www.iru.org 

IRU - Av. de Tervueren 32-34, b.17 - 1040 Brüssel - Belgien - Tel. + 32-2-743 25 80 - brussels@iru.org

Busse sind für den sozialen Zusammenhalt und die Mobilität der Menschen von entscheidender Bedeutung. Busse bringen Sie genau dorthin, wo Sie hin möchten, und ersetzen im Durchschnitt 30 Autos auf unseren Straßen.

Busse ermöglichen eine erschwingliche, zuverlässige und flexible Beförderung für alle, unabhängig von den finanziellen Mitteln oder dem Wohnort. Für viele Menschen – vor allem Studenten, ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen und Personen mit geringem Einkommen – sind Busse die einzige Möglichkeit für Bildung, Freizeit und Tourismus.

Reisebusdienste sind auf die Wünsche der Touristen abgestimmt

Die Nachfrage wird von den Kunden bestimmt. Der Reisebus fährt, wann und wo es die Kunden wünschen. Dies kann jederzeit und überall sein.

Im Frühjahr und Sommer ist die Nachfrage größer. Saisonalität ist ein wesentliches Merkmal des Reisebusmarktes.

Busreisen können Fern- und Kurzstrecken kombinieren (je nachdem, ob die Fahrten lokal oder in ganz Europa stattfinden).

Flexibilität und hohe Qualitätsstandards werden von den Touristen erwartet und auch angeboten (Pausen, Routenplanung, Zwischenstopps, Aufenthalte). Touristen erwarten, dass der Fahrer ihre sich ändernden Bedürfnisse erfüllt.

Busfahrer verbringen viel weniger Zeit mit Fahrten und Arbeitsaufgaben als andere Berufskraftfahrer. Normalerweise fahren sie in kurzen, regelmäßig getakteten Zeiträumen. Während die Touristen die Sehenswürdigkeiten erkunden, ruhen sich die Fahrer in der Regel aus.

Die Bustouristik ist ein erstklassiger europäischer Arbeitgeber



1.5 Die Bustouristik ist ein bedeutender europäischer Arbeitgeber, der zu Wirtschaft, Mobilität und Tourismus beiträgt **1,5 Millionen Arbeitsplätze**



65.000 Unternehmen, vor allem KMUs, wovon 50% Kleinunternehmen sind

15 15 Mrd. EUR Umsatz, mit einer durchschnittlichen Gewinnspanne von 1% - 5%



Busse sind Sicherheitschampions

Dank ihrer Fahrer – der Elite des Fahrerberufs – sind Busse Sicherheitschampions.



0.02 Busfahrten sind die sicherste Reisemethode (0,02 Verkehrsoffer pro Million Fahrzeugkilometer)...

-51% ... und Busse werden immer sicherer (-51% Verkehrsoffer im Vergleich zu 2004)

Die derzeitigen Vorschriften beeinträchtigen die Servicequalität

Die Regeln der wöchentlichen Ruhezeit für Fahrer sind unnötig unflexibel

Beispiel: Unmöglichkeit, die Nachfrage zu befriedigen

Ein Bustouristik-Unternehmen bietet einen Skiurlaub mit täglichen Fahrten zu und von den Lifтанlagen usw. Der siebte Tag ist eigentlich die wöchentliche Ruhezeit des Fahrers, doch die Gruppe bittet ihn um eine 10-minütige Fahrt an diesem Tag. Es wäre für den Fahrer schwierig, der Gruppe eine Absage zu erteilen, aber es wäre ein Verstoß gegen die Vorschriften.



Fazit: Die Regeln müssen geändert werden, da sie:

Zu wenig Flexibilität bieten, um die saisonale Nachfrage zu befriedigen.

In einigen Mitgliedstaaten zu einem Konflikt zwischen den Bestimmungen zu den wöchentlichen Ruhezeiten und den Bestimmungen in den nationalen Tarifverträgen führen.



Die aktuelle 12-Tage-Regelung bringt keinen Mehrwert

Beispiel: eine unfaire Unterscheidung

Einem Betreiber aus der Bustouristikbranche mit Sitz in Straßburg ist es nicht gestattet, eine 12-tägige Fahrt in Frankreich mit einem Fahrzeug mit nur einem Fahrer zu unternehmen, während dies einem Betreiber mit Sitz in Kehl (in der Nähe der französisch-deutschen Grenze) erlaubt ist. Ebenso kann ein Betreiber aus der Bustouristikbranche mit Sitz in Straßburg eine 12-tägige Fahrt in Deutschland unternehmen, während sein deutscher Kollege in Kehl dies nicht darf.

Fazit: Die 12-Tage-Regelung muss geändert werden, da:

Ersatzfahrer für lange Ruhezeiten Betreiber aus der Bustouristikbranche dazu zwingen, auf temporäre Fahrer zurückzugreifen, was zu einer unnötigen Beeinträchtigung der Servicequalität und einer zusätzlichen Kostenbelastung führt, wohingegen die Verkehrssicherheit nicht erhöht wird.

Inländische Bustouren, die länger als sechs Tage dauern, ausgenommen sind.

Die sich die Ausnahmeregelung auf „Einzelfahrten“ beschränkt.

Die Verteilung über den Tag bereitet den Touristen Unannehmlichkeiten

Beispiel: Unterbrechung des Zeitplans

Ein Reisebus steckt stundenlang in einem extrem langen Stau auf der Autobahn fest. Als Folge ist der Fahrer gezwungen, für einen längeren Zeitraum als seine maximal zulässige Fahrzeit für den Tag unterwegs zu sein, um sicherzustellen, dass die Fahrgäste pünktlich im Hotel ankommen, in dem ihre Übernachtung gebucht wurde. Es ist unmöglich, mit einem Bus voller Passagiere, die nicht auf eine Übernachtung vorbereitet sind, am Straßenrand anzuhalten, damit der Fahrer seine 9-stündige tägliche Ruhepause einlegen kann.

Fazit: Das Problem der unflexiblen geltenden Gesetzgebung:

Die aktuelle unflexible EU-Gesetzgebung bietet nicht die Möglichkeit, auf stark variierende Touristenwünsche oder unerwartete und unvorhergesehene Ereignisse zu reagieren.

Dies beeinträchtigt die Servicequalität, gefährdet die Verkehrssicherheit und erhöht die operativen Kosten.

