

UMSTEUERN BEI LENK- UND RUHEZEITEN

Vier Vorschläge für bessere Sozialvorschriften im Reisebusverkehr



www.bdo.org

VIER PRAGMATISCHE VORSCHLÄGE

für bessere Sozialvorschriften im Reisebusverkehr.

FÜR MEHR FAIRNESS: DIE MÖGLICHKEITEN DER 12-TAGE-REGELUNG AUSWEITEN.

Es ist schlicht eine Frage der Fairness: Gleichlange bustouristische Fahrten im In- und Ausland müssen in Hinblick auf die Lenk- und Ruhezeiten selbstverständlich gleich behandelt werden. Daher ist die Flexibilität der 12-Tage-Regelung auch für Touren in Deutschland notwendig.

1

DEN WEG FREI MACHEN FÜR EINE EINFACHERE PAUSENREGELUNG.

Die Pausenzeit nach viereinhalb Stunden ist angemessen. Eine Vorgabe, wann man 15 Minuten und wann 30 Minuten nehmen muss, nicht. Die starren Vorgaben sind Ausdruck von Regelungswut und sollten durch eine flexible Fassung ersetzt werden. Das kommt den Fahrgastbedürfnissen entgegen und führt zu mehr Erholung für den Fahrer.

2

MEHR ECHE ERHOLUNG ERMÖGLICHEN MIT WENIGER STARRER WOCHENRUHEZEIT.

Flexiblere Wochenruhezeiten entsprechen den Bedürfnissen von Fahrgästen und Fahrern. Sie machen eine bessere Erholung und soziale Teilhabe der Beschäftigten möglich - und passen zur besonderen Beschaffenheit der Arbeit im Bustourismus.

3

RECHTZEITIG REGELUNGEN FINDEN FÜR DIE DIGITALE ZUKUNFT.

Die Welt der Mobilität verändert sich dynamisch. Positive Entwicklungen und der Fortschritt sollten nicht gebremst werden dadurch, dass rechtliche Grundlagen für neue Technologien noch fehlen.

4

Sehr geehrte Damen und Herren,

liebe Leserinnen und Leser,

als Busunternehmer steht für uns eine Sache im Zentrum unserer täglichen Arbeit: Alle unsere Bemühungen und Bestrebungen kreisen letztlich um das Wohl der Fahrgäste. Auch in ihrem Namen – und im Interesse unserer Fahrerinnen und Fahrer – beschäftigen wir uns fortlaufend und intensiv mit dem Thema der Lenk- und Ruhezeiten im Personenverkehr. Letztgenanntes Wort möchte ich hier ausdrücklich betonen, weil es vor dem Hintergrund der derzeitigen Lage sowie aktueller Vorschläge und Initiativen besonders wichtig ist.

Personenverkehr – dieser leider viel zu technische Begriff steckt an sich voller Bedeutung. Er steht dafür, dass wir als Busunternehmer anderen Menschen vor allem Erlebnisse

schenken und ihnen eine gute Zeit bescheren. Diese Aufgabe unterscheidet sich grundlegend vom Selbstverständnis im Beruf als Kraftfahrer im Güterverkehr. Es ist eine Differenz, die unserer Meinung nach in den Sozialvorschriften für Fahrerinnen und Fahrer erkennbar sein sollte – eben und gerade auch im Interesse der Passagiere. Derzeit ist dies aber nicht der Fall. Wir schlagen daher eine eigenständige Betrachtung des Personenverkehrs vor. So sehr ich persönlich die Kolleginnen und Kollegen aus dem Bereich Güterverkehr auch schätze, muss ich Ihnen an diesem Punkt doch sagen: Wir wollen die Trennung.

Neben diesem allgemeinen Leitsatz sehen wir als private Busbranche vier konkrete Punkte, die im Interesse von Reisenden und Fahrern Ihre Aufmerksamkeit erfordern. Wir wollen Sie Ihnen auf den kommenden Seiten kurz vorstellen. Anhand von Szenarien aus dem Alltag beschreiben wir die jeweiligen Probleme sowie ihren Ursprung. Und mit konkreten Vorschlägen wollen wir zeigen, dass Veränderungen möglich, hilfreich und sinnvoll sind.

Ich hoffe, wir können Sie für unsere Beschreibungen aus der Welt der Omnibusreisen – und damit für die Bedürfnisse von Millionen Fahrgästen – interessieren und einen Dialog über die bestmöglichen Lenk- und Ruhezeiten beginnen, die Sicherheit und Alltagspraxis ideal miteinander verbinden.

Ihr



Karl Hülsmann
Präsident Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer
(bdo) e.V.



FAHRGÄSTE SIND KEIN FRACHTGUT.

Dieser simple Grundsatz kommt derzeit nicht zum Tragen, wenn es um die Regelung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer im Reisebusverkehr geht. Sie werden rechtlich im Rahmen der aktuell gültigen EU-Verordnung ihren Kollegen im Lkw-Gewerbe gleichgesetzt. Dabei unterscheidet sich der Arbeitsalltag – auch wenn beide ein Großfahrzeug lenken – deutlich. Während der eine beharrlich Kilometer zurücklegen muss, um einfach nur von A nach B zu gelangen, ist für den anderen und seine Fahrgäste der Weg oftmals das Ziel. Daraus ergeben sich auch vollkommen unterschiedliche Anforderungen an die Lenk- und Ruhezeiten, um die Sicherheit bestmöglich zu gewähren.

Fehlsteuerung vorprogrammiert: Gleiche Regelungen für vollkommen verschiedene Berufe

Reisebusfahrer legen zumeist am An- und Abreisetag längere Strecken zurück. Dazwischen absolvieren sie im Großteil der Fälle nur wenige Kilometer und fühlen sich vor allem ihrem Anspruch verpflichtet, den Kunden ein angenehmes und erfüllendes Reiseerlebnis zu bieten. Lkw-Fahrer hingegen sind ständig davon getrieben, möglichst viele Kilometer zu absolvieren – gehetzt von einem Auftrag zum nächsten. Die Essenz beider Professionen ist jeweils grundlegend anders. Es ist verständlich, dass Lkw-Fahrer mit den bestehenden Regelungen davor bewahrt werden sollen, aufgrund eines hohen Wettbe-

werbsdrucks Erschöpfung zu verdrängen. Für Reisebusfahrer ist dies in der Praxis aber nicht das Problem. Sie stehen eher vor der Aufgabe, gute Lösungen für ihre Fahrgäste zu finden. Oftmals sind es die starren Sozialvorschriften, die hier für unnötigen Stress sorgen. Das gilt beispielsweise wenn es darum geht, vor der nächsten anstehenden Pausenzeit noch ein Ziel zu erreichen oder einen für Bus, Fahrer und vor allem auch Insassen geeigneten Halteplatz zu finden.

Aus der Praxis: ❌

Jeden Tag ein wenig Arbeit ist nicht zu viel

Auf einer 10-tägigen Ski-Reise ist der Fahrer an acht aufeinanderfolgenden Tagen lediglich damit beschäftigt, die Fahrgäste jeweils auf einer 10-minütigen Fahrt zur Piste und wieder zurück zu bringen. Er sitzt nur wenig hinter dem Steuer. Aber dennoch: Wenn am siebten Tag eine wöchentliche Ruhezeit ansteht, muss der Fahrer sich gegen die Bedürfnisse seiner Fahrgäste stellen. Das läuft dem Grundgedanken der Branche zuwider und dient auch der Erholung in keiner Weise.

Ungerecht und hinderlich für eine oft übersehene Branche

Wieso gelten also für zwei vollkommen verschiedene Berufe die gleichen Regelungen? Genauer muss die Frage lauten: Warum nehmen die derzeitigen Sozialvorschriften nur die Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer in den Blick, aber nicht die Frauen und Männer, die Reisebusse steuern? Genau das ist der Status in Hinblick auf die derzeitigen Sozialvorschriften. Sie ignorieren die Realität einer Branche, die sie vorgeben zu regeln.

Vorgeschlagene Neuerungen im Rahmen des sogenannten „Mobility Package“ der Europäischen Kommission sehen hier leider keine inhaltlichen Verbesserungen vor. Der Reiseverkehr bleibt ein blinder Fleck. Das ist ungerecht und

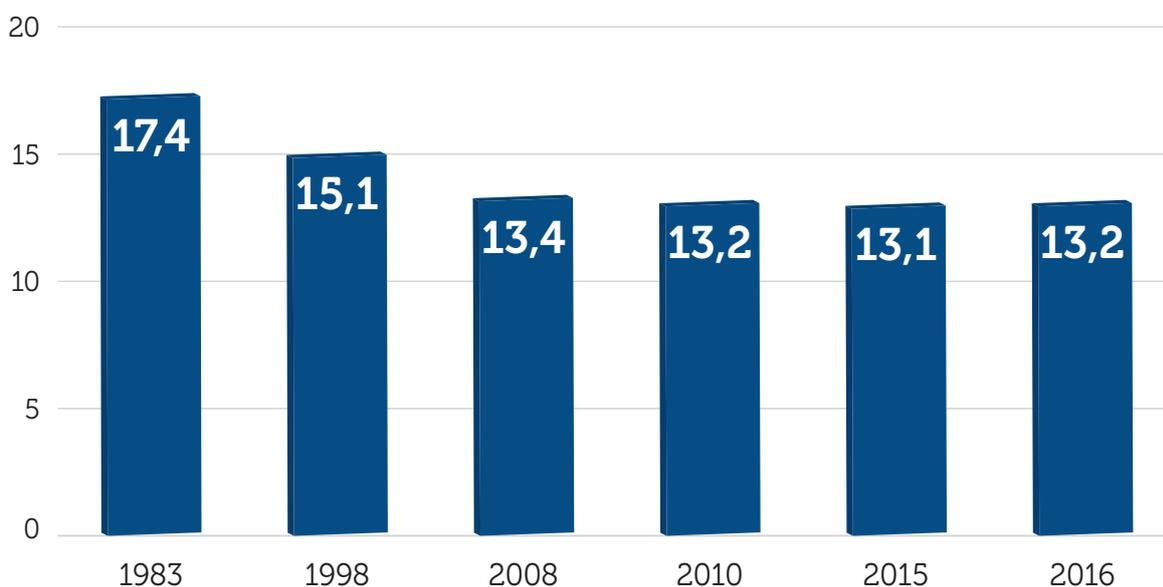
hinderlich für eine Branche, die Aufmerksamkeit verdient. Busfahrer tragen schließlich Verantwortung für das Wohlergehen und das Befinden von Passagieren, nicht von Paketen.

Defizite beheben. Fortschritte für Fahrgäste und Fahrer erzielen

Aus Sicht des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer gilt es, bestehende Defizite jetzt zu beheben und Verbesserungen für Fahrgäste und Fahrer zu erreichen. Sicherheit hat dabei oberste Priorität.

Es geht daher ausdrücklich nicht um Ausweitungen der Lenk- oder Kürzungen der Ruhezeiten. Vielmehr zielen die folgenden pragmatischen Vorschläge auf sinnvolle Anpassungen an den tatsächlichen Arbeitsalltag der Fahrer ab.

Durchschnittliche Aufenthaltsdauer einer Urlaubsreise in Tagen (Haupturlaubsreisen)



Quelle: GfK-TravelScope in DRV 2017

Stand 03/2017

1 FÜR MEHR FAIRNESS:

- Die Möglichkeiten der 12-Tage-Regelung ausweiten.

Aus der Praxis:

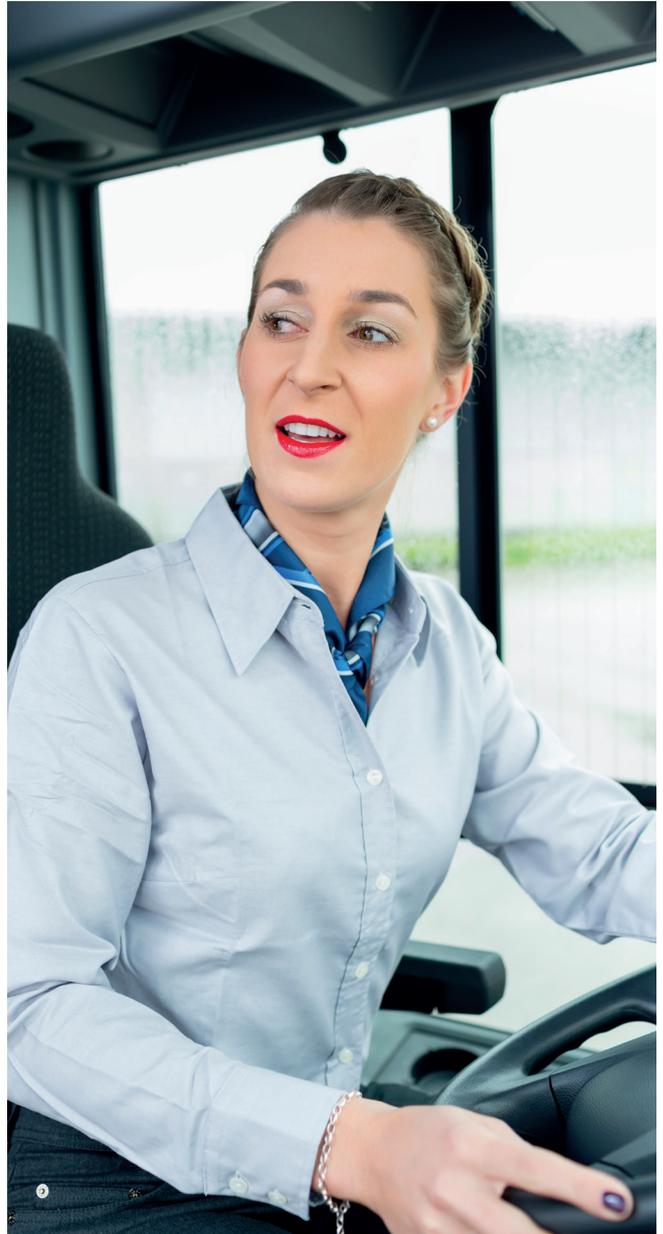
Mit zweierlei Maß gemessen

Für eine 12-tägige Rundfahrt durch Norwegen, die in Deutschland beginnt, reicht ein Fahrer an Bord. Wenn ein einheimisches Busunternehmen aber eine einwöchige Reise durch den Bayerischen Wald anbietet, müssen es zwei Fahrer sein. Schuld an dieser unfairen Verteilung ist die derzeitige 12-Tage-Regelung. Diese bringt eine ganze Reihe von Ungleichbehandlungen mit sich, die nicht nachzuvollziehen sind. Denn wenn eine Reisegruppe von Straßburg aus aufbricht, um durch Deutschland zu fahren, gelten vollkommen andere, flexiblere Regelungen als wenn die Tour im nur wenige Kilometer entfernten Kehl startet. Was aber für den grenzüberschreitenden Verkehr als richtig, sinnvoll und sicher erachtet wird, kann beim Verbleib im Inland nicht als falsch gelten.

Ein grundlegendes Problem für die Unternehmen im Reisebusverkehr ist nun schon mehr als zehn Jahre alt: Am 11. April 2007 trat die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 in Kraft. Mit ihr vollzogen sich Änderungen bei den Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98, vor allem aber wurde die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufgehoben. Mit einem Handstreich gingen wesentliche und bewährte Regelungen der Branche verloren. Besonders dramatisch wirkte sich für die Bustouristik in diesem Zusammenhang der Wegfall der sogenannten 12-Tage-Regelung aus.

Widerstand und Warnungen fanden kein Gehör

Das deutsche Omnibusgewerbe hatte sich während des gesamten Novellierungsverfahrens vehement gegen deren Abschaffung ausgesprochen und frühzeitig auf befürchtete negative Auswirkungen hingewiesen. Ergebnis dieser Bemühungen war immerhin die Einführung einer sogenannten modifizierten 12-Tage-Regelung, die seit 2010 greift. Der Wegfall wurde also als Defizit erkannt. Die neue Regelung ist aber inhaltlich leider praxisfern und wird daher von den Busunternehmen weniger angewendet als die Vorgängerversion.



Die 7-Tages-Fahrten

Auch bei 7-Tages-Fahrten wird vor der Fahrt eine reguläre Wochenruhezeit (45 Stunden) fällig und danach eine doppelte reguläre Wochenruhezeit. Verkürzungen sind nachzuholen. Diese langen Ruhezeiten würden die Busunternehmen zwingen, während der Saison auf Aushilfsfahrer zurückzugreifen, weshalb viele auf die Anwendung dieser Regelung lieber komplett verzichten.

Innerstaatlicher Tourismus wird benachteiligt

Seit der Einführung der modifizierten 12-Tage-Regelung sind im grenzüberschreitenden Personenverkehr wieder Busreisen mit bis zu zwölf Tagen Dauer möglich. Nach Beendigung einer Fahrt, die länger als 6 x 24 Stunden dauert, muss der Fahrer entweder zwei reguläre wöchentliche Ruhezeiten (90 Stunden) oder eine verkürzte und eine reguläre wöchentliche Ruhezeit (69 Stunden) einhalten. Es ist jedoch unverständlich, weshalb die heutige Regelung des Artikels 8 Absatz 6a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zwingend vorsieht, 24 Stunden im Ausland zu verbringen. Einzig dem grenzüberschreitenden Verkehr werden somit sinnvolle Spielräume gegeben. Der innerstaatliche Tourismus ist konkret benachteiligt. Der Anwendungsbereich einer neuen 12-Tage-Regelung sollte sich daher auch auf den rein nationalen Gelegenheitsverkehr erstrecken.

Einzelne Fahrten nicht gesondert behandeln

Weitere Unzulänglichkeiten – und damit zusätzlichen Handlungsbedarf – gibt es aufgrund der derzeitigen Beschränkung der 12-Tage-Regelung auf eine einzelne Fahrt (single service). Diese ist nicht sachgerecht und muss abgeschafft werden. Es ist nicht nachzuvollziehen, dass der Fahrer nach einer dreitägigen Fahrt einen freien Tag einlegen muss, bevor er eine weitere Reise von vier Tagen antritt, wenn er eine gleichlange Fahrt (also $3 + 4 = 7$ Tage) bei Anwendung der 12-Tage-Regelung ohne zusätzliche Ruhezeit absolvieren

darf. Konkret bedeutet die derzeitige Regelung in der Praxis: Ein Unternehmer darf seine Reisegruppe von Berlin nach London und zurück fahren. Wenn aber – bei identischen Zielen und Fahrzeiten – die Gäste der Hinreise in London in einen Flieger steigen und im Austausch dafür andere Fahrgäste für die Rückreise in den Bus steigen, ist das nicht rechtens. Und das, obwohl der Unterschied für die Lenk- und Ruhezeiten komplett unerheblich ist und die Rahmenbedingungen vollkommen gleichbleiben.

Besser für Fahrgäste und Fahrer:

Die modifizierte 12-Tage-Regelung macht bis zu zwölf tägige Busreisen mit entsprechenden Regelungen für die Ruhezeiten möglich – jedoch nur wenn es sich um einen grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr handelt. Dies muss aus Gründen der Fairness auf den nationalen Gelegenheitsverkehr ausgeweitet werden. Es braucht eine neue 12-Tage-Regelung. Bei dieser sollte auch die Beschränkung für einzelne Fahrten fallen, da sie keinen Nutzen trägt, sondern nur unfaire Hindernisse schafft.

2. DEN WEG FREI MACHEN

für eine einfachere Pausenregelung.

Aus der Praxis: ❌

Echte Erholung? Derzeit manchmal nicht möglich.

Pausen müssen sein – und die gesetzlichen Vorgaben dafür sind zum Schutz von Fahrern und Passagieren unbedingt einzuhalten. Die terminlichen Anforderungen einer Busreise machen es aber meist schwer, längere und weitergehende Pausen einzulegen. Trotzdem sollte es im Interesse von allen Beteiligten möglich gemacht werden, angenehme und erholsame Rastplätze anzusteuern. Dies ist leider oftmals nicht möglich, weil die gesetzlichen Regelungen vorsehen, in welcher Abfolge eine kürzere und eine längere Pause erfolgen sollen. Das bedeutet mitunter: Fahrer müssen - ohne echten Mehrwert und Nutzen - minutiöse Vorgaben beachten, die oft den Wünschen und Bedürfnissen der Fahrgäste widersprechen und Unmut nach sich ziehen. Das sorgt für Stress. Echte Erholung wird so in der Praxis nicht möglich. Besser wären flexible Lösungen – für Fahrgäste und Fahrer.

Nach einer Lenkzeit von 4,5 Stunden muss ein Fahrer eine Pause von mindestens 45 Minuten einlegen. Diese kann auch durch mehrere kürzere Pausen ersetzt werden. So weit, so gut. Dass aber bei dieser Aufteilung vorgegeben wird, in welcher Reihenfolge diese zu erfolgen haben, erscheint willkürlich beziehungsweise unbedacht. Die derzeit vorgeschriebene verbindliche Vorgabe bei den Lenkzeitunterbrechungen von „15 gefolgt von 30 Minuten“ (Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Artikel 7) bei einer Aufteilung der vorgegebenen 45 Minuten ignoriert die unterschiedlichen Anforderungen und Befindlichkeiten der Kunden und fallweise auch die des Fahrpersonals.

Besser für Fahrgäste und Fahrer: ✅

Fahrer verdienen mehr Flexibilität bei der individuellen Einteilung der vorgegebenen Pausenzeiten - passend zum Reisegeschehen und den Verhältnissen vor Ort. Die starre Vorgabe „15 gefolgt von 30 Minuten“ soll durch flexible Einteilungen der Pausen - also auch „30 gefolgt von 15 Minuten“ oder „3 x 15 Minuten“ - ersetzt werden, um auf die Fahrgastbedürfnisse eingehen zu können. Dies wirkt sich positiv auf den Arbeitsalltag des Fahrers aus.



3 MEHR ECHE ERHOLUNG ERMÖGLICHEN

mit weniger starrer Wochenruhezeit.

Aus der Praxis:

Teilhabe am sozialen Leben verbessern

Die ältere Tochter hat am 5. Januar Geburtstag. Die jüngere vier Tage später. Dazwischen liegt noch ein lange geplantes Fest im Freundeskreis. Für Busfahrer ist eine solche Ballung von wichtigen privaten Terminen eigentlich keine Option. Sie müssen und wollen natürlich ihre monatlich vorgesehenen Arbeitsstunden leisten. Aufgrund der strikten Vorgaben für Ruhezeiten ist es ihnen dabei nicht möglich, die Arbeitszeit so zu verteilen, dass sie auf längere aber nicht überlastende Arbeitszeiten auch wieder ausgiebige Ruhezeiten am Stück im eigenen sozialen Umfeld verbringen können. Jedenfalls nicht, ohne Gehaltseinbußen. Und das, obwohl doch gerade eine solche Zeit im nahen sozialen Umfeld dank flexiblerer Ruhezeiten echte Erholung ermöglichen würde.

Die Lage in Hinblick auf die Wochenruhezeit ist kompliziert und streng geregelt: In einem 4-Wochen-Zeitraum muss eine Gesamt-Wochenruhezeit von 138 Stunden eingehalten werden. Die Mindestwochenruhezeit beträgt dabei pro Woche 24 Stunden. Fehlende Ruhezeiten müssen innerhalb dieser vier Wochen ausgeglichen werden. Nach gegenwärtiger Rechtslage hat der Fahrer in zwei jeweils aufeinander folgenden Wochen entweder zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden einzulegen, wobei sich der Ruhezeitausgleich an eine tägliche Ruhezeit anschließen kann. Die bisherigen Regelungen (Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Artikel 4h und Artikel 8 Absatz 6) bieten nicht die nötige Flexibilität für Fahrer, Kunden und Busunternehmen.

Die richtige Balance: 24 Stunden für Erholung unterwegs

Eine Ruhezeit von 24 Stunden stellt einen angemessenen und ausreichenden Zeitraum für die körperliche und psychische Erholung der Fahrer dar. Aus diesem Grund erscheint es

angemessen und möglich, dass Fahrer unterwegs verkürzte Wochenruhezeiten von je 24 Stunden einlegen und den Ausgleich dann später beispielsweise am Heimatort nachholen. So könnte der Einsatz der Fahrerinnen und Fahrer flexibler der saisonalen Nachfrage angepasst werden. Für sie bedeutet dies häufig auch eine bessere Bezahlung.

Das Mobility Package der EU-Kommission würde Verschlechterungen bringen

Nach den Plänen der EU-Kommission im „Mobility Package“ soll die wöchentliche Ruhezeit künftig innerhalb eines Zeitraums von vier aufeinanderfolgenden Wochen flexibler gehandhabt werden können, indem zwei reduzierte wöchentliche Ruhezeiten (mindestens 24 Stunden) und zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten von mindestens 45 Stunden abwechselnd eingelegt werden können. Allerdings setzt dies voraus, dass der Ausgleich für eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit zusammen mit einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit innerhalb von drei Wochen erfolgt. Derzeit ist es möglich, den Ausgleich für eine verkürzte Ruhezeit an eine Tagesruhezeit zu hängen.

Die von der EU-Kommission vorgeschlagene Neuregelung brächte somit eine Verschlechterung im Vergleich zum derzeitigen Status Quo und stünde der benötigten Flexibilität diametral entgegen.

Besser für Fahrgäste und Fahrer:

Eine sinnvolle Flexibilisierung der Wochenruhezeit kann Verbesserungen bei der Erholung und der sozialen Teilhabe ermöglichen. Denn so werden längere zusammenhängende Erholungsphasen am Heimatort möglich. Solche Vereinfachungen drücken zusätzlich die Fehlerquote bei der Disposition. Und der Einsatz der Fahrer kann besser an die dem Reisebusverkehr wesensimmanente saisonale Nachfrage angepasst werden. Dies bedeutet häufig auch eine bessere Bezahlung der Fahrer, die in der Saison mehr und in der Winterzeit weniger arbeiten.

4. RECHTZEITIG REGELUNGEN FINDEN

für die digitale Zukunft.

Aus der Praxis von morgen: ❌

Mit Entwicklungen Schritt halten und Rechtsunsicherheiten vermeiden

Die Route von München nach Mailand erfordert vom Busfahrer nur noch wenige Knopfdrücke vor allem zu Beginn und gegen Ende der Fahrt. Ansonsten sitzt er – wie seine Passagiere – entspannt an seinem Platz und verfolgt das Geschehen auf den Straßen und Autobahnen. Bremsen, Schalten oder Lenken sind nicht mehr notwendig, da der intelligente Bus dies beim automatisierten Fahren alleine übernimmt. Noch ist es ein Zukunftsszenario, das hier beschrieben wird. Aber es zeichnet sich doch deutlich ab, dass die digitalen Entwicklungen schon jetzt Schritt für Schritt in diese Richtung weisen. Diese grundlegende Veränderung des Berufsbildes muss sich auch in den entsprechenden Sozialvorschriften spiegeln – und zwar so früh wie möglich, bevor Rechtsunsicherheiten eintreten können. Derzeit zeichnen sich Regelungen leider noch nicht ab.

Die zunehmende Digitalisierung macht vor Kraftfahrzeugen nicht halt. So steht auch die Bustechnik an der Schwelle zu völlig neuen Möglichkeiten. Den genauen Entwicklungsver-

lauf kann heute noch niemand seriös vorhersagen. Klar ist aber, dass die zunehmende Automatisierung von Fahrtätigkeiten in mehreren Jahren Realität sein wird. Die Frauen und Männer hinter dem Lenkrad werden in Zukunft in einem geringeren Umfang mit der aktiven Steuerung des Fahrzeugs beschäftigt sein als heute. Die gesetzlichen Regelungen müssen diese sich abzeichnenden Entwicklungen aufgreifen. Es gilt von vornherein Rahmenbedingungen zu schaffen, um Rechtssicherheit auf diesem Gebiet in Bezug auf die Lenk- und Ruhezeiten zu gewährleisten.

Bereits heute sind Assistenzsysteme fester Bestandteil des Fahreralltages. Diese Systeme leisten schon jetzt einen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Entlastung der Fahrer. Die bereits eingetretene Entwicklung zur Entbindung des Fahrers von seinen Fahraufgaben muss sich auch in einem Mehr an Flexibilität bei den Lenk- und Ruhezeitenregelungen widerspiegeln.

Besser für Fahrgäste und Fahrer: ✅

Der digitale Wandel in Fahrzeugen muss vom Gesetzgeber aktiv begleitet werden. Und zwar mit Weitblick. Es braucht frühzeitig Regelungen für das zunehmend automatisierte Fahren sowie Sozialvorschriften, die auch die sich wandelnden Begebenheiten im Kraftfahrerberuf aufgreifen.



WIR WOLLEN DIE TRENNUNG.

Busfahrer tragen besondere Verantwortung. Deshalb brauchen sie auch eigene Lenk- und Ruhezeiten.

Die Arbeit der Busfahrerinnen und Busfahrer unterscheidet sich wesentlich von den Tätigkeiten ihrer Kolleginnen und Kollegen im Güterverkehr. Darum brauchen sie eigenständige Sozialvorschriften, die auf ihre Bedürfnisse im Berufsalltag sinnvoll eingehen – und auch die Wünsche von Fahrgästen beachten. Dabei geht es nicht darum, die Arbeitsbelastung auszuweiten. Es soll nur möglich werden, Lenk- und Ruhezeiten sinnvoll an die Aufgaben von Busfahrerinnen und Busfahrern anzupassen, die eben nicht fortlaufend viel Zeit hinter dem Steuer verbringen, sondern vor allem Fahrgäste durch die Ferien begleiten.

Premiumpartner



Mercedes-Benz



MAN

NEOPLAN

Offizielle Förderer des bdo

KRAVAG

Partner



SCANIA

Herausgeber:
Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer (bdo) e. V.
Reinhardtstr. 25 | 10117 Berlin

info@bdo.org | www.bdo.org

Redaktion & Gestaltung
Christian Wahl

Bildnachweis:
© bdo/Michael Fahrig (Fotograf)

bdo Bundesverband
Deutscher
Omnibusunternehmer
in Zusammenarbeit mit
Potter Promotion, potter.ag