

Sehr geehrter Herr ...

unsere Gesellschaft ist stark vom wachsenden Mobilitätsbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger geprägt, Fahrgäste wollen Erlebnisse, sie wollen komfortabel reisen und Neues erleben. Der Bus ist umweltfreundlich, flexibel einsetzbar und bequem – und somit das perfekte Verkehrsmittel für unsere Zeit. Es ist jetzt notwendig, dass sich diese Realität und die individuellen Bedürfnisse der Reisenden auch in den Rahmenbedingungen für Busfahrerinnen und -fahrer spiegeln. Dafür sind eigenständige Vorgaben zu Lenk- und Ruhezeiten notwendig, die den Menschen – und der Busbranche als People's Business – gerecht werden. Man kann Fahrgäste im Bus nicht mit Waschmaschinen auf der Lkw-Ladefläche vergleichen. Busfahrerinnen und Busfahrer befördern Menschen und tragen in dieser Position jeden Tag eine große Verantwortung. Sie verdienen eigenständige und passgenaue Regelungen und Vorgaben, die ihrer besonderen Aufgabe und den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht werden.

Die grundlegend unterschiedlichen Gegebenheiten des Güter- und des Personenverkehrs hat das EU-Parlament bereits 2012 erkannt. Wörtlich heißt es in dem Änderungsantrag, der die Zustimmung der Mehrheit des Parlaments gefunden hatte (Quelle: Europäisches Parlament, Angenommene Texte der Sitzung des 3. Juli 2012, PE 492.543, S. 139f): *„Der Transport von Personen und Gütern erfolgt unter sehr unterschiedlichen Voraussetzungen und Bedingungen. Deshalb sollte so schnell wie möglich, jedoch spätestens bis Ende 2013 eine Revision der Tachographenpflicht sowie der Regelungen für Lenk- und Ruhezeiten für den Busverkehr vorgelegt werden.“*

Vor dem Hintergrund dieses Votums des Parlaments sah die europäische Busbranche der Veröffentlichung des Mobility Package sehr hoffnungsvoll entgegen, denn endlich hatte die EU-Kommission das so wichtige Thema Sozialvorschriften aufgegriffen. Sie hatte sich das Ziel gesetzt, die Verkehrssicherheit zu verbessern, Luftverschmutzung, Verkehrsüberlastung und den Verwaltungsaufwand für Unternehmen zu verringern, illegale Beschäftigung zu bekämpfen sowie angemessene Bedingungen und Ruhezeiten für die Arbeitnehmer zu gewährleisten.

Als Vertreter der privaten deutschen Busbranche sind wir nach intensiver Prüfung der Änderungsvorschläge zu den Verordnungen 561/2006, 165/2014 (Lenk- und Ruhezeiten, Fahrtenstreifen) sowie zu den Richtlinien 2006/22/EG, 96/71/EG und 2014/67/EU (Entsendung von Kraftfahrern) der Auffassung, dass weder mit den Vorschlägen der EU-Kommission noch mit den Änderungsvorschlägen der zuständigen Berichterstatter des Europäischen Parlaments diese Ziele erreicht werden können, da der Reisebussektor durch die wieder nur auf den Güterverkehr zugeschnittenen Vorschläge nicht nur nicht berücksichtigt, sondern auch erheblich benachteiligt wird. Es zeigt sich einmal mehr, dass der Busverkehr für die im Güterverkehr bestehenden - zweifellos änderungsbedürftigen - Zustände in Mithaftung genommen wird. Im Vorfeld der Veröffentlichung ihrer Vorschläge hatten sowohl EU-Kommission als auch die Berichterstatter versichert, die bestehenden Regelungen zu flexibilisieren, um den Besonderheiten der Personenbeförderung Rechnung zu tragen. Leider wird nach gegenwärtigem Stand der erhoffte Effekt nicht eintreten. Die Kommissionsvorschläge gehen vollständig an den Bedürfnissen des Personenverkehrs vorbei und bedauerlicherweise sorgt hier auch der Berichtsentwurf des zuständigen Berichtstatters Wim van de Camp nicht für Abhilfe, sondern birgt erhebliche Verschlechterungen für die stark mittelständisch geprägte Reisebusbranche:

### **Wochenruhezeit**

Die Vorschläge der EU-Kommission zur Flexibilisierung der wöchentlichen Ruhezeit tragen den Erfordernissen des Güterverkehrs Rechnung; durch die Ermöglichung zweier aufeinanderfolgender verkürzter Wochenruhezeiten werden künftig Rundläufe durch Europa ermöglicht. Allerdings soll der Ausgleich künftig an eine reguläre wöchentliche Ruhezeit angehängt werden müssen. Dies stellt für den Personenverkehr eine Schlechterstellung zum Status Quo dar und führt zu einer Verringerung der Flexibilisierung, statt diese zu erweitern.

Während der Kommissionsvorschlag hinsichtlich Ausweitung der Ausnahmen nach Artikel 12 der VO 561/2006 vorsieht, dass der Ausgleich für verkürzte Wochenruhezeiten zwingend an

eine reguläre Wochenruhezeit angehängt werden muss, soll es nach dem Vorschlag des Berichterstatters möglich sein, diesen Ausgleich auch im Zusammenhang mit einer verkürzten Wochenruhezeit zu nehmen. Auch hier zeigt sich, dass die Regelung nur aus der Lkw-Perspektive erdacht worden ist. So sollen künftig Rundläufe durch Europa unter Einhaltung der „obligation to return home“ ermöglicht werden. Für die Belange des Reisebusverkehrs ist es allerdings dringend erforderlich, den Ausgleich für eine verkürzte Wochenruhezeit im Zusammenhang mit einer Tagesruhezeit zu nehmen. Ein Busfahrer im Reiseverkehr bleibt weit unter den Lenkzeiten eines Lkw-Fahrers, da die Fahrgäste ihre Freizeit nicht im Bus verbringen möchten. Deshalb steht einer unterschiedlichen Betrachtung der Reisebus- und Lkw-Fahrer auch der Aspekt der Verkehrssicherheit nicht entgegen.

### **Nachweispflicht/Kontrollen**

Die derzeit 28 Tage umfassende Nachweispflicht soll auf 56 (!) Tage erweitert werden – dies soll unterwegs kontrolliert werden können. In vielen privaten mittelständischen Unternehmen sind Dienste in- und „out of scope“ üblich (Mischverkehr von Reise- und Linienverkehr unter 50 km sind an der Tagesordnung). Da die Freibescheinigungen ebenso abgeschafft werden sollen (siehe Entwürfe zu RI 2006/22 und Entsendung), sind für derartige Fälle manuelle Nachträge erforderlich. Die derzeit im Einsatz befindlichen Tachographen lassen nur maximal 50 Nachträge zu (es bedürfte hier also einer technischen Lösung, die bislang nicht existiert).

### **Smart Tachograph**

Auch die obligatorische Ausstattung der Busse mit Smart Tachographen ab 2020 (anstelle einer Übergangsfrist von 15 Jahren) sehen wir sehr kritisch. Das Ziel dieser Forderung besteht darin, Kabotage und Entsendung kontrollieren zu können. Dies sind aber Themen des Güterverkehrs. Die Tätigkeit im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr stellt keine Entsendung dar. Smart Tachos werden laut Herstellerangaben ca. 1000 € kosten. Hinzu kommen die Einbaukosten und Kosten für die einbaubedingten Standzeiten der Fahrzeuge. Es ist unakzeptabel, im Busbereich zu Investitionen gezwungen zu werden, nur damit Behörden auf der Straße besser kontrollieren können, weil die Zustände im Güterverkehr dies erfordern. Diese Regelung muss auf den Güterbereich beschränkt werden.

Gleiches gilt für die vorgeschlagene Dokumentation des Grenzübergangs. Dies dient in erster Linie zur Kontrolle der Kabotage und ist damit dem Güterverkehr zuzuordnen.

### **Datenschutz**

Der neu vorgeschlagene Artikel 33a enthält einen Verweis auf Artikel 4 Absatz 3 der VO 165/2014, der bewirkt, dass alle (auch personenbezogene) Daten, die der Smart Tacho aufzeichnet, betroffen sind. Diese sollen in eine nationale Datenbank transferiert und dort wiederum automatische Mitteilungen hinsichtlich etwaiger Verstöße an alle relevanten Behörden generiert und gesendet werden. Die Europäische Kommission soll sich per delegiertem Rechtsakt die Algorithmen dazu ausdenken („Big brother approach“). Hier wird eine ganze Branche unter Generalverdacht gestellt und der Datenschutz mit Füßen getreten.

### **Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor**

Die Bustouristik zeichnet sich dadurch aus, dass Busunternehmen mit Fahrgästen aus ihrem jeweiligen Heimatland (Betriebssitz des Busunternehmens) Rundreisen durch Europa durchführen. Sie lebt von einem funktionierenden Binnenmarkt, der freies Reisen ermöglicht und nicht durch überzogene Bürokratie überfrachtet. Die gravierenden Missstände im Straßenverkehrssektor – nomadisierende Fahrer mit Hungerlöhnen, die ihre Wochenruhezeiten im Fahrzeug verbringen und monatelang ihrer Heimat und Familie fernzubleiben gezwungen sind – treten ausschließlich im Güterverkehrsbereich auf. Die Fahrer im Busgewerbe - speziell im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr - werden nach Tarif bezahlt, verbringen ihre Ruhezeiten regelmäßig ebenso wie die Fahrgäste im Hotel und kehren nach Rundreisen (die nicht länger als 12 Tage dauern) an ihren Heimatort und in ihr gewohntes soziales Umfeld zurück. Die Anwendung der von der EU-Kommission vorgeschlagenen Regelungen auf touristische Rundreisen würde die vielen in diesem Bereich engagierten kleinen und mittelständi-

schen Busunternehmen aufgrund des enormen bürokratischen Aufwands massiv in ihrer Arbeit behindern und letztendlich zu Marktaustritten mit der Folge des Verlustes von Arbeitsplätzen und einer Verkleinerung des Angebots zulasten der Verbraucher führen.

Daher begrüßen wir ausdrücklich die Stellungnahme des Ausschusses für Beschäftigung und soziale Angelegenheiten, die zu dem Ergebnis kommt, dass „Unternehmen die in einem bestimmten Land Transitbeförderungen oder grenzüberschreitende Verkehre durchführen, nicht im Wettbewerb mit den Transportunternehmen dieses Landes“ stehen und „die Lage der Arbeitnehmer in diesen Fällen nicht mit der Situation von entsandten Arbeitnehmern in anderen Branchen zu vergleichen“ ist. Die Verfasserin der Stellungnahme (Martina Dlabajova) schlägt ausdrücklich vor, Transitbeförderungen und grenzüberschreitende Beförderungen aus dem Geltungsbereich der Entsenderichtlinie auszunehmen. Diesem Vorschlag schließt sich die deutsche Reisebusbranche vollumfänglich an, da nur so der hochmobilen Tätigkeit der Busfahrer Rechnung getragen und die Funktionsfähigkeit des Sektors ermöglicht werden kann.

Wir bitten Sie, diese Ausführungen in Ihren weiteren Beratungen zu berücksichtigen und stehen für ein persönliches Gespräch oder weitere Informationen jederzeit gern zur Verfügung.

Mit bestem Dank und freundlichen Grüßen

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) e.V.



Karl Hülsmann  
Präsident



Christiane Leonard  
Hauptgeschäftsführerin

**Anlage**

[bdo-Broschüre Lenk- und Ruhezeiten](#)