

FAHRGASTRECHTE

Erfreulich wenig Beschwerden

Gut zwei Jahre nach Inkrafttreten der entsprechenden EU-Verordnung haben sich die Fahrgastrechte für Fernbusse in Deutschland fest etabliert. „Die enorm geringe Menge an Fallzahlen beim Eisenbahnbundesamt (EBA) und bei der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (SÖP) sprechen eine klare Sprache“, sagte Christiane Leonard, Hauptgeschäftsführerin des bdo Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer. Nach vorläufigen Schätzungen des Statistischen Bundesamtes für 2014 beförderte die Branche 17 bis 19 Millionen Menschen. Demgegenüber standen bei der SÖP 71 Schlichtungsanträge. Das EBA zählt nicht nur die Beschwerden sondern auch jede Anfrage und kommt dabei auf die Zahlen von 252 schriftlichen und 138 mündlichen Anlässen. In diesem Zusammenhang wies Leonard hartnäckige Behauptungen zurück, dass Buskunden weniger Fahrgastrechte als Bahnkunden hätten. Die Voraussetzungen beider Verkehrsträger sind sehr unterschiedlich. „Deshalb gelten für Busreisende andere Rechte“, sagte

Leonard. „Die Differenzierung beruht auf den unterschiedlichen Gegebenheiten der Verkehrsträger und -unternehmen und daher ist ein Vergleich der Fahrgastrechte der Bahnkunden mit denen der Buskunden nicht möglich.“ Hintergrund: Im Gegensatz zur Bahn hat der Bus keine eigene Trasse. Das ist ein unvergleichlicher Vorteil der Bahn: Ein Zug bekommt im Netzfahrplan eine zeitlich, räumlich und nach Zugart definierte Trasse und wird beim Fahren von den Betriebsleitzentralen der DB Netz AG unterstützt. Denn Züge fahren im Gegensatz zu Straßenfahrzeugen nicht auf Sicht, sondern werden von den Betriebsleitzentralen per Signal gesteuert. Dies erfordert auch eine vorherige konfliktfreie Planung der gesamten Netznutzung als Netzfahrplan. Damit bekommen Züge auch eine höherwertige Leistung als es auf der Straße üblich ist. Auf der Straße muss jedes Fahrzeug hingegen nach den gerade vorherrschenden Bedingungen unter Einhaltung der allgemeinen gültigen Regeln seinen Platz auf dem Straßennetz selbst finden.



Christiane Leonard, bdo-Hauptgeschäftsführerin

VERBÄNDE

Nordische Allianz für Lenk- und Ruhezeiten

Der bdo Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer hat gemeinsam mit den deutschsprachigen Verbänden und der Nordischen Allianz das Thema Lenk- und Ruhezeiten ganz vorne auf die Agenda gesetzt. Die gemeinsamen Gespräche bei dem zurückliegenden Treffen zeigten, dass die bestehenden Lenk- und Ruhezeitenregeln für die Unternehmen in den nordischen Ländern und den deutschsprachigen Ländern nicht praxistauglich sind. Immer wieder ist der bdo gemeinsam mit seinen befreundeten europäischen Verbänden und der IRU an die Kom-

mission herangetreten, um eine Änderung herbeizuführen. Zuletzt hatte die IRU auf Wunsch ihrer Busverbände eine europaweite Studie in Auftrag gegeben, an der viele Unternehmen in Deutschland teilgenommen haben. Nun hat die Kommission ganz aktuell hierauf reagiert und sich dieses Themas erstmalig seit Inkrafttreten der EU-Verordnung 561 offiziell im Rahmen einer eigenen Konsultation angenommen. Dies ist im Allgemeinen der vorbereitende Schritt einer Gesetzesinitiative, die die Verbände sehr begrüßen.

Zweiter wichtiger Punkt war die Abschaffung des überflüssigen und bürokratischen EU-Fahrtenblattes. Die Verbände haben erneut ihre Forderung nach der Abschaffung bekräftigt. Es wird hierzu ein gemeinsames Schreiben der angeschlossenen Verbände an die EU-Kommission geben. Da die endgültige Abschaffung auf EU-Ebene weiter Zeit in Anspruch nehmen wird, soll parallel der Weg über bilaterale Vereinbarungen gegangen werden. So haben die nordischen Staaten untereinander das Fahrtenblatt bereits abgeschafft. Leider weigert sich das Bundesverkehrsministerium

(BMVI) bis heute, diesem Abkommen beizutreten. Es ist daher vereinbart worden, dass die Regierungen der nordischen Staaten sich zusammen an das deutsche BMVI und die Regierungen der übrigen DACHL-Staaten wenden werden, um diese zu einem Beitritt zu bewegen.

Dritter wichtiger Punkt war das Thema VAT (Mehrwertsteuer). Hier haben die Verbände weiter ihre Forderung nach einer O-Besteuerung bekräftigt. Allerdings steht das Thema in Brüssel noch ganz am Anfang. Eine Sonder-sitzung in Ankara vor einigen Wochen zeigt jedoch, dass sich die Kommission auch dieses Themas annehmen will. Bis zu einer Klärung – waren sich die Verbände einig – muss den bürokratischen Auswüchsen, wie wir es in Polen, Slowenien und Kroatien gesehen haben, entgegengewirkt werden. Hierzu haben sich die Verbände auf eine Task-Force unter dem Dach der IRU geeinigt, die schnell Gespräche mit den Regierungen dieser Länder aufnehmen soll, um Bürokratieabbau zu erreichen. Gleichzeitig soll die Zusammenarbeit mit Steuerbüros über Rahmenverträge mit der IRU ausgebaut und erleichtert werden.

Weitere wichtige Themenschwerpunkte waren die Entwicklungen bei den Mindestlohngesetzen, Fachkräfte- und Fahrer-mangel sowie die Entwicklung im ÖPNV nach Inkrafttreten der EGVO 1370.

bdo

MEDIEN

Fernbusse sind keine Streikbrecher

Die Süddeutsche Zeitung hat Busunternehmen und ihren Fahrern vorgeworfen, sie hätten als Streikbrecher während des Bahn-Streiks agiert. Das hat die Hauptgeschäftsführerin des bdo Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer, Christiane Leonard, scharf zurückgewiesen und entsprechend mit einem Leserbrief reagiert. Darin zeigt sie sich äußerst verärgert, dass der Branche solche Vorwürfe gemacht werden. Leonard schrieb, in dem Samstagessay „Entfesselt“ (23. Mai) zweifle der Autor Michael Kuntz, ob Ludwig Erhard Fernbus fahren würde und begründet das damit, dass Busfahrer als Streikbrecher während der zurückliegenden GDL-Streiks agiert hätten. Das stimmt aus Sicht der Busbranche so nicht. Michael Kuntz erinnert auch daran, dass der „Spiegel“ vor zwei Jahren schrieb, dass Ludwig Erhard Bus fahren würde, denn die Liberalisierung des Fernbusmarktes sei ein Lehrstück Sozialer Marktwirtschaft. Das mit dem Lehrstück stimmt zwar, aber dass Ludwig Erhard nur Bus fahren würde, das ist nicht richtig. Ludwig Erhard würde Bus, Bahn und Auto fahren und fliegen würde er wahrscheinlich auch. Denn Deutschland ist im multimodalen Zeitalter angekommen, in dem der Kunde seine Fernreisemittel frei nach seinen Wünschen und Bedürfnissen kombinieren kann. Die mittelständischen Busunternehmen in das Umfeld von Heuschrecken zu rücken und mit dem aggressiv auftretenden Fahrdienstvermittler Uber, der alle sozialen und wettbewerbstechnischen Regeln aushebeln zu wollen schien, zu vergleichen, finden Unternehmer wie Fahrer dreist, um es zurückhaltend auszudrücken.

Die mittelständischen Busunternehmen und ihre Fahrer lassen keinen im Regen stehen. Sie haben sich auch nicht die Hände gerieben, weil der Streik hohe Umsätze brachte, sie haben die Ärmel hochgekrempelt und dafür gesorgt, dass die Menschen ihrem Wunsch nach Mobilität nachkommen konnten. Dafür haben die Busfahrer Anerkennung verdient – und keinen Spott. Die Fahrer sorgen dafür, dass Deutschland mobil bleibt.

Dafür sorgen sie auch indirekt durch den nun funktionierenden Wettbewerb im Fernverkehr. Diese „kleine Revolution“ macht der Bahn übrigens gar nicht zu schaffen, sie macht die Bahn besser. Fernbusse sind eine Ergänzung zum bestehenden Angebot: Internationale Erfahrungen zeigen, dass Bahn und Bus gleichzeitig eine wachsende Zahl an Reisenden verbuchen können, indem sie den Kunden ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis bieten. Die Zahl der Passagiere im Fernbuslinienverkehr wird sich schon 2018 bei 27 Millionen



Während des Bahn-Streiks im Mai dieses Jahres haben die Fernlinienbusse für die Mobilität der Reisenden gesorgt

Passagieren jährlich einpendeln. Die Bahn wird Prognosen aus dem Verkehrsministerium zufolge im Fernlinienverkehr ihre Rekordpassagierzahlen weiter fortschreiben. Nach einer kleinen streikbedingten Delle im vorigen Jahr wird 2018 die Zahl von 141 Millionen Passagieren erreicht, das sind dann zehn Millionen mehr als zu Beginn der Liberalisierung. Bahn und Fernbus sind kein System kommunizierender Röhren, denn der Bus gewinnt seine Kunden vor allem von bisher Nichtreisenden und Menschen, die vorher mit dem Auto unterwegs waren. Der Fernbus hat neue Arbeitsplätze geschaffen. Er sichert zukunftsfeste Arbeitsplätze. Die Bushersteller verbuchen einen anziehenden Absatz. Mit den Busfahrern der mittelständischen Unternehmen fahren die Kunden sicher, sauber und komfortabel. Die Busfahrer sind hervorragend ausgebildet, sie werden strenger kontrolliert als Piloten. Vielerorts werden die Fernbusfahrer sogar über Tarif bezahlt – denn, natürlich, gibt es Tarifverträge, so wie sich das in einer sozialen Marktwirtschaft gehört. Und deshalb hat die Politik alles richtig gemacht mit der Liberalisierung des Fernbusmarktes. Als der Wettbewerb noch auf der Schiene gefesselt war, gab es keine Bewegung. Jetzt wird mit dem Fernbus auch noch die

Bahn besser. Und das würde auch Ludwig Erhard freuen, egal für welches Reisemittel er sich entscheiden würde, er hätte ja jetzt mehr Auswahl.

Propos Bahn-Monopol: Da wird es auch Zeit, dass die Wettbewerbsvorteile, die die DB nach wie vor genießt, klar angesprochen werden. Es muss endlich Schluss sein mit dem großen Trassenpreisschwindel. Der Fernlinienverkehr der Bahn wird indirekt vom regionalen Nahverkehr subventioniert. Der Eisenbahnsektor in Deutschland erhält deutlich mehr als zehn Milliarden Euro staatliche Zuwendungen. Der Fernbus bekommt keinen einzigen Cent. Die Unternehmer zahlen alles selbst – eigenwirtschaftlich. Trassenpreise werden zu einem hohen Prozentsatz direkt vom Staat gezahlt, da das eine Tochterunternehmen der DB dem anderen die Rechnung ausstellt. Dieser Trassenpreisschwindel ist auch der Grund, warum die EU-Kommission und die deutsche Monopolkommission die Trennung der Infrastruktur- und Transportunternehmen der Deutschen Bahn AG fordern. Das würde wahrscheinlich Ludwig Erhard heute auch fordern, genauso wie er den Fernbusmarkt liberalisieren würde, um auch Reisenden mit wenig Geld in der Tasche Mobilität zu ermöglichen.

GEWERBESTEUER

Chance für Reiseveranstalter

Neuigkeiten bei der Gewerbesteuerhinzurechnung von Hotelleistungen: Nachdem im Dezember vergangenen Jahres bereits die Wirtschaftsminister der Länder sich einstimmig gegen die Hinzurechnung ausgesprochen hatten, konnte nun auch erreicht werden, dass sich die Landtage mit der Rücknahme des Anwendungserlasses vom 2. Juni 2012 befassen. Nach Kenntnisstand des bdo Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer wurden in den Ländern, Hessen, Bayern, Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein bereits entsprechende Anträge eingebracht. Damit besteht weiterhin für alle Unternehmer die Möglichkeit, ihre örtlichen Landtags- und Bundestagsabgeordnete anzusprechen. Die mittelständische Reisebusbranche fürchtet weiterhin eine existenzielle Bedrohung wegen einer Änderung im Gewerbesteuergesetz. Aus Sicht des bdo sind die drohenden millionenschweren Nachzahlungen nicht verkraftbar. Der bdo hatte sich in enger Abstimmung mit dem federführenden DRV immer wieder an



Neue Hoffnung bei der Gewerbesteuerhinzurechnung

die zuständigen Ministerien, den Bundestag und die Mittelstandsvertreter gewandt, um eine Kursänderung zu bewirken. Hintergrund: Bei sogenannten Vorleistungseinkäufen durch einen Reiseveranstalter sollen Hotelleistungen zu dessen Betriebsgewinn hinzugerechnet werden. Die Finanzbehörden vertreten offenbar die Auffassung, dass Reisevorleistungseinkäufe von Hotelleistungen als Mietverhältnis im Sinne des Paragraphen 8 Nr. 1e Gewerbesteuergesetz zu werten sind. Die eingekauften Hotelleistungen seien daher als Finanzierungsanteil für fiktives Anlagevermögen dem Betriebsgewinn hinzuzurechnen und gewerbesteuerlich einzubeziehen. Aus Sicht des bdo ist aber der An- und Verkauf von Übernachtungsmöglichkeiten vielmehr dem Umlaufvermögen zuzurechnen. Er dient nicht der Stärkung des Betriebsvermögens, sondern entspricht dem Einkauf von Waren. Insoweit erfolgt nach Auffassung der bdo-Juristen in unzulässiger Weise eine gewerbesteuerliche Hinzurechnung von Umlaufvermögen zum Betriebsgewinn.

ZWEIACHSER

Mehr Gewicht

Wieder ist eine Etappe absolviert worden, um das zulässige Gesamtgewicht für zweiachsige Busse europaweit auf 19,5 Tonnen anzuheben. Die EU-Richtlinie 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr ist am 6. Mai 2015 im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden. Der bdo wird sich intensiv dafür einsetzen, dass seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zeitnah die Umsetzung in deutsches Recht vorangetrieben wird. Bislang liegt das Gewicht in Deutschland bei 18 Tonnen, die Regelungen in den einzelnen EU-Ländern sind unterschiedlich. „Wir begrüßen die Angleichung auf europäischer Ebene, da es keine technischen Probleme bei der Anhebung des Gesamtgewichts gibt, zumal höhere Gewichte in anderen Ländern schon Realität sind“, sagte bdo-Präsident Wolfgang Steinbrück. Die Last der Busse hat durch Anforderungen der Barrierefreiheit, durch umweltfreundliche Motoren und weitere technische Einrichtungen in den zurückliegenden Jahren ständig zugenommen.

MINDESTLOHN

EU ermittelt wegen Vertragsverletzung

Die EU-Kommission hat offiziell ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen bestimmter Regelungen des Mindestlohngesetzes (MiLoG) eingeleitet. Deutsche Behörden haben nun zwei Monate Zeit, zu den Beanstandungen der Kommission Stellung zu nehmen. Sollte es zu keiner Einigung der beiden Seiten kommen, kann die EU-Kommission die Bundesrepublik Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof verklagen. Die Kommission hält die Anwendung der deutschen Mindestlohnregelungen auf ausländische Berufskraftfahrer bei Transitfahrten durch Deutschland für nicht mit EU-Recht vereinbar, da diese die Dienstleistungsfreiheit und den freien Warenverkehr unverhältnismäßig einschränke. Die Bundesregierung hatte nach Protesten einiger Nachbarländer schon Ende Januar die Anwendung des MiLoG bei Transitfahrten durch Deutschland bis zur weiteren Klärung europarechtlicher Fragen ausgesetzt, zugleich aber betont, dass man die Regelungen weiterhin für rechtmäßig halte. Der bdo hat wiederholt den hohen bürokratischen Aufwand und die zahlreichen ungeklärten Fragen rund um das MiLoG kritisiert. Er wird sich daher auch weiterhin für Erleichterungen für Busunternehmen, etwa bei den Dokumentationspflichten und der Auftraggeberhaftung, stark machen und auf die Klärung

rechtlicher Fragen pochen. Daher war der bdo auch der Einladung der Vorsitzenden der CSU-Landesgruppe im Bundestag, Gerda Hasselfeldt, gefolgt und hat einmal mehr die Gelegenheit genutzt, die ebenfalls zahlreich anwesenden Unionspolitiker auf die negativen Auswirkungen des MiLoG für die Busbranche hinzuweisen. Bereits nach wenigen Redebeiträgen wurde deutlich, dass die Problembereiche stets dieselben sind: Dokumentationspflichten, Auftraggeberhaftung, Bereitschaftszeiten und Arbeitszeitkonten – diese Punkte wurden von nahezu allen Wirtschaftsvertretern kritisiert. Der Generalsekretär der CSU, Andreas Scheuer, betonte, der Druck auf die Arbeitsministerin müsse im Hinblick auf den nächsten Koalitionsausschuss noch deutlich erhöht werden.



CSU-Generalsekretär Andreas Scheuer macht Druck

© Picture Alliance/Bildagentur online (o.), bdo (u.)

LBO

Peppi Schütz übergibt Bezirksvorsitz an Tochter

Auf der LBO-Regionalversammlung für Mittel- und Oberfranken wurde Stephanie Schütz einstimmig zur neuen Bezirksvorsitzenden für Oberfranken gewählt. Die Juniorchefin von Schütz Reisen aus Kulmbach tritt damit in die Fußstapfen ihres Vaters. Peppi Schütz, der viele Jahre lang die Interessen seiner oberfränkischen Kolleginnen und Kollegen vertrat, trat nicht mehr zur Wahl an. Zum stellvertretenden Bezirksvorsitzenden wurde, ebenfalls einstimmig, Roland Biersack (Markredwitz) gewählt, der dieses Amt seit 20 Jahren mit großem Engagement wahrnimmt. Zum LBO-Vorsitzenden für den Regierungsbezirk Mittelfranken wurde einstimmig Robert Rattelmeier jun. (Aurach) für weitere drei Jahre wiedergewählt.



Stephanie Schütz, Robert Rattelmeier, Edda Schaar, Regierung von Oberfranken, sowie Peppi Schütz und Frieder Hink, IHK Bayreuth, (v. l.) bei der LBO-Regionalversammlung für Mittel- und Oberfranken

SOFTWARE

Avanti nutzt Deltaplan



Avanti-Geschäftsführer Hans-Peter Christoph vermarktet seine Reisen auch im Internet

Seit Kurzem im Einsatz bei Avanti Busreisen aus Freiburg ist das neue Onlinebuchungstool von Deltaplan mit dem Reise-CMS® der Werbeagentur Schmidt. Das neue Buchungstool ermöglicht es dem Kunden, Busreisen direkt auf der Internetseite des Busunternehmens zu buchen. Dabei werden die Verfügbarkeiten in Echtzeit geprüft und dem Kunden kann sofort eine verbindliche Buchungsbestätigung erstellt werden. „Durch die Anbindung der Deltaplan-Touristik an das Internetportal können wir unsere Reisen effektiver vermarkten. Unsere Kunden können sich online in Echtzeit über den Buchungsstand der Reisen informieren und

gleich im Internet buchen“, sagt Hans-Peter Christoph, der Inhaber von Avanti Busreisen, über seine neue Internetseite mit Onlinebuchungstool. Mit Avanti Busreisen wurde erneut ein gemeinsames Projekt des erfahrenen Branchensoftwareherstellers Deltaplan mit der auf Busunternehmen spezialisierten Web- und Werbeagentur Schmidt erfolgreich realisiert. Die Deltaplan-Touristik wurde direkt an das Reise-CMS® der Werbeagentur Schmidt GmbH angebunden. Anwender der Deltaplan-Touristik können damit Busreisen ganz einfach und ohne Zusatzaufwand im Internet veröffentlichen.

IRU

Auszeichnung für erfahrene Fahrer

Auch in diesem Jahr verleiht die IRU wieder das IRU-Diplom D'Honneur an besonders erfahrene Fahrer im Straßenverkehr. Diese Auszeichnung ist auch weiterhin an bestimmte Anforderungskriterien gebunden, die im Fragebogen zu beantworten sind. Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt werden, um hierbei teilnehmen zu können: Mitglied im Verband, mindestens 20 Jahre Berufserfahrung, mindestens fünf Jahre im selben Unternehmen tätig, mindestens eine Million Kilometer im Straßenverkehr zurückgelegt, keine selbst verschuldeten Unfälle in den letzten 20 Jahren, keine Verstöße der Verkehrsregeln, Zoll- oder Verwaltungsvorschriften in den letzten fünf Jahren, noch kein IRU Diplom erhalten. Den Link zu dem entsprechenden Fragebogen erhalten interessierte Unternehmer über ihren Landesverband oder direkt beim bdo. Einsendeschluss für die Fragebögen ist der 31. August 2015.

IMPRESSUM
Herausgeber

Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo)
Reinhardtstraße 25
10117 Berlin
Telefon 00 49/(0) 30/2 40 89-3 00
Telefax 00 49/(0) 30/2 40 89-4 00
Internet: www.bdo-online.de
E-Mail: info@bdo-online.de
V.i.S.d.P. Matthias Schröter
Redaktion Matthias Schröter