



WIR WOLLEN

DIE TRENNUNG.

Derzeit ist der Busverkehr in Deutschland und der EU vor allem ein Anhängsel. Weitgehend unbeachtet und rechtlich nachgeordnet. In Hinblick auf entscheidende Regelungen werden die Interessen von 5,6 Milliarden Fahrgästen und gut 100.000 Fahrerinnen und Fahrern im Gewerbe nicht eigenständig gefasst. Ob bei Lenk- und Ruhezeiten oder Entsenderegelungen: Für die Busbranche gilt meist das, was für den Güterverkehr gedacht, gemacht und entschieden wurde. Das passt aber oftmals nicht.

Aus Sicht des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) ist es Zeit genauer hinzuschauen. Denn Personen- und Güterverkehr unterscheiden sich grundlegend. Die ganz eigenen Wesensmerkmale der Arbeit der Busfahrerinnen und -fahrer sowie die Bedürfnisse der Fahrgäste bleiben so bislang unbeachtet. Das sollte sich ändern. Wir brauchen als Busbranche eigenständige Regelungen unabhängig vom Güterverkehr. Wir wollen die Trennung.

ES IST ZEIT FÜR PASSGENAUE REGELUNGEN

FÜR FAHRGÄSTE UND FAHRER.

Manchmal geht es vor allem um die richtige Perspektive. Beim Ruf nach eigenständigen rechtlichen Regelungen für den Busverkehr etwa kommt beispielsweise oft die Frage auf: Warum das Ganze? Und wieso jetzt? Eigentlich müsste es aber andersherum lauten: Warum werden Personen- und Güterverkehr bis heute über einen Kamm geschoren? Anhand einiger Beispiele wollen wir konkret zeigen, was es mit den Besonderheiten der Busbranche auf sich hat – und warum aktuelle Regelungen an wichtigen Punkten leider über das Ziel hinausschießen oder zu kurz greifen.

VIEL LEBENSFREUDE UND MEIST WENIG FAHRZEIT

In Reisebussen verbringen Millionen Menschen Jahr für Jahr einige der schönsten Urlaubsmomente. Wer sich auf eine Tour beispielsweise durch die Toskana macht, der fährt nicht unbedingt viel im Bus. Ganz im Gegenteil: Zwischen An- und Abreise liegen meist nur kurze Fahrten zu einzelnen Sehenswürdigkeiten. Gleiches gilt entsprechend natürlich für die Fahrerinnen und Fahrer. Der ganz eigene Charakter von Busreisen sowie die Beschaffenheit der Arbeit der Beschäftigten sollten sich auch in passenden Regelungen für Lenk- und Ruhezeiten spiegeln. Dafür braucht es eine entsprechende Anpassung der EU-Verordnung 561/2006, mit der – ohne die Zeiten am Steuer auszuweiten oder Ruhephasen zu verkürzen – endlich zwischen Personen- und Güterverkehr sinnvoll unterschieden wird.

DAS RÜCKGRAT FÜR DEN VERKEHR DER ZUKUNFT

Staus. Lärm. Volle Straßen überschwemmt mit Autos. Und, und, und. Das wachsende Mobilitätsbedürfnis der Menschen führt im Zusammenspiel mit dem Bevölkerungsentwicklung in urbanen Zentren dazu, dass der weiter zunehmende motorisierte Individualverkehr die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger bedroht. In Städten ist vielfach der Raum knapp, weil Pkw diesen einnehmen. Im Interesse der Lebensqualität der Menschen vor Ort sollte dies verhindert

beziehungsweise verbessert werden – mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Einfahrverbote, Steuererhöhungen und bürokratische Hindernisse für Busse gilt es im Gegenteil zu vermeiden beziehungsweise abzuschaffen, damit das umweltfreundliche Busfahren günstig und attraktiv ist. Erst wenn die Busbranche eigenständig betrachtet und geregelt wird, ist es möglich, die notwendige Weichenstellung zielgenau vorzunehmen.

MEHR ANERKENNUNG FÜR DIE FAHRER UND IHRE ARBEIT

Sie sind Ansprechpartner, Helfer und zumeist auch die gute Seele der ganzen Gruppe. Fahrerinnen und Fahrer im grenzüberschreitenden Bustourismus bringen besondere Eigenschaften und Fähigkeiten mit, die für die Passagiere von großer Bedeutung sind. Die Männer und Frauen am Steuer sind nicht austauschbare Arbeitskräfte, die in anderen EU-Mitgliedstaaten in Konkurrenz zur ortsansässigen Wirtschaft treten. Reisebusfahrerinnen und Reisebusfahrer 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. Sie sind keine entsendeten Arbeitnehmer. Diese besondere Rolle sollte sich daher auch in spezifischen Vorgaben für die Entsendung von Busfahrerinnen und Busfahrer wiederfinden. Konkret muss sich dies in passgenauen Regelungen in den EU-Verordnungen 96/71/EC beziehungsweise 2014/67/EU mit entsprechenden Ausnahmen niederschlagen.

EINE WICHTIGE ÖKOLOGISCHE MOBILITÄTSOPTION

Egal ob im Nah- und Fernverkehr oder auf touristischen Reisen: Busse sind eine wichtige – weil höchst umweltfreundliche – Mobilitätsoption. Wer erreichen möchte, dass möglichst viele Menschen sich für die ökologisch schonende Reiseform entscheiden, muss entsprechende Regelungen schaffen. Busse sollten daher nicht pauschal zusammen mit Lkw in den Topf „schwere Nutzfahrzeuge“ geworfen werden. Genau das passiert aber derzeit. Bei den EU-Vorschlägen zur Eurovignette zeigt sich exemplarisch, wohin ein solcher Irrweg führen kann: Falsche Anreize und die Privilegierung des Individualverkehrs verhindern zusätzliches Wachstum im öffentlichen Verkehr und führen letztlich zu mehr Emissionen. Der bdo schlägt aus diesem Grund vor, Busse als Teil des Personenverkehrs zu behandeln und in diesem Bereich für eine Regulierung zu sorgen, die faire Wettbewerbsbedingungen schafft.

5,6 Milliarden Passagiere verzeichnet der Busverkehr in Deutschland pro Jahr. Die Anliegen von Fahrgästen, Fahrerinnen und Fahrern sowie Unternehmen sind also kein Randthema, das irgendwie als Anhängsel mit behandelt werden sollte. Wir brauchen eigenständige rechtliche Regelungen. Und zwar jetzt.

Christiane Leonard,
Hauptgeschäftsführerin bdo

DIE 4 WICHTIGSTEN GRÜNDE FÜR EIGENE RECHTLICHE REGELUNGEN FÜR DIE BUSBRANCHE:

1 Busfahrer tragen die Verantwortung dafür, dass viele, viele Menschen einen schönen Urlaub verbringen oder gut ans Ziel kommen. Diese besonders herausgehobene Rolle verdient Respekt und eine passgenaue Anerkennung der Arbeitsleistung.

Ob CO₂ oder NO_x: Busse haben in allen Belangen hervorragende Emissionswerte. Nur eigenständige rechtliche Regelungen erlauben es, die Potenziale der Branche für den Umweltschutz zu fördern und zu nutzen.

2



**WIR WOLLEN
DIE TRENNUNG.**

3 Es sollte Schluss sein mit den Ungerechtigkeiten und unnötiger Bürokratie. Die exakte Abfolge von verschiedenen langen Fahrtunterbrechungen etwa muss nicht festgeschrieben werden. Viele aktuelle Regelungen geben Anlass für Kritik und muten mitunter unverständlich an. Die Zeit ist reif, dies zu ändern - indem genau auf die Bedingungen im Busverkehr geschaut wird.

Und schlussendlich: Äpfel sind keine Birnen. Und ein X sollte man niemandem für ein U vormachen. Jeder Berufsstand sollte das Recht haben, eigenständig betrachtet zu werden.

4