

SCHUTZ FÜR FAHRERINNEN UND FAHRER GEFORDERT

Impfangebote für Beschäftigten in Verkehrsunternehmen fehlen

Trotz ihrer immensen Leistungen für die Daseinsvorsorge haben Busfahrerinnen und Busfahrer aufgrund geltender Priorisierungen zumeist keinen Zugang zu Impfungen erhalten. Auf diesen Missstand hat der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) am 18. Mai gemeinsam mit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) hingewiesen. Der fehlende Zugang von Busfahrerinnen und Busfahrern zu Corona-Schutzimpfungen stellt eine Ungerechtigkeit für die systemrelevanten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dar, die schnell beendet werden muss.

Die BG Verkehr hat den Ruf nach einer Priorisierung der Beschäftigten in den Verkehrsunternehmen beim Zugang zu Impfungen in Briefen an Bundesgesundheitsminister Jens Spahn sowie an die Landesministerinnen und Landesminister für Gesundheit formuliert. Als Mitglied der Vertreterversammlung der BG Verkehr hatte sich bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard intensiv in diesen Prozess eingebracht. Aus ihrer Sicht ist es nun besonders wichtig, dass Betriebsärzte nicht nur in großen Betrieben „Impfstraßen“ entwickeln, sondern auch mit mobilen Impfteams die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in kleinen Betrieben impfen.



Der bdo fordert: Beschäftigte in Busunternehmen sollen schnell Zugang zu Impfungen erhalten

Insbesondere drohte den Beschäftigten – Stand Mitte Mai – in mittelständischen Unternehmen eine grobe Benachteiligung aufgrund der geltenden bzw. angekündigten Regeln für den Zugang zu Impfungen. Zunächst waren Sie in den allermeisten Fällen nach den geltenden Priorisierungsplänen nicht zugangsberechtigt. Mit dem Anlaufen der Impfungen durch Betriebs-

ärzte und die geplante Aufhebung der Priorisierung zum 7. Juni müsse daher sichergestellt werden, dass Busfahrerinnen und Busfahrer in kleinen und mittleren Unternehmen schnell geimpft werden können.

bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard sagte zu den dringend benötigten Möglichkeiten einer Impfung für Beschäftigte in Verkehrsunternehmen: „Die Busfahrerinnen und Busfahrer in Deutschland müssen jetzt alle schnell einen direkten und verlässlichen Zugang zu Impfterminen erhalten. Etwaige bürokratische Hürden, zum Beispiel bei der Abrechenbarkeit von Impfungen durch Betriebsärzte, müssen sofort beseitigt werden. Wir freuen uns, dass die Impfkampagne in Deutschland so viel Fahrt aufnimmt, dass eine Aufhebung der beschränkenden Priorisierung möglich ist. Leider droht damit aber auch ein Ansturm auf Termine, der es mit sich bringt, dass

viele Busfahrerinnen und Busfahrer auf absehbare Zeit nicht Berücksichtigung finden können. Wir appellieren an alle Bundesländer, hier unbürokratisch nachzusteuern. Keine Landesregierung kann es wollen, dass die Männer und Frauen am Steuer der Busse nicht frühzeitig geschützt werden. Dafür müssen jetzt die entsprechenden Schritte schnell eingeleitet werden.“



bdo-Präsident rief Bundesverkehrsminister Scheuer auf, das Rettungsprogramm für Reisebusunternehmen neu aufzulegen

Es ist ein schönes Zeichen, aber kein echter Befreiungsschlag. Die Aufhebung der Reisebusverbote in einzelnen Bundesländern sendete ein Hoffnungssignal in die Branche. In

BDO KÄMPFT WEITER FÜR REISEBUSUNTERNEHMEN IN DER CORONA-KRISE

Wir brauchen neue Hilfen statt alter Verbote

der Praxis sind sie aber bei einem erneuten Flickenteppich verschiedener Lösungen in den einzelnen Regionen nicht ausreichend, um die Arbeit in der Branche wieder aufzunehmen. Aus diesem Grund setzt sich der bdo kontinuierlich und systematisch für einheitliche und praktikable Regeln ein. Mit einem umfassenden Restart-Konzept des bdo-Ausschusses für Touristik legte der Verband Ende Mai eine hervorragende Grundlage für einen bundesweiten Neuanfang für die Reisebusunternehmen vor. Die Veröffentlichung wurde von einer Social-Media-Kampagne begleitet, in der nach einer solchen stabilen Öffnungsstrategie gerufen wird.

Gegenüber Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer setzte sich der bdo gleichzeitig für die Fortsetzung des Rettungsprogramms für Reisebusunternehmen ein. Denn: Die Überbrückungshilfen des Bundeswirtschaftsministers sind aber

derart ausgestaltet, dass Misch- oder Verbundbetriebe im Busgewerbe sie zumeist gar nicht erst beantragen können. Trotz mehrfacher Hilferufe an Peter Altmaier wird damit die drohende Insolvenz von vielen Unternehmen in Kauf genommen. In einem Schreiben an Andreas Scheuer hat bdo-Präsident Karl Hülsmann die Zusammenhänge aufgezeigt und eine Verlängerung des BMVI-Sonderprogramms zur Rettung der Bustouristik gefordert. Dieses war ein zentraler Baustein für die Rettung der Unternehmen. Punktgenau hat es geholfen, wo Not herrschte. Leider halten die Folgen der Pandemie in der Branche wesentlich länger an als das Hilfsprogramm. Aus diesem Grund liegt die letzte Hoffnung auf der Weiterführung des Sonderhilfsprogramms aus dem Bundesverkehrsministerium. Mittelfristig ist als Teil eines Sonderaufbauprogramms die Senkung der Mehrwertsteuer für den Fernlinien- und Gelegenheitsverkehr mit Bussen notwendig.

© bdo: benjaminmolte/stock.adobe.com

RETTUNGSSCHIRM WURDE FÜR 2021 VERLÄNGERT

Bund und Länder stützen ÖPNV weiter

Am 12. Mai ging die Pressemitteilung raus. Das Bundesverkehrsministerium informierte darin, dass von Seiten des Bundes eine weitere Milliarde für die Rettung des ÖPNV in der Corona-Krise aufgebracht wird. Mit anderen Worten: Der erstmals 2020 aufgelegte ÖPNV-Rettungsschirm wird auch im Jahr 2021 die dramatischen Verluste der Unternehmen abfedern. Es war ein dringend notwendiger Schritt, für den sich der bdo seit Monaten eingesetzt hatte

Insgesamt 7 Milliarden Euro gehen mit den beiden Rettungsschirmen in den Jahren 2020 und 2021

bdo | DIEBUSUNTERNEHMEN

Im Mai wurde der Einsatz des bdo für die Neuauflage des ÖPNV-Rettungsschirms belohnt

an die ÖPNV-Unternehmen. Die Lasten teilen sich Bund und Länder, um gemeinsam die Mobilität im Land zu sichern. Sie erkennen damit auch die Leistungen der Verkehrsunternehmen an, die in der Pandemie trotz eingebrochener Einnahmen weiter ihre Angebote aufrechterhalten haben, um die Kundinnen und Kunden ver-

lässlich zu befördern. Der bdo sieht neben der direkten Rettung für die ÖPNV-Branche auch eine nachhaltige Strategie als notwendig, mit der die verlorenen Fahrgäste wieder für Bus und Bahn gewonnen und an den umweltfreundlichen öffentlichen Personennahverkehr gebunden werden.

NEUE STUDIE DER CHARITÉ BELEGT GERINGES CORONA-INFektionsRISIKO

Pendler im Bus so sicher wie im Individualverkehr



© Suzy Hazelwood

Charité-Zahlen zeigen kein erhöhtes Infektionsrisiko in Bus und Bahn

aufgezeigt, dass es keine Hinweise dafür gibt, dass die öffentlichen Verkehrsmittel Treiber der Corona-Pandemie waren. Im Mai brachte eine konkrete Vergleichsstudie hierzu noch einmal neue und erfreuliche Ergebnisse

Eine neue Untersuchung zu den Corona-Gefahren in verschiedenen Verkehrsmitteln leistet hierzu einen wichtigen Beitrag. Sie zeigt: Das Ansteckungsrisiko für Pendlerinnen und Pendler im Bus ist nicht höher als im Pkw oder anderen Formen des Individualverkehrs. Zu diesem Ergebnis kam die Charité Research Organisation (CRO) in ihrer Studie, die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen in Auftrag gegeben und von der Ethikkommission der Berliner Ärztekammer genehmigt wurde. Die Ergebnisse wurden auf der Website der Informationskampagne #BesserWeiter veröffentlicht. Da heißt es weiter zu den Details der Studie: „Auch innerhalb des ÖPNV wurden mit Blick auf das Infektionsgeschehen keine signifikanten Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrzeugen und Verkehrsmitteln – wie beispielsweise Linienbus, Straßen- oder Regional-Bahn – gemessen.

Fakten müssen die Grundlage für den verantwortungsvollen Umgang mit der Pandemie bilden. Das gilt nicht nur – aber si-

cherlich auch – für die Frage, wie wohl sich Fahrgäste bei der Nutzung von Bus und Bahn fühlen können. Bisherige Studien hatten bereits

BDO INTERVENIERT MIT SCHREIBEN GEGEN AKTUELLE PRAXIS

Bundesagentur ignoriert gerichtliche Entscheidungen

Es ist ein wenig wie im Tollhaus. So mussten sich jedenfalls in diesem zweiten Krisenjahr zahlreiche deutsche Busunternehmen fühlen, wenn sie in Kontakt mit einer der wichtigsten öffentlichen Einrichtungen Kontakt hatten. Viele Mittelständler haben die Auskunft bekommen, dass die Bundesagentur für Arbeit die arbeitsgerichtlichen Instanzenentscheidun-

gen zum nicht entstehenden Urlaubsanspruch während der Kurzarbeit ausdrücklich nicht anerkennt. Das hat konkret zur Folge, dass sie bei ihren Berechnungen das Urlaubsentgelt vom Kurzarbeitergeld abzieht. Der bdo hat Mitte Mai in einem Schreiben an die Bundesagentur für Arbeit darauf gedrungen, diese Praxis jenseits geltender Gerichtsentscheide zu beenden.

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.org

E-Mail: info@bdo.org

V.i.S.d.P. Christian Wahl

Redaktion Christian Wahl

BDO POSITIONIERT SICH MIT DEM AKTIONSBÜNDNIS TOURISMUSVIELFALT (ATV)

Touristik-Verbände rufen nach einheitlicher Öffnungsstrategie

Es ist der erste Schritt in die richtige Richtung. So positionierte sich am 7. Mai das Aktionsbündnis Tourismusvielfalt (ATV) zu den ersten Öffnungen für touristische Angebote. Das Bündnis aus 26 touristischen Branchenverbänden, darunter der bdo als Vertreter der Busbranche, begrüßte die entsprechenden, noch vereinzelt Länderinitiativen.

Gleichzeitig mahnte das ATV, das Vertrauen der Branche in die Politik nicht zu enttäuschen. „Wir begrüßen, dass die Politik endlich erkannt hat, dass verantwortungsvoller Tourismus mit Sicherheitskonzepten selbst bei einem Inzidenzwert bis 100 möglich ist“, betonten Michael Bul-



Im Aktionsbündnis Tourismusvielfalt (ATV) verfolgen 26 Branchenverbände gemeinsame Ziele in der Corona-Krise

ler und Petra Thomas, die Sprecher des ATV. „Mallorca hat über Ostern gezeigt, dass Auslandstourismus sicher funktionieren kann, wenn er sich in strukturierten Bereichen mit Infektionsschutzkonzepten abspielt. Auch unsere Anbieter im Inland haben die gleichen hohen Standards, wie sich bereits im vergangenen Sommer gezeigt hat.“ Es gehe nun darum, dass

auch die anderen Bundesländer folgen, es bundeseinheitliche Öffnungsschritte gibt und die Unternehmen und Gäste Planungssicherheit erhalten, so die ATV-Sprecher weiter. „Ein Flickenteppich aus 16 unterschiedlichen Verordnungen ist keine Lösung“, kritisierte Michael Buller stellvertretend für die Bündnismitglieder.

Wichtig sei es zudem, dass nicht nur über, sondern vor allem mit der Branche gesprochen werde. Über drei Millionen Menschen und ihre Familien leben hierzulande vom Tourismus. Zweite und dritte Wertschöpfungsketten wie der Einzelhandel, die Kultur und der Dienstleistungssektor sind dabei noch gar nicht berücksichtigt.

CLEAN VEHICLES DIRECTIVE GEHT NACH BUND-LÄNDER-VERHANDLUNGEN ÜBER DIE ZIELLINIE

Eine Revolution für den Nahverkehr mit Bussen

Nach langem Ringen über die Ausgestaltung steht der Plan nun. Im Mai wurde der Kompromiss gefunden, mit dem die nationale Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) der EU nun angegangen wird. Es ist ein überaus ambitioniertes Projekt.

Mit der CVD soll der Klimaschutz im Bussektor ausgebaut werden. Zahlen zeigen: Es ist ein wenig so, als müsste der Musterschüler zum Nachhilfeunterricht. Denn anhand von wichtigen Kennwerten lässt sich klar zeigen, dass der Bus schon heute die beste, günstigste und flexibelste Verkehrsoption im Sinne des Umweltschutzes ist. Mit der CVD sollen nun weitere Potenziale

erschlossen werden – mit der Pflicht zur Anschaffung von „sauberen“ Fahrzeugen. „Da rollt etwas auf uns zu“, so lässt sich der Blick der Verkehrsunternehmen auf die bevorstehende Antriebswende im Bussektor auch beschreiben. Um dieses Mammutprojekt zu stemmen, braucht es zusätzliche Hilfen für den Umstellungsprozess. Das betonte der bdo vor, während und nach den Verhandlungen zur nationalen Umsetzung. Die Branche steht schon heute ganz klar zum Umweltschutz – und bekennt sich für die Zukunft zum Umstieg auf alternative Antriebe. Es droht aber, dass die enormen Belastungen nicht angemessen erkannt und abgefedert werden. Das wäre ein Fehler, wie der bdo



Im Fokus der neuen Ausgabe des bdo-Magazins: die CVD

ausführlich auch in der neuen Ausgabe seines Verbandsmagazins schildert. Sie finden die neueste Ausgabe von DER BUS unter:

www.bdo.org/publikationen

BDO BRINGT POSITION DES MITTELSTANDS IN VERBÄNDEANHÖRUNG ZUR MOBILITÄTSDATENVERORDNUNG EIN

Fahrzeugdaten sind Geschäftsgeheimnis



Christiane Leonard formuliert einen deutlichen Einspruch gegen die verpflichtende Weitergabe von wettbewerbsrelevanten Daten

Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes wurde in diesem Jahr zwar so aufgesetzt, dass Folgen für die Busbranche zunächst geringer blieben als befürchtet. Doch kommt nun die nächste Gefahr für den Wettbewerb im öffentlichen Personenverkehr: Zur Mobilitätsdatenverordnung wurde der bdo im Gesetzgebungsverfahren gehört. Mitte Mai gab er seine Stellungnahme an das Bundesverkehrsministerium. Darin vertritt der bdo die Interessen des Mittelstands, dessen Geschäftsgrundlage durch eine etwaige Pflicht zur Datenweitergabe massiv bedroht würde. Konkret zeigt der Verband die Hindernisse bei der – bislang ange-dachten – Pflicht zur umfassenden Datenweitergabe für mittelständische Busunternehmen auf und betont die Rolle von Informationen für

das Bestehen im Wettbewerb. Auch eine Überforderung der Betriebe durch hohe technische Anforderungen ist aus Sicht von Christiane Leonard zu vermeiden: „Es muss berücksichtigt werden, dass kleine und mittlere Unternehmen gerade in ländlichen Regionen bereits häufig aufgrund fehlender digitaler Ausbaumöglichkeiten nicht in der Lage sind, die genannten technischen Anforderungen zu erfüllen. Dies betrifft vor allem die Bereitstellung von Echtzeitdaten. Zudem stehen private Unternehmen in einem starken Wettbewerb zueinander. Es ist daher absolut sicherzustellen, dass wettbewerbsrelevante Daten, wie Auslastungsdaten, nicht in einer Form bereitgestellt werden müssen, durch die Wettbewerbsnachteile entstehen können“, so die bdo-Hauptgeschäftsführerin.

© bdo

#RESTARTREISEBUS

NWO startet Social-Media-Kampagne

Die Reisebusse müssen wieder fahren, die Busunternehmen brauchen eine Perspektive – dringend. Mit diesen Appellen hat sich der Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V. (NWO) an die Landespolitik gewandt. „Seit vergangenen November sind Busreisen zu touristischen Zwecken verboten. Unsere Mitgliedsunternehmen bangen um ihre Existenz. Es drohen Insolvenzen“, unterstreicht NWO-Geschäftsführer Christian Gladasch. „Es muss doch möglich sein, mit einer Reisegruppe von NRW aus in jene Gebiete innerhalb und außerhalb Deutschlands zu fahren, die Tourismus zulassen. Wir brauchen den Rest jetzt!“



Mit positiven Botschaften fordert der NWO in seiner Social-Media-Kampagne den #RestartReisebus

Um den Restart dreht sich deshalb auch eine Social-Media-Kampagne, die der NWO unter dem Hashtag #RestartReisebus über Twitter und Facebook verbreitet – eine Premiere für den Verband. „Für uns ist das die erste Kampagne dieser Art und wir hoffen so das Thema noch weiter in die Politik und Öffentlichkeit zu tragen“, erklärt Gladasch. Zudem können die

Verbandsmitglieder die Kampagnenmotive für ihre eigenen Kommunikationskanäle nutzen.

Als Testimonials hat der NWO unter anderem Busunternehmerinnen und Busunternehmer sowie Fahrgäste ausgewählt. Ziel ist es, die Lust aufs Reisen wieder zu wecken und deut-

lich zu machen, dass Reisen auch während einer Pandemie unter Einhaltung aller Hygiene- und Infektionsschutzmaßnahmen möglich sind. Informationen zur Kampagne finden Sie auf Twitter unter @NWO_busverband und auf Facebook unter facebook@nwo-online.de.

BDO-UMFRAGE ZEIGT DEFIZITE DER RETTUNGSPOLITIK

Corona-Hilfen kommen nicht bei Mischbetrieben an

Das Ergebnis reicht einfach nicht. Eine aktuelle Umfrage des Bundesverbands Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) hat Anfang Mai eine eklatante Schwäche der Corona-Rettungspolitik des Bundes bestätigt: Ausgerechnet die schwer getroffene Busbranche kann nur in geringem Umfang auf die bestehenden Hilfen zugreifen.

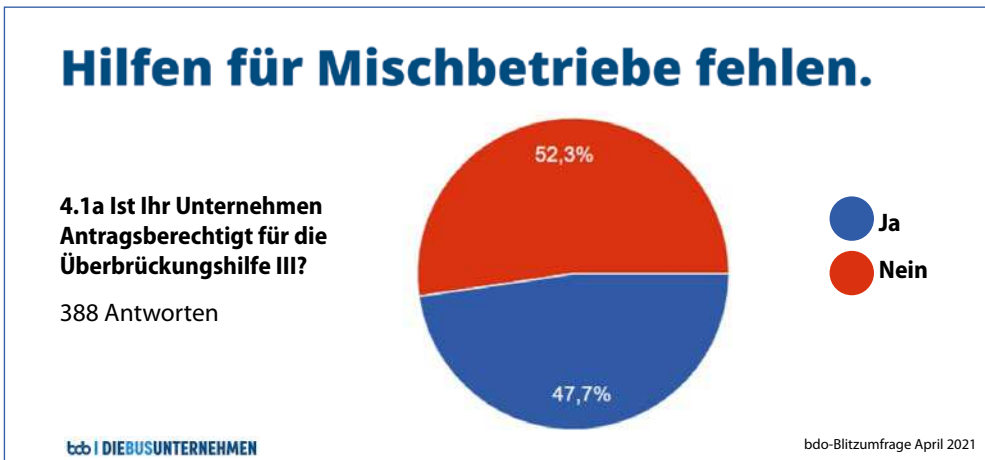
Mischbetriebe mit Standbeinen im Gelegenheits- beziehungsweise Fernlinienverkehr kommen meist nicht zum Zuge, da Einnahmen aus

dem ÖPNV-Geschäft dies unterbinden. Leider können diese aber aufgrund von EU-Vorgaben nicht herangezogen werden, um die Krise im Gesamtunternehmen abzuwenden. Eine Lücke zwischen Europarecht und nationaler Hilfspolitik sorgt somit für eine einzigartige Ungerechtigkeit.

Trotz dringender Bitte um Abhilfe blieb das Bundeswirtschaftsministerium bei der Verbundbetrachtung bislang hart, wie der bdo im Mai

deutlich kritisierte. „Aufgrund gravierender Konstruktionsfehler der Corona-Hilfsmaßnahmen bleibt ein Großteil der schwer angeschlagenen Busunternehmen in Deutschland ohne finanzielle Unterstützung“, bemängelte bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard. Die Umfrage des bdo zeigte, dass 52 Prozent der Mischbetriebe keine Überbrückungshilfe III und sogar über 80 Prozent keine Novemberhilfe erhalten haben.

bdo-Hauptgeschäftsführerin Christiane Leonard sagte zu den Ergebnissen der Umfrage: „Seit vielen Wochen weisen wir auf die ungerechte Betrachtung der Mischbetriebe im Busgewerbe hin. Die Unternehmen werden geradezu zerrieben zwischen europäischen und nationalen Vorgaben, die dafür sorgen, dass trotz massiver Einnahmeausfälle kein Hilfsanspruch besteht. Hier muss schnell Besserung herbeigeführt werden. Andernfalls droht die Krise der Bustouristik in den Mischbetrieben zu einer Krise der ÖPNV-Versorgung in Deutschland zu führen. Es ist für mich nicht nachzuvollziehen, dass Busunternehmen als tragende Säule der Verkehrswende derzeit so im Regen stehen gelassen werden. Dass es anders geht, zeigt die Lösung, die für Brauereigaststätten gefunden worden ist.“



Eine Lücke zwischen Europarecht und nationaler Hilfspolitik sorgt für eine einzigartige Ungerechtigkeit