



Marktbeobachtung und Kontrollfahrten im Fernbuslinienverkehr

Untersuchungszeitraum ganzjährig 2013

Abschlussbericht - Stand: Feb. 2014

mobifair-Praxistransfer – Unterstützt vom Fonds soziale Sicherung e. V. – Niddastraße 98-102, 60329 Frankfurt/Main

mobifair - Verein für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e. V.

Westendstraße 52, 60325 Frankfurt/Main - Tel.: 069/27139966 – info@mobifair.eu – www.mobifair.eu

Die Liberalisierung des Fernbusmarktes | 1

Erste Ergebnisse der Marktbeobachtung | 2

Stand der Fernbusrecherchen | 3

Zwischenfazit | 4

1 | Die Liberalisierung des Fernbusmarktes



Alte Regelung | 1.1
Neue Regelung | 1.2

1.1 | Alte Regelung

Es galt der Vorrang des Schienenverkehrs. Er wurde durch das alte PBefG geschützt.

Folgende Voraussetzungen mussten zur Erteilung der Genehmigung erfüllt werden:

- Subjektive Zulassungskriterien:

Sicherheit und Zuverlässigkeit des Betriebs muss gewährleistet sein.

Antragsteller muss zuverlässig und fachlich geeignet sein.

- Objektive Zulassungskriterien:

Die Genehmigung ist zu versagen, wenn:

der Verkehr auf dafür nicht geeigneten Straßen stattfinden soll.

die öffentlichen Verkehrsinteressen durch den beantragten Verkehr beeinträchtigt werden, u.a. dadurch, dass

- der Verkehr durch die vorhandenen Verkehrsmittel befriedigt werden kann.
- der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernimmt, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits übernehmen.
- sich die vorhandenen Unternehmen bzw. Eisenbahnen bereit erklären, die Ausgestaltung der Verkehre selbst zu übernehmen.

(Genehmigungs-)Vorschriften zum Betrieb und zur Anpassung von Fernbusverkehren, Fahrplänen und Tarifen.



1.2 | Neue Regelung

Folgende Änderungen des PBefG haben zur Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs beigetragen:

Der Schutz der Eisenbahn (bzw. bestehender Verkehre) entfällt als objektives Zulassungskriterium.

Vereinfachung der Beendigung der Betriebspflicht.

Schutz des Nahverkehrs durch Einführung eines Mindestabstands von Fernbushaltestellen - 50 km oder bei parallelen SPNV-Angeboten 1 Stunde Reisezeit.

Keine Genehmigungspflicht mehr für Tarife oder Fahrplanänderungen.



2 | Erste Ergebnisse der Marktbeobachtung



Überblick über die Anbieter | 2.1

Entwicklung der Anbieter und Betreiber | 2.2

Entwicklung der Fernbuslinien | 2.3

Kurzprofile der großen Anbieter | 2.4

2.1 | Überblick über die Anbieter

Der „alte Fernbusmarkt“ (vor der Liberalisierung) war durch drei Arten von Verkehren geprägt:

- Berlin-Verkehre
- Flughafenzubringer und Nischenstrecken
- Grauzonen-Verkehre

Die Anbieter, die bereits vor der Liberalisierung auf dem Markt waren, sind vor allem:

- BerlinLinienBus (DB Fernverkehr AG, Haru Reisen OHG)
- Public Express
- Deutsche Touring
- DeinBus.de (Yourbus)

Mit der absehbaren Liberalisierung des Fernbusmarktes ist auch das Unternehmen MeinFernbus.de im Jahr 2012 in den Markt eingestiegen.

Laut BDO waren im Jahr 2012 82 Unternehmen im Fernbuslinienverkehr tätig. Davon die meisten in reinen **Flughafenzubringern**, die **hier nicht beachtet** werden.



2.1 | Überblick über die Anbieter

Vorab:

Die folgenden Zahlen wurden durch mobifair anhand der Onlineangebote der einzelnen Anbieter, durch Informationen auf www.fernbusse.de, sowie durch Auswertung von Marktinformationen und Branchenberichten ermittelt.

Entwicklungstrend

Mit der Liberalisierung des Fernbusmarktes sind Neuanbieter in den Markt eingetreten. Im November 2013 werden rund **69% der Linien und 86% der Fahrten von 5 Anbietern** angeboten:

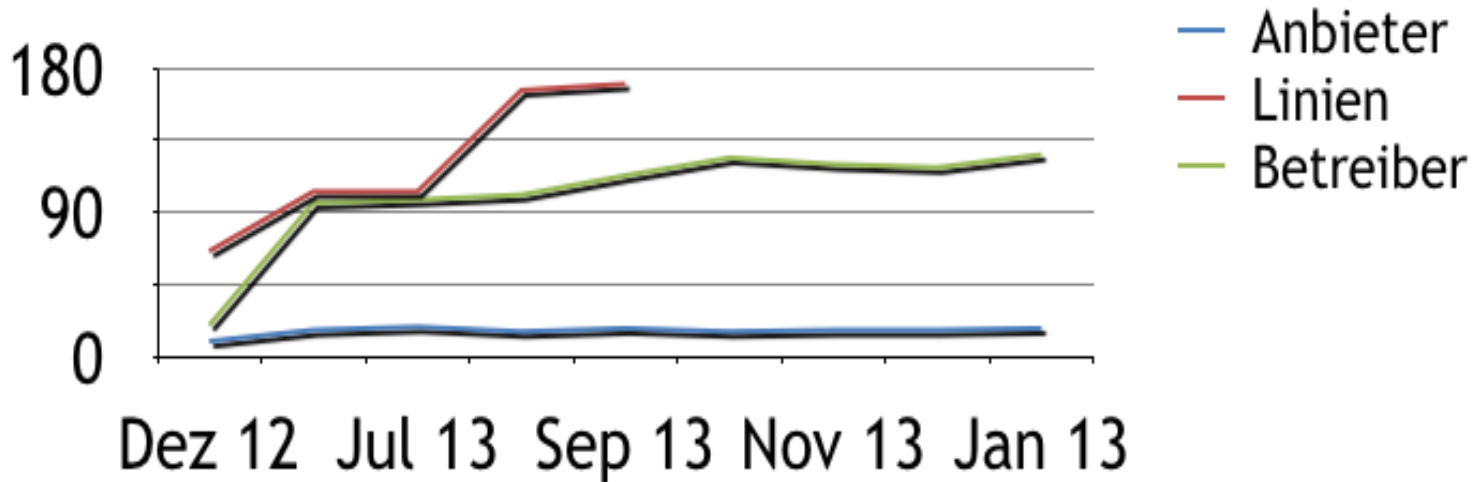
- BerlinLinienBus
- City2City
- FLIX Bus
- MeinFernbus.de
- DeinBus.de

Anmerkung: Da der ADAC-Postbus erst im Sommer in den Markt eingetreten ist, ist er trotz der zu erwartenden Entwicklung noch nicht unter den Top 5 Anbietern. Er wird dies aber in Zukunft sein.



2.1 | Überblick über die Anbieter

Entwicklung der Anbieter, Linien und Betreiber



Begriffsabgrenzung:

Der Anbieter tritt als Vermarkter der Linien auf. In seinem Namen werden die Linien angeboten und der Ticketverkauf organisiert. Oftmals fahren die Anbieter die Verkehre nicht selbst, sondern bedienen sich Subunternehmern, die als Betreiber die reine Verkehrsleistung erbringen.

2.1 | Überblick über die Anbieter

Anbieter	Anzahl der Betreiber*								Durchschnitt
	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November		
BerlinLinienBus	12		12	12	12	12	17	10	12,43
City2City	4		4	4	5	5	5	5	4,57
CuxBus-Express	0		0	1	1	1	1	1	0,71
Deutsche Bahn	5		5	5	5	5	5	5	5,00
DeinBus.de	5		5	5	6	6	6	6	5,57
DeLux Express	0		1	0	0	0	0	0	0,14
Deutsche Touring	2		2	2	2	2	2	2	2,00
FLXBUS	12		12	12	12	12	15	22	13,86
Fass Reisen	1		2	1	1	1	1	0	1,00
MeinFernbus.de	30		32	33	46	47	47	47	40,29
muenchenlinie.de	0		3	3	3	3	3	0	2,14
Matzes Mini Bus	0		0	0	0	0	1	1	0,29
Omnibus Wunder	1		1	1	0	0	0	0	0,43
Ostfriesland-Express	4		4	4	0	0	0	0	1,71
PublicExpress	2		3	3	3	3	3	2	2,71
ADAC Postbus	2		2	2	1	11	11	11	5,71
Seelandexpress	0		0	0	0	1	1	1	0,43
Sprint-Bus	1		1	1	1	1	0	1	0,86
Trier-Köln-Express	0		0	2	1	1	1	1	0,86
UNIVERS Reisen	0		2	2	2	2	0	0	1,14
Vogtland-Express	5		5	5	5	5	5	4	4,86
Gesamtzahl der Anbieter	17		17	19	16	18	16	17	
Gesamt		86	95	98	106	118	124	119	106,71

* Ohne reine Flughafenzubringer bzw. Flughafenverkehre

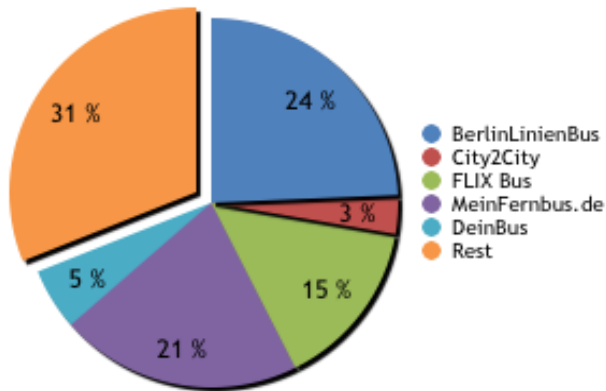
Stand: 1. November 2011



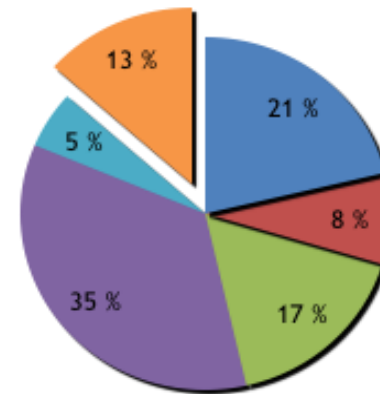
2.1 | Überblick über die Anbieter

Die Aufteilung des Marktes sieht derzeit wie folgt aus:

Fernbuslinien nach Anbietern



Fernbusfahrten pro Woche je Anbieter



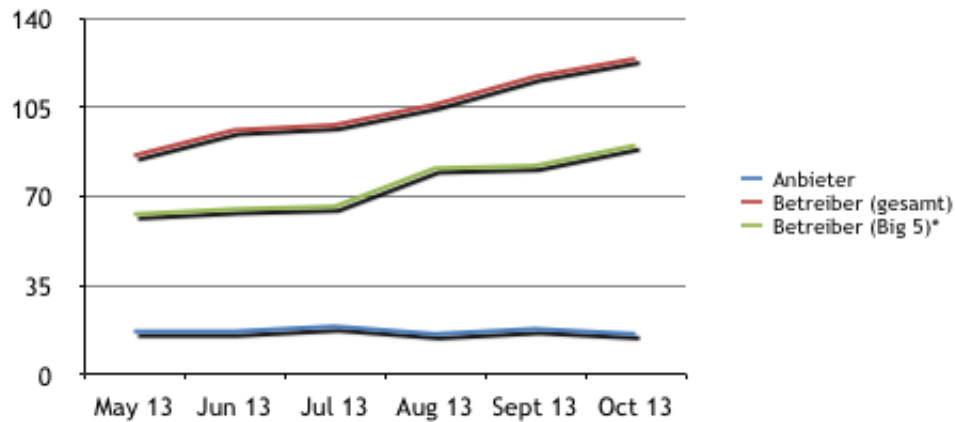
Bsp.:
Sub-Unternehmen
Gerd Kasper, Dettenheim

Anmerkung: Im Folgenden werden diese 5 Anbieter, die den Großteil der Fahrten organisieren als „Big 5“ bezeichnet.

Die Dynamik des Marktes wird fast ausschließlich durch diese 5 und wohl in Zukunft noch über den ADAC Postbus generiert.

2.2 | Entwicklung der Anbieter und Betreiber

Gerade die neuen Anbieter greifen verstärkt auf Klein- und mittelständische Unternehmen als Partner zurück, die die von ihnen angebotenen Linien betreiben.



* BerlinLinienBus, City2City, FLIX Bus, DeinFernbus, MeinFernbus (entsprechend der Marktanteile der wöchentlichen Fahrten).



Bsp.:
Sub-Unternehmen Hochstetter
Touristik KG, Talheim

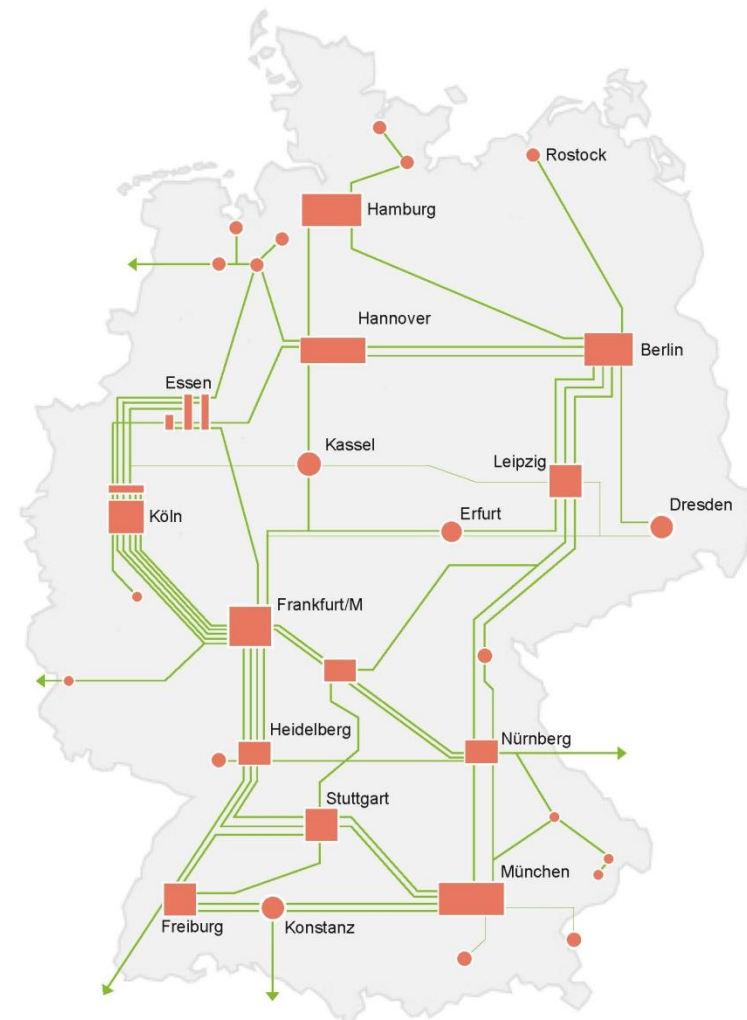
ANMERKUNG:

Bei dieser Aufstellung ist der ADAC Postbus noch nicht bei den Big 5 berücksichtigt. Er betreibt inzwischen 6 Linien mit 11 Betreibern. Mit einer entsprechenden Ausweitung im Markt wird sich diese Tendenz noch verstärken.

2.3 | Entwicklung der Fernbuslinien

Schematische Darstellung der Verkehrsflüsse der Fernbuslinien in Deutschland.

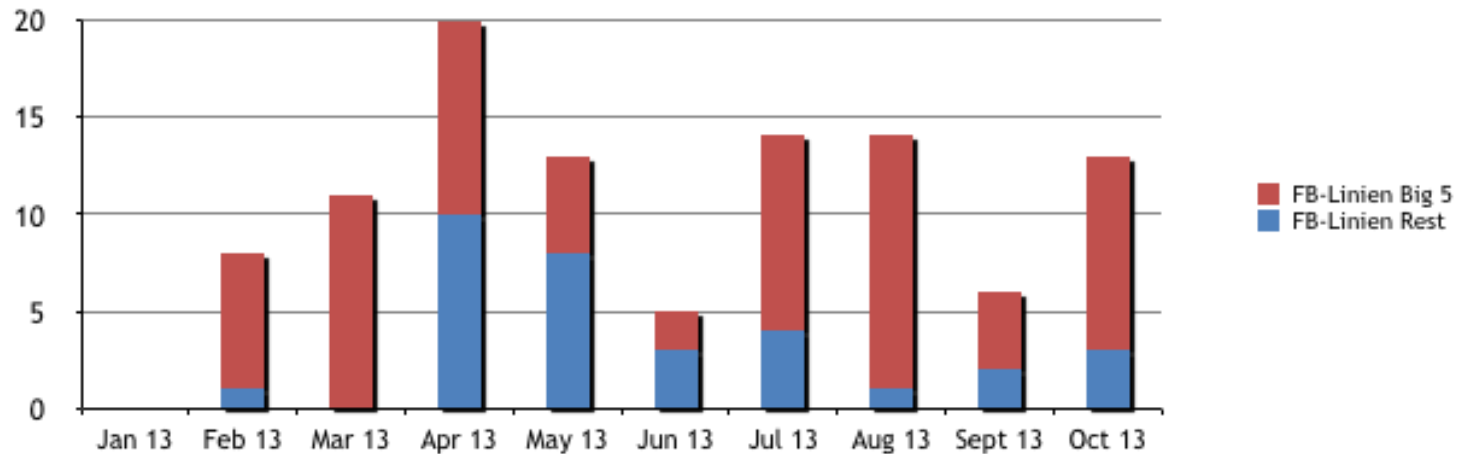
- Je mehr Linien gezeichnet sind, desto höher ist das Verkehrsaufkommen auf der jeweiligen Strecke.
- Eine Linie auf der Karte steht dabei aber nicht auch für eine reale Fernbuslinie eines bestimmten Anbieters.
- Reine Flughafenzubringer bzw. –verkehre wurden nicht berücksichtigt.



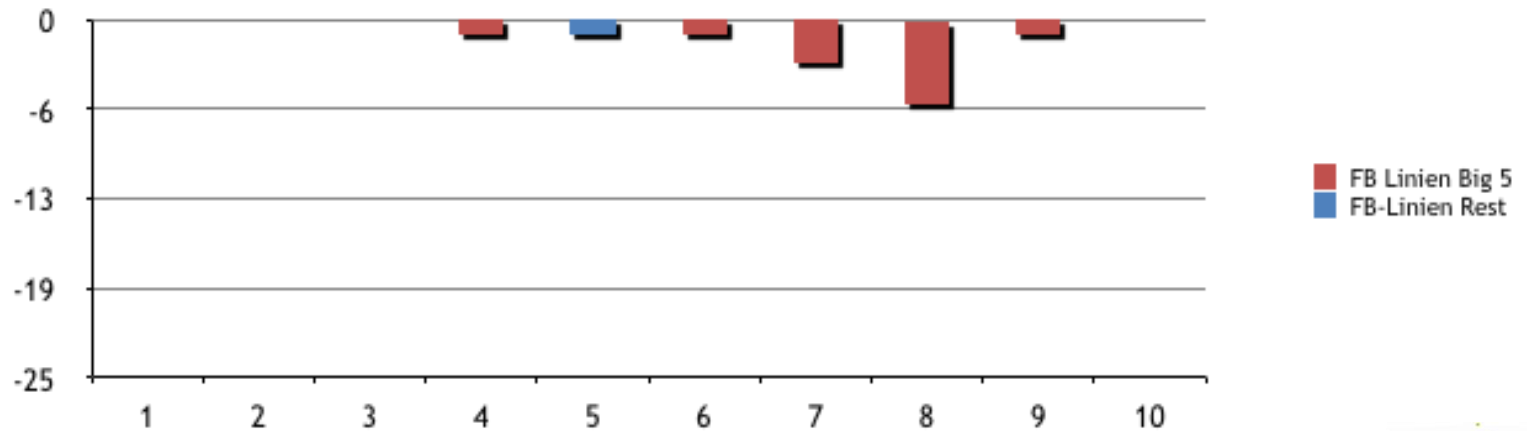
Quelle: Daten der einzelnen Anbieter, eigene Darstellung.

2.3 | Entwicklung der Fernbuslinien

Anzahl der neuen Linien pro Monat



Anzahl der abgemeldeten Linien pro Monat



2.4 | Kurzprofile der großen Anbieter

BerlinLinienBus

Berlin Linien Bus GmbH (BLB) ist ein 1947 gegründeter Verbund mehrerer Bus- und Reiseunternehmen mit Sitz in Berlin. Die Deutsche Bahn AG ist indirekt über den Gesellschafter Bayern Express & P. Kühn Berlin (BEX) an Berlin Linien Bus beteiligt.

Gegründet wurde das Unternehmen, um zur Zeit der Deutschen Teilung Busverbindungen zwischen West-Berlin und westdeutschen Städten zu schaffen. Inzwischen werden in dem Verbund von Verkehrsunternehmen nationale und internationale Buslinien betrieben.

In Deutschland fährt Berlin Linien Bus alle großen Städte mit dem Fernbus an, aber auch zahlreiche kleinere – mit etwa 40 Fernbuslinien und einem Streckennetz von insgesamt 36.000 Kilometern Länge.

Im europäischen Ausland werden wichtige Metropolen wie London, Amsterdam oder Wien angesteuert.

Im Jahr 2011 zählte Berlin Linien Bus nach eigenen Angaben rund 750.000 Kunden.

DB AG / BEX

Bayern Express und P. Kühn Berlin GmbH (BEX) ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DB Fernverkehr AG und ihrerseits Gesellschafterin der Berlin Linien Bus GmbH, in deren Verbund alle BEX-Fernbuslinien integriert sind.

BEX verkehrt mit dem Fernbus auf rund 30 nationalen und 25 internationalen Fernbuslinien von oder nach Berlin und München. In der deutschen Hauptstadt bietet das Busunternehmen auch Stadtrundfahrten und Busvermietung an.

Zusätzlich bietet die DB Fernverkehrs AG mit dem IC-Bus fünf Fernbuslinien und mit dem Expressbus eine Fernbuslinie an.

Quellen: www.fernbusse.de / Roter Renner / Branchenberichte

2.4 | Kurzprofile der großen Anbieter

MeinFernbus.de

Die MFB MeinFernbus GmbH ist ein im Juni 2011 in Berlin gegründetes privates Busunternehmen, das über mehrere Buslinien rund 85 Städte in ganz Deutschland ansteuert – und einzelne Ziele im Ausland.

MeinFernbus unterhält keine eigene Busflotte, sondern arbeitet mit regionalen Partnern zusammen. Das Unternehmen selbst beschränkt sich auf Marketing und Kundenservice. Das Unternehmen verschreibt sich dem nachhaltigen Wirtschaften, wofür es mit dem myclimate Award 2012 und dem Internationalen Busplaner Nachhaltigkeitspreis 2013 ausgezeichnet wurde.

Mit einem geringen Aufpreis auf die Fahrtkosten kann man die CO₂-Emissionen seiner Fahrt mit dem Fernbus kompensieren. Der Aufschlag wird an die Umweltorganisation myclimate weitergegeben, die damit Klimaschutzprojekte unterstützt, durch die CO₂ abgebaut werden soll.

MeinFernbus.de ist Marktführer mit 1560 Fahrten pro Woche.

DeinBus.de

DeinBus.de GmbH wurde im März 2009 von drei Studenten in Offenbach am Main als „Busmitfahrzentrale“ gegründet. Die Idee dahinter war, Reisende zu einer Fahrgemeinschaft zusammenzuschließen.

Mittlerweile bietet DeinBus.de aber auch Buslinien mit festen Fahrplänen an und fährt mit seinen Fernbussen Städteverbindungen in ganz Deutschland, hat darüber hinaus aber auch Ziele im europäischen Ausland wie Pilsen oder Prag im Programm.

DeinBus.de kooperiert als Reiseorganisator mit Busunternehmen, die die eigentliche Personenbeförderung durchführen.

Quellen: www.fernbusse.de / Roter Renner / Branchenberichte



2.4 | Kurzprofile der großen Anbieter

FLIX Bus

FlixBus wurde im Zuge der Liberalisierung des Fernbus-Marktes als Kooperation von mehreren Busunternehmen gegründet.

Das Münchner Start-up bietet Städteverbindungen quer durch Deutschland sowie in angrenzende Länder an. In Deutschland will das Unternehmen nach eigenen Angaben ein Buslinien-Netz schaffen, das alle wichtigen Städte miteinander verbindet.

FlixBus wirbt damit, beim Fahrkartenpreis durchschnittlich 60 Prozent unter den Preisen der Deutschen Bahn zu liegen und bietet zahlreiche Sondertickets und Sparangebote an.

City2City

Hinter der Marke city2city steht das börsennotierte Unternehmen National Express aus Großbritannien.

Der Fernbus-Anbieter ist erst seit Frühjahr 2013 auf dem deutschen Markt vertreten, verfügt aber dank der englischen Konzernmutter schon heute über 40 Jahre Erfahrung im nationalen Busverkehr.

Mit einer modernen Busflotte verspricht city2city den Reisenden höchsten Komfort – unter anderem mit extra großem Sitzabstand und kostenlosem WLAN.

Tickets sind online, telefonisch sowie an Verkaufsstellen in der Nähe der Bahnhöfe verfügbar.

Quellen: www.fernbusse.de / Roter Renner / Branchenberichte



2.4 | Kurzprofile der großen Anbieter

Univers Reisen

In Kooperation mit ALDI Reisen bietet Univers Reisen Fernbus-Verbindungen in ganz Deutschland an. ALDI übernimmt dabei den Vertrieb und Univers Reisen – eines der größten Busunternehmen Nordrhein-Westfalens – die Durchführung der Fahrten auf der Straße.

Die 1966 gegründete Busgesellschaft ist mit ihren Fernbussen nicht nur in Deutschland unterwegs, sondern hat auch schon Erfahrungen in ganz Europa, Russland und Nordafrika gesammelt.

Seit April 2013 fährt Univers Reisen im Auftrag von ALDI und verspricht Busse auf dem neuesten Stand der Technik, Sicherheit und Komfort für die Reisenden.

Als Extra-Leistung ist bei den ALDI-Fernbussen vielerorts die Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) im Ticketpreis enthalten.

Seit September kooperiert Univers Reisen auf vielen Strecken mit BLB und FLIX-Bus.

Anmerkung:

Univers hat inzwischen die Partnerschaft mit ALDI gekündigt und tritt verstärkt als Subunternehmer der Fernbusnetzwerke Flixbus und MeinFernbus auf. Damit macht ALDI/Univers nun Platz für den ADAC/Postbus.

Momentan vermarktet ALDI eher die BLB und Flixbusangebote unter eigenem Preis. Univers fährt da aber nicht als Subunternehmer. Univers ist derzeit bestenfalls noch Vermittler für ALDI tätig. In dem AGB bei ALDI steht Univers Service GMBH immer noch als zuständiges Reisebüro. Scheinbar vermarktet Univers die Reisen über die ALDI Webseite und kauft sie dann bei Flixbus und BLB günstig ein.

Quellen: www.fernbusse.de / Roter Renner / Branchenberichte

2.4 | Kurzprofile der großen Anbieter

ADAC Postbus

Die beiden Unternehmen Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC) und der Dax-Konzern Deutsche Post AG haben ADAC Postbus als gemeinsame Tochter gegründet, an der sie jeweils 50 Prozent halten.

Der neue Anbieter will im großen Stil in den Fernbus-Markt einsteigen und sich als Qualitätsanbieter etablieren.

Startschuss war am ersten 1. Oktober mit der Fernbuslinie München-Köln.

Bis zum Frühling 2014 will das Unternehmen 30 Großstädte in Deutschland mit 60 Fernbussen verbinden. Langfristig soll der Postbus alle Städte mit mehr als 200.000 Einwohnern mit 300 Fernbussen verbinden.

Tickets sind nicht nur online, sondern auch in Post-Filialen und ADAC-Geschäftsstellen zu beziehen.

Derzeit betreibt der ADAC Postbus 6 Linien mit 11 Betreibern.

Quellen: www.fernbusse.de / Roter Renner / Branchenberichte



3 | Stand der Fernbusrecherche



Kriterien für die Auswahl der Strecken | 3.1

Untersuchungsfelder während der Busrecherche | 3.2

Ergebnisse im Überblick | 3.3

Stichprobenkontrolle der Polizeidirektion Hannover | 3.4

3.1 | Kriterien für die Auswahl der Strecken

Länge der Strecke

- Gute Mischung von kurzen (> 3h), mittleren (3h - 5h) und langen Strecken (< 5h).
- Priorität auf mittlere und lange Strecken.
- Strecken, auf denen es möglich ist, dass Fahrer an einer Raststätte in einen anderen Bus umsteigen.

Anbieter

- Vor allem die großen Anbieter.
- Zzgl. ADAC Postbus.

Erwartbare Verstöße

- Strecken, die planmäßig knapp unter 4,5h liegen.
- Strecken, die zwei Fahrer benötigen.
- Kurzstrecken mit enger Taktung, so dass evtl. Hin- und Rückfahrt ohne Pause einen Verstoß darstellen können.

3.2 | Untersuchungsfelder während der Busrecherche

Rechtliche Grundlagen:

Während die EU VO/561/2006 die Höchstdauer der Lenkzeiten und die Mindestdauer der Ruhepausen und Ruhezeiten regelt, legt das Arbeitszeitgesetz die zulässige Höchstarbeitszeit fest.

Arbeitszeit - Allgemein

- tägliche durchschnittliche Arbeitszeit: 8 h.
- tägliche höchstzulässige Arbeitszeit (nur mit Ausgleich im Ausgleichszeitraum): 10 h.
Abweichungen sind möglich, wenn in der Schichtzeit eine 30%-Arbeitsbereitschaft- oder Bereitschaftszeit enthalten ist; die Mindestruhezeit von mindestens 11:00 h im 24-h-Zeitraum und die zulässigen Lenkzeiten oder Fahrzeiten im 24-h-Zeitraum müssen eingehalten werden.

Lenk- und Ruhezeiten

- tägliche max. Lenkzeit an 4 Tagen : 09:00 h je 24-h-Zeitraum und höchstens an 2 Tagen: 10 h je 24-h Zeitraum in einer Woche.
- Fahrtunterbrechung
 - jeder Zeitraum ohne Fahr- und Arbeitstätigkeit und darf nur der Erholung dienen
 - nach Lenkzeit von 04:30 h: Fahrtunterbrechung von 00:45 h; diese Zeit zählt auch als Ruhepause.
 - Die Fahrtunterbrechung kann auch geteilt werden.

3.3 | Ergebnisse im Überblick

Beobachtungen während der Recherche:

Es wurden innerhalb der beobachteten Schichten Verstöße gegen die maximale Lenkzeit von 4:30 h und zu kurze Fahrtunterbrechungen (< 0:45 Min.) beobachtet und dokumentiert. Teilweise wurde durch die Fahrpläne bereits die Basis für diese Verstöße gelegt.

Die Unterschreitung der Fahrtunterbrechungen ist oft darauf zurückzuführen, dass während der Fahrtunterbrechung andere Tätigkeiten ausgeführt werden müssen. Eine Fahrtunterbrechung im schutzrechtlichen Sinne allerdings ist nur dann gegeben, wenn während der Zeit keine anderen Tätigkeiten ausgeführt werden, denn diese Zeit muss ausschließlich der Erholung dienen.

Bei Busbesetzungen mit zwei Fahrern ist aufgefallen, dass die Fahrerkarte des nicht fahrenden Fahrers sich nicht der Vorschrift entsprechend im Kontrollgerät befand.

Vor- und Abschlussarbeiten sowie Reinigung und Wartungsarbeiten werden durch die Fahrerkarte nicht erfasst.

Bei beiden Situationen handelt es sich zwar nicht um Lenkzeit, aber die ausgeführten Tätigkeiten sind als Arbeitszeit zu dokumentieren.



3.3 | Ergebnisse im Überblick

Auswertung in Zahlen

- Es wurden insgesamt **27** innerdeutsche Fahrten durchgeführt.
- Bei **7** Fahrten (jede 4. Fahrt) ließen sich Lenkzeitverstöße beobachten.
- Wir müssen von mehr Verstößen ausgehen, da viele Fahrten knapp an der Grenze einer Lenkzeitüberschreitung lagen und wir die Zufahrt vom Betriebshof zum Busbahnhof nicht beobachten und dokumentieren konnten.
- Auf **4** Parkplätzen wurden Fahrerwechsel mit Bustausch beobachtet. Auch hier muss von Lenkzeitverstößen ausgegangen werden, da der Bustausch gleich als Rückleistung vorgesehen war.

Das geschieht unter anderem

- ***Parkplatz Kochgrund bei Wetzlar***
- ***Rastplatz Sophienberg (zwischen Pegnitz und Bayreuth)***
- ***Raststätte Pfefferhöhe***
- ***Raststätte Frankenwald***

Ähnliches könnte sich auch an Knotenpunkten anbieten



3.3 | Ergebnisse im Überblick

Beobachtungen während der Recherche:

Im Rahmen von Gesprächen mit Busfahrern wurde erwähnt, dass an Wochenenden auch Aushilfen in Nebentätigkeit die Fahrten übernehmen (sog. Hobby-Fahrer).

Im Rahmen von Gesprächen mit Busfahrern haben diese in einigen Fällen erwähnt, dass ihre Schichtlängen deutlich über 12 h hinausgehen.

Eine entsprechende Dokumentation dazu war nicht möglich, da dies eine Beobachtung einzelner Busfahrer über die gesamte Schichtlänge erfordern würde.

Eine rechtliche Bewertung dieser Überschreitung würde zusätzlich eine Beobachtung und Dokumentation eines 28 Tage Zeitraums erfordern.

Wir haben keine Kontrollberechtigung zur Auswertung der Fahrerkarten.

3.4 | Erste Ergebnisse im Überblick

Stichprobenkontrolle durch den Zentralen Verkehrsdienst der Polizeidirektion Hannover

Termin:

17. Januar 2014

Kontrollen:

5 grenzüberschreitende und 13 innerdeutsche Fernbuslinien

Ergebnis:

35 Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten, die mit Ausnahme eines Verstoßes alle auf innerdeutsche Linien fielen. Entweder seien Fahrer ohne Fahrerkarte unterwegs gewesen oder laut dieser ohne die vorgeschriebenen Ruhezeiten. In einem Fall besteht der Verdacht der Manipulation der Fahrerkarte.

Feststellungen / Empfehlungen / Forderungen

Feststellungen / Empfehlungen / Forderungen

Feststellungen

Fahrtätigkeit ist eine gefahren geneigte Tätigkeit, daher müssen alle möglichen Anstrengungen unternommen werden, um Arbeits- und Ruhezeiten sicherzustellen.

Die Branche wird auf Seiten der Anbieter von wenigen großen Playern bestimmt, ist aber auf Seiten der Betreiber vor allem auf Klein- und mittelständische Unternehmen aufgebaut.

Diese Aufteilung des Marktes wird sich mit dem Markteintritt des ADAC Postbus noch verstärken, da auch dieser Anbieter als Betreiber nicht aktiv wird, sondern auf Subunternehmen setzt.

Eine tarifliche Regulierung des Marktes und eine Vereinheitlichung des Lohnniveaus ist daher extrem schwer. Die Anbieter selbst treten nicht als Arbeitgeber für die Busfahrer auf und die KMUs sind zumeist tarifgebunden.

Bundeseinheitliche Tarifstrukturen sind allerdings in dieser Branche nicht erreichbar, weil

die Arbeitgeberverbände länderspezifisch organisiert sind und ein bundesweiter Ansprechpartner fehlt

die Fahrer nicht ausschließlich Fernbusverkehre fahren sondern im Rahmen ihrer Tätigkeit auch Regional oder Gelegenheitsverkehre.



Feststellungen / Empfehlungen / Forderungen

Feststellungen

Im Rahmen der Marktentwicklung ist festzustellen, dass viele Angebote, die vormalig von KMUs als Grauzonen-Verkehre oder als Gelegenheitsverkehre angeboten wurden, nun in ein Linienangebot übergegangen sind.

Die KMUs haben im Rahmen der Geschäftssicherung dabei die Vermarktung an einen großen Anbieter abgetreten und fahren ihre ehemaligen „regelmäßigen“ Gelegenheitsverkehre jetzt als Linien für andere Anbieter.

In Gesprächen wird oftmals deutlich, dass die Betreiber sich noch nicht auf die neue Situation eingestellt haben und daher noch dabei sind, ihre Einsatzpläne des Personals zu entwickeln. Daher sind derzeit auch lange Einsatzzeiten vorzufinden.

Die Dokumentation von Arbeitszeitverstößen ist kaum möglich, da das Gesetz und ggf. innerbetriebliche Regelungen Ausgleichzeiträume für einzelne Überschreitungen zulassen.

Eine Dokumentation im Rahmen unserer Recherchen ist daher nur mit sehr hohem Aufwand möglich (z.B. Beobachtung über einen 28-Tage-Zeitraum).

Ziel muss es hier sein, dass die Sozialpartner gemeinsam mit den Kontrollbehörden eine Initiative starten, die nicht nur die Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten im Bus umfasst, sondern mit einer entsprechenden Kontrolle der Arbeitszeiten im Unternehmen einhergeht (Betriebskontrollen).



Empfehlungen

Alternativ oder als erster Schritt wäre ein Fairnessabkommen der Anbieter möglich, in dem sich diese verpflichten, ihre Subunternehmer auf einen bestimmten Mindestlohn und entsprechende Sozialstandards zu verpflichten.

Ein alternativer Ansatz könnte darin bestehen, mit den Bürgermeistern der Städte, die große Busbahnhöfe zur Verfügung stellen, eine Initiative zu starten, die von den Unternehmen gewisse Sozial- und Tarifstandards verlangt, um die Infrastruktur nutzen zu können.

Die Frage der Bahnhofsinfrastruktur ist auch bezüglich der Verbraucher von Interesse. So sind die Bahnhöfe in der Regel nicht auf den neuen Markt eingestellt, so dass keine Infrastruktur zur Reinigung der Busse oder zur Entleerung der Fäkalien bereitgestellt wird. Dadurch kann es zu verdreckten Bussen oder dem Ausfall der Toilettenanlagen kommen.



An die Politik

▪ Änderung des PBefG

- Selbsterbringungsverpflichtung der Linienanbieter
- Bereitstellung einer Haltestelleninfrastruktur sollte Grundlage für die Genehmigung von Fernbuslinien sein. Dabei gilt für die Haltestelleninfrastruktur, dass die Bereitstellung Teil der Daseinsvorsorge und somit Aufgabe der Kommunen ist.
- Eine entsprechende Beteiligung der Fernbuslinienanbieter sollte über Nutzungsgebühren erfolgen.

▪ Mautpflicht für Fernbusse

- Wie die Pällmann-Kommission bereits im Jahr 2000 festgehalten hat, belasten Fahrzeuge über 11,9 t die Autobahnen stärker, was zur Einführung der Lkw-Maut führte. Da dies auch Busse betrifft, sollte die Maut auf sie ausgeweitet werden.

Feststellungen / Empfehlungen / Forderungen

An die Politik

- Vorziehen der Barrierefreiheit als Grundlage für die Genehmigung von Fernbuslinien, mit dem Ziel, dass ab dem Jahr 2020 jeder Bus barrierefrei sein muss.
- Sicherstellen von ausreichenden Kontrollen der Fahrer, wie im Straßengüterverkehr
- Personelle Aufstockung des BAG für Fahrkontrollen auf der Autobahn. Nur so kann die Sicherheit gewährleistet werden.
- Jährlicher öffentlicher Bericht über die durch die Kontrollbehörde festgestellten Verstöße

Feststellungen / Empfehlungen / Forderungen

An die Kontrollbehörden

Erhöhung der Kontrolldichte

- während der Fahrt zur Feststellung von möglichen Lenkzeitverstößen
- unangekündigten Betriebskontrollen
- Aufstockung der Personale der BAG für den Bereich Fernbusse

An die Anbieter von Fernbuslinien

- Verpflichtung der Sub-Unternehmer zur Einhaltung von repräsentativen Lohn- und Sozialstandards

An die Gewerkschaften

- Tarifpolitik mit dem Ziel eines für die Branche allgemeinverbindlichen Tarifvertrags

Marktbeobachtung und Kontrollfahrten im Fernbuslinienverkehr

Abschlussbericht - Stand: Feb. 2014

Wir sagen Danke für die Unterstützung:
Fonds soziale Sicherung e. V.
Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG
Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di

mobifair – Verein für fairen Wettbewerb in
der Mobilitätswirtschaft e. V.
Westendstr- 52, 60325 Frankfurt/Main
Vereinsregister: VR 13555
Geschäftsführer Helmut Diener
Vorsitzender: Jörg Krüger

