

mobifair e. V. | Gutleutstraße 163-167 | 60327 Frankfurt/Main

Dieser Brief wurde versandt an:

**Bundesminister für Verkehr Alexander Dobrindt
die Ministerpräsidentinnen/Ministerpräsidenten der Länder,
den Regierenden Bürgermeister von Berlin,
die Bürgermeister der Freien Hansestadt Bremen und der
freien und Hansestadt Hamburg sowie an den
Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur
des Deutschen Bundestages**

Frankfurt/Main, 08.10.2014

Fernbuslinienverkehr

Anrede

auf Grund mehrerer negativer Berichterstattungen über schwere Verstöße bei Fernbussen im Linienverkehr - hier insbesondere die Nichtbeachtung von Lenk- und Ruhezeiten sowie manipulierter Fahrerkarten - ist es dringend erforderlich mit verstärkten und nachhaltigen Kontrollen dem entgegenzuwirken.

Es muss dafür Sorge getragen werden, dass die Sicherheit der Fahrgäste, der Busfahrer und aller anderen Verkehrsteilnehmer nicht durch prekäre Beschäftigungsbedingungen gefährdet wird. Schon deshalb halten wir ein zeitnahes Vorziehen der erst im Jahre 2017 geplanten Evaluierung der Arbeitsbedingungen im Fernbuslinienverkehr für notwendig.

In diesem Zusammenhang erinnern wir an unsere Forderung, die Vergabe von Linienkonzessionen im Fernbusverkehr an den Nachweis von Lohn- und Sozialstandards zu koppeln. Die Gewerkschaften ver.di, EVG und wir als Verein mobifair haben bereits 2012 mit Unterstützung einer breiten Mehrheit des Deutschen Bundestags, als der Fernbuslinienverkehr liberalisiert wurde, den kontrollierten Schutz der Beschäftigungsbedingungen und der Fernbusfahrten gefordert. Bedauerlicherweise werden die Bedenken von damals jetzt bestätigt.

Die konsequente Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten ist eine wichtige Voraussetzung für ein Angebot, das grundlegende Anforderungen an die Sicherheit erfüllen muss. Alle Fernbus-Unternehmer müssen ihrer Verantwortung dafür gerecht werden. Die Konkurrenz um Fahrgäste darf nicht zu Lasten der Arbeits- und Sozialbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer und der allgemeinen Verkehrssicherheit gehen.

Die Erkenntnisse und Ergebnisse von Kontrollen, die uns vorliegen, sind erschreckend. Die Antworten auf die Parlamentsanfragen in den Ländern bestätigten Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten. Aus dem Gesamtbild lässt sich nun die Schlussfolgerung ziehen, dass es sich nicht um Einzelfälle handelt sondern, dass am Personal gespart wird, um den Kampf um Marktanteile mit Billigpreisen zu gewinnen.

Als erster Schritt wäre die Einführung eines Qualitätssiegels für Fernbusse, das die Anbieter und Betreiber mit einschließt. Dieses Qualitätssiegel sollte neben einer Sicherheitsgarantie im technischen Sinne eine Garantie für die Einhaltung sozialer Standards und eine angemessene Bezahlung des Fahrpersonals sein.

Deshalb sehen wir es als dringend geboten an, die Forderungen des Deutschen Bundestages aus dem Jahr 2012 umzusetzen: Mehr Straßenverkehrskontrollen, die neben den Polizeibehörden der Länder auch vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) durchgeführt werden. Hierfür ist das BAG ausreichend mit Personal auszustatten, um effektive und flächendeckende Kontrollen durchzuführen. Für die Finanzierung dieser Kontrollen sollte die LKW-Maut auf Busse ausgedehnt werden – vor allem vor dem Hintergrund der Diskussionen um eine Maut für PKW und den im Fernbusmarkt zu verzeichnenden Verstößen ist diese indirekte Subvention des Fernbusses zu beenden.

Außerdem müssen die Anbieter mit in die Verantwortung für die Verstöße genommen werden. Wer die Linien plant und den Betreibern die Rahmenbedingungen diktiert, muss auch für die daraus resultierenden negativen Folgen gerade stehen. Ein abwälzen auf die Busfahrer darf es nicht geben! Die in den letzten Wochen aufgekommene Bereitschaft der Fernbusanbieter, über die Beteiligung an der Finanzierung von Busbahnhöfen (via Nutzungsgebühr o.ä.), muss genutzt werden, um gemeinsam mit den Kommunen hier einen Schritt weiter zu kommen. An vielen Haltestellen gibt es nicht die notwendige Infrastruktur für Fahrgäste und Busfahrer. Ein gemeinsames Vorgehen und ein gemeinsames Finanzierungsmodell, das die Nutzer mit einschließt, sind hier möglichst schnell zu entwickeln.

Laut IGES-Institut und mobifair e.V. werden bereits mehr als 230 Fernbuslinien angeboten, die nach Branchenangaben alleine im vergangenen Jahr rund 8,3 Millionen Fahrgäste befördert haben. Damit diese Passagiere, aber auch die Busfahrer sowie weitere Verkehrsteilnehmer nicht gefährdet werden und die Konkurrenz um Fahrgäste nicht zu Lasten der Sozial- und Arbeitsbedingungen geht, muss die konsequente Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten verstärkt kontrolliert werden. Für Gespräche stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Helmut Diener
Geschäftsführer