

12 DAYS TO SAVE EUROPEAN COACH

DER WEGFALL DER 12-TAGE-REGELUNG IN DER REISEBUSTOURISTIK



Argumente für die Wiedereinführung der zwölf aufeinanderfolgenden Tage Lenkzeit in den EU-Bestimmungen der Lenk- und Ruhezeiten

WAS IST DIE 12-TAGE-REGELUNG UND WER MÖCHTE SIE WIEDER EINFÜHREN?

11. APRIL 2007: EIN SCHWARZER TAG FÜR DIE REISEBUSTOURISTIK

Am 11. April 2007 traten die neuen Bestimmungen für die Lenk- und Ruhezeiten der EU in Kraft, durch die die so genannte 12-Tage-Regelung aus der Gesetzgebung gestrichen wurde und so völlig das Bild und die Zukunft des Reisebustourismus in Europa veränderten.

Vor dem 11. April 2007 stützte die 12-Tage-Regelung das Modell des europäischen Reisebustourismus, bei der die Fahrer im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen vor ihrer wöchentlichen Ruhezeit bis zu zwölf aufeinanderfolgende Tage fahren konnten. Seit dem 11. April 2007 sind die Kosten für Busreisen bis zu 30% gestiegen, die Gewinnspannen jedoch um 25 bis 30% gesunken.

Von heute auf morgen hat diese durch Regeln herbeigeführte Krise die beliebten und bezahlbaren Ferien per Reisebus in Europa mit einer Aufenthaltsdauer von mehr als sechs Tagen gefährdet. Für die meisten Unternehmen, die diese Dienstleistung anbieten, ist die Zukunft unge-


wiss. Darüber hinaus haben die weitreichenden Folgen des 11. April 2007 negative Auswirkungen auf die Tourismusbranche im Allgemeinen, die Gehälter und Arbeitsbedingungen der Fahrer und die Straßenverkehrssicherheit.

DIE EU MUSS NUN HANDELN, UM DIESE KRISE ABZUWENDEN.

Am 28. Januar 2008 überreichte die IRU dem EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot ihre Petition mit 20.000 Unterschriften von Busunternehmen und deren Fahrern, die die Wiedereinführung der 12-Tage-Regelung in den Bestimmungen für Lenk- und Ruhezeiten der EU fordern.

Die Einsicht, dass der Wegfall der 12-Tage-Regelung ein Fehler war, gewinnt immer mehr an Boden und Gewicht. Jedoch bedeutet jeder untätige Tag eine noch größere finanzielle Last für das Reisebusgewerbe in der EU.

Um diese Krise abzuwenden, müssen umgehend folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- 
- **Die Europäische Kommission muss dringend eine Änderung der Verordnung 561/2006/EG vorschlagen, um die 12-Tage-Regelung wieder einzuführen.**
 - **Das Europäische Parlament und der Ministerrat müssen diesen Vorschlagsentwurf unverzüglich annehmen.**

Das Europäische Parlament verlangt glücklicherweise schon nach Änderungen. Es nahm im November 2007 den Entwurf eines Berichts zu einer neuen EU-Tourismuspolitik an und betonte klar die Vorteile von Busreisen für Touristen mit niedrigeren Einkommen und Regionen ohne Flughafen oder Bahnhof. Das Parlament forderte die Europäische Kommission auf, die Möglichkeiten zur Wiedereinführung der 12-Tage-Regelung in den Lenk- und Ruhezeiten zu untersuchen. Anfang 2008 wird eine diesem Thema gewidmete parlamentarische Studie veröffentlicht werden. Die IRU bleibt zuversichtlich, dass die Schlussfolgerungen des Parlaments den Wegfall der 12-Tage-Regelung rückgängig machen müssen.

WARUM SIND DIE ZWÖLF TAGE SO WICHTIG FÜR BUSREISEN UND DEN REISEBUSTOURISMUS IN DER EU?

DIE ZWÖLFTÄGIGEN REISEN STEHEN IM ZENTRUM DES EUROPÄISCHEN MODELLS FÜR REISEBUSTOURISMUS

Laut einer aktuellen Umfrage österreichischer Reisebusunternehmen dauern 66% der grenzüberschreitenden Busreisen länger als sechs Tage. Einreisende Touristen, besonders wenn sie von außerhalb der EU – z.B. aus Asien oder Nordamerika – kommen, brauchen normalerweise länger als sechs Tage, um “Europa zu besichtigen”. Durch die 12-Tage-Regelung konnte das Reisebus- und Tourismusgewerbe der EU diesen und anderen Besuchern auf angenehme, kostengünstige, umweltfreundliche und sichere Art und Weise die große Vielfalt europäischer Touristenziele anbieten. Durch ihren Wegfall wird ein großer Teil dieser Art von Tourismus aufgrund mannigfaltiger betrieblicher und kostenbedingter Auswirkungen bald der Vergangenheit angehören. Die negativen wirtschaftlichen Folgen dieses Wegfalls werden nicht nur die Reisebusunternehmen und Fahrer, sondern auch die gesamte europäische Reise- und Tourismusbranche betreffen.

DAS FEHLEN BEFRIEDIGENDER OPERATIONELLER LÖSUNGEN

Die ernsthaften finanziellen und gesellschaftlichen Folgen und die Folgen für die Servicequalität und Sicherheit aufgrund des Wegfalls der 12-Tage-Regelung haben ihre Ursache im Ausbleiben praktischer operationeller Antworten auf die neue Situation. In Wirklichkeit sind Unternehmen weitgehend dazu gezwungen, entweder einen Fahrer vor Ort oder einen Fahrer und einen Bus vor Ort zu leihen oder einen Ersatzfahrer des Unternehmens zu schicken, der die Fahrt dann übernimmt: jede dieser Optionen verursacht erhebliche Zusatzkosten und operationelle Probleme.

DIE VERMIETUNG VOR ORT IST EIN SCHLAG GEGEN DIE QUALITÄT UND KEINE LÖSUNG

Die durchschnittlichen Kosten in Europa zur Vermietung eines Fahrers und Fahrzeugs vor Ort wird in der Hochsaison auf EUR 450 – 1200 pro Tag geschätzt.

Schlimmer ist, dass Versicherungsunternehmen weitgehend nicht geneigt sind, solche Fahrer zu versichern und es – in einigen Ländern – schlichtweg illegal ist, Fahrer aus fremden Unternehmen auszuleihen. Unternehmen sind aber vor allem abgeneigt, die von ihnen angebotene Servicequalität zu riskieren, indem sie ihre Kunden unbekanntem Fahrer anvertrauen. Das Modell der Busreisen basiert vor allem auf einem auf den Kunden ausgerichteten Pauschalservice, besonders wenn sich die Reisegruppen aus älteren Fahrgästen und solchen mit eingeschränkter Bewegungsfreiheit zusammensetzen. Der Fahrer erfüllt eine wesentliche Rolle als Helfer, Reiseführer und Begleiter. Diese Verantwortung basiert auf Vertrauen zwischen dem Fahrer und den Kunden. Aus Erfahrung weiß man, dass ein vor Ort angemieteter Fahrer mit möglichen Sprachbarrieren diese Rolle nicht unbedingt erfüllen kann. Letztendlich ist es oft unmöglich zu gewährleisten, dass ein gemietetes Fahrzeug dem Komfort und den Qualitätsstandards des Reisebusses aus dem eigenen Unternehmen entspricht.

DIE ENTSENDUNG EINES ERSATZFAHRERS VERDOPPELT DIE KOSTEN

Die Entsendung eines zusätzlichen Fahrers aus dem Unternehmen zur Übernahme der angefangenen Reise bringt hohe durchschnittliche Tageskosten mit sich. Gehälter und Sozialabgaben summieren sich auf ungefähr EUR 150 pro Fahrer und Tag, verbunden mit zusätzlichen EUR 100/Tag für Essens- und Unterbringungskosten. Normalerweise hängen örtliche Tagegelder sehr von dem jeweiligen Reiseziel ab. Bei einem Beispiel, von dem der IRU und dem bdo berichtet wurde, betrug der Preis zur Entsendung eines Fahrers per Flugzeug EUR 1420 (zwei Flüge für ca. EUR 600 sowie zwei Unterbringungen und zwei Extratage Arbeitszeit). In den meisten Fällen sind die Kosten zur Entsendung eines zweiten Fahrers untragbar teuer.

EXTRAKOSTEN WERDEN DEN REISE- BUSTOURISMUS KAPUTTMACHEN

Seit Einführung der neuen Verordnung weisen die Daten aus Unternehmen und Verbänden erhöhte Kosten für Unternehmer bis zu 25 – 30% auf. Der Wegfall der Regelung hat einen Bedarf an 20% mehr Fahrern für das gleiche Arbeitspensum hervorgebracht. Danach enthalten 60% der neuen von den Unternehmen zu tragenden Kosten die zusätzlichen Gehälter für Extrafahrer, 20% die zusätzliche Beförderungsplanung, 10% die Reise und Unterbringungskosten des Fahrers und 10% die anderen Kosten. Die Unternehmen werden versuchen, diese Kosten an die Kunden weiterzugeben, um solvent zu bleiben.

Dies wird aber nicht immer möglich sein. Es wird geschätzt, dass die Übernahme dieser Extrakosten einen Verlust des Marktanteils für den Reisebustourismus von 10 bis 30% haben wird, da die Kunden auf andere Verkehrsmittel umsteigen werden – wie z.B. ihre Pkws – oder sich entscheiden, andere Reiseziele zu be-

suchen. Solche Auswirkungen werden besonders geographische Randregionen in Europa und Regionen mit schlechter entwickelten Verkehrsnetzen und ebensolcher Infrastruktur betreffen.

Die schlimmsten Auswirkungen dieser hohen zusätzlichen Kosten werden von kleinsten Unternehmen (zwischen zwei und zehn Fahrzeuge) getragen werden, die 50% des Gewerbes ausmachen; besonders solche Unternehmen, die sich auf dieses spezielle Marktsegment spezialisiert haben. Insolvenz und massive Unternehmensauflösungen zeichnen sich in diesem Gewerbe ab. Es wird auf Grundlage der Nachfrageelastizität, die typisch für Fernreisen ist, erwartet, dass die Geschäftstätigkeiten in Belgien zwischen 6,7 und 11,25% sinken könnte. Ähnliche Tendenzen werden in der ganzen Europäischen Union erwartet.

EIN SCHLECHTER HANDEL FÜR BUSFAHRER: VERSCHLECHTERUNG DER SOZIALEN BEDINGUNGEN

Theoretisch sollte das Ende der 12-Tage-Regelung die Fahrer durch verbesserte Arbeits- und Sozialbedingungen begünstigen. In der Praxis jedoch haben sich die Bedingungen für die Fahrer verschlechtert.

WENIGER EINKOMMEN UND INSTABILERE ARBEITSVERHÄLTNISSE

Busfahrer müssen geringere Einkommen hinnehmen, die aus kürzeren Arbeitszeiten und weniger Gelegenheiten für Überstunden resultieren. Sie verlieren auch den Bonus für Fernreisefahrten. Die Zusatzkosten laufender Reisen (ca. 14% pro Reise), Verkleinerung der Fahrzeugflotte und Insolvenzen in diesem Gewerbe haben Arbeitsplatzverluste zur Folge. Die Auswirkungen waren schon 2007 fühlbar, als Unternehmen gezwungen waren, Mitarbeiter zu entlassen, da die Reisetornierungen direkt mit den neuen Bestimmungen verbunden waren.

Mehr zeitlich begrenzte Verträge für Fahrer könnten ein Hauptmerkmal des Gewerbes werden, da unbefristete Stellen

abgebaut und durch Zeitarbeitsverträge ersetzt werden, die nur in der Hochsaison gesichert sind. Einige Unternehmenschefs fordern sogar, dass in Zukunft 80% ihrer Fahrer nur von Mai bis September einen befristeten Arbeitsvertrag erhalten sollen.

UNTERWEGS AM WOCHENENDE: EINE VERSCHLECHTERUNG DES AUSGEWOGENEN VERHÄLTNISSSES VON ARBEIT UND FREIZEIT

Noch wichtiger ist, dass unterbrochene Arbeitsstrukturen und die Bestimmung, mehr wöchentliche Ruhezeit außerhalb von zuhause und der Familie – aufgrund des Wegfalls der Regelung – zu nehmen, eine Bedrohung für das ausgewogene Verhältnis von Arbeit und Freizeit der Busfahrer ist. Unter den alten Bestimmungen konnten die Fahrer sich auf verlängerte Wochenruhezeiten zuhause freuen, die zudem noch durch Kompensation für gekürzte Ruhezeiten verlängert wurden.

WENIGER ZUFRIEDENHEIT AM ARBEITSPLATZ

Reisebusfahrer sind durch die Natur ihrer Arbeit kontaktfreudige Menschen. Fahrer für Fernreisen stellen oft Beziehungen her und werden Teil der Reisebusgruppe. Die gesetzlichen Bestimmungen, einen Fahrer auf einer Busreise nach sechs Tagen auszuwechseln, untergräbt die Fahrer-Fahrgast-Beziehung, was zusätzlich zu weniger Zufriedenheit am Arbeitsplatz führt. Darüber hinaus entwickeln Reisebusfahrer einen engen Umgang mit ihren Fahrzeugen und sind stolz auf seinen Zustand und die Instandhaltung. Zukünftig wird ein regelmäßiger Fahrerwechsel bei gleichbleibendem Fahrzeug diese Bindung und den Grund für Zufriedenheit im Beruf schwächen und die gegenseitige Beziehung zwischen dem Fahrer und der Reisegruppe zerstören.

DAS NETTOERGEBNIS FÜR BUSFAHRER

Berichte von Oktober 2007 zeigen, dass in einigen Fällen 20% der Fahrer in Unternehmen aufgrund der Verschlechterung

der Arbeitsbedingungen seit Inkrafttreten der neuen Bestimmungen in Betracht gezogen haben, den Beruf aufzugeben. Diese Möglichkeit ist in Hinblick auf den ernsthaften Fahrermangel sogar noch beunruhigender. Folglich ist der Wegfall der 12-Tage-Regelung rückschrittlich und weit entfernt von einer Verbesserung der sozialen Bedingungen, der Erfüllung in Bezug auf Einkommen und Arbeit und einer Aussicht auf ein ausgewogenes Verhältnis von Arbeit und Freizeit.


Eines der Hauptargumente gegen die Weiterführung der 12-Tage-Regelung war, dass sie gegen die Straßenverkehrssicherheit war und dass Reisebusfahrer ihre wöchentliche Ruhepause nach maximal sechs 24-stündigen Lenkzeiten nehmen sollten – wie die Fahrer im Güterkraftverkehr. Diese vereinfachte Anschauung berücksichtigt jedoch nicht die hervorragende Sicherheitsbilanz des Reisebusgewerbes und hat sich so vielmehr auf eine Vermutung als auf eine Tatsache gestützt.

Verständlicherweise unterscheiden sich die täglichen Leistungen eines Reisebusfahrers sehr von denen eines Lkw-Fahrers. Anders als bei Letzterem besteht die Arbeit eines Reisebusfahrers aus häufigen und längeren Stopps, während denen die Fahrgäste Sehenswürdigkeiten besichtigen oder im Restaurant essen gehen. Sicherheit ist für den Reisebustourismus von höchstem Interesse. Dies ist eine Tatsache, die durch Fahrzeugnormen, Gesetzgebung und – noch wichtiger – durch die Sicherheitsbilanz des Gewerbes selber bescheinigt wird. Studien haben gezeigt, dass Reisebustourismus die sicherste Form kollektiven Personenverkehrs ist.

Es gab nie einen Hinweis darauf, dass das Lenken eines Reisebusses bei mehr als sechs aufeinanderfolgenden Tagen eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit dargestellt hat. In der Tat hat eine aktuelle Umfrage österreichischer Reisebusunternehmer mit 17.000 Reisen im Jahr 2006 – als die 12-Tage-Regelung noch existierte – gezeigt, dass 97% der Reisen, die länger als sechs Tage dauerten, unfallfrei durchgeführt wurden. Reisen unter sechs Tagen zeigten ähnliche Ergebnisse: 96% wurden unfallfrei durchgeführt.

Eine Mehrheit der Interessenvertreter ist der Meinung, dass die Streichung der 12-Tage-Regelung negative Auswirkungen auf die hervorragende Sicherheitsbilanz des Reisebusgewerbes haben wird. Dies scheint besonders wahrscheinlich, wenn Fahrer vor Ort angestellt werden und ein ihnen nicht vertrautes Fahrzeug lenken (eine Tatsache, die schon durch den Unwillen der Versicherer bestätigt wurde, ein solches System zu akzeptieren).

Allgemein ausgedrückt ist die Qualität der Ruhezeit, die ein Fahrer inmitten einer Reise fern von zu Hause nimmt, schlech-



ter als bei einer Ruhezeit, die zu Hause verbracht wird, wobei letzteres natürlich aufmerksamere und sicherere Fahrer bedeutet.

POLITISCHE PROBLEME

Seit 1971 gewährleistet das AETR-Übereinkommen, dass sich entsprechende Bestimmungen betreffend Lenk- und Ruhezeiten auf den größten Teil grenzüberschreitenden Straßentransports innerhalb der EU, den weiteren europäischen Kontinent und darüber hinaus anwenden. Mit Inkrafttreten der neuen EU-Bestimmungen hat sich eine Abweichung zwischen den Regelwerken der EU und dem der AETR-Staaten abgezeichnet, welche alle Gruppen durch Änderung des AETR-Übereinkommens zu lösen versuchen.

Dieser Prozess war bei Verfassung dieses Dokuments blockiert. Eines der Haupt Hindernisse für einen erfolgreichen Abschluss dieses Prozesses ist der Vorschlag, auch innerhalb der AETR-Staaten die 12-Tage-Regelung zu streichen. Die Regelung ist gleichwohl wichtig für die nicht

EU-ansässigen Reisebusunternehmer wie für ihre Kollegen innerhalb der EU. Es ist unwahrscheinlich, dass erstere die Streichung akzeptieren werden. Es wäre im Interesse aller Beteiligten zu akzeptieren, dass die 12-Tage-Regelung wichtiger ist, als es die EU-Entscheidungsträger für möglich gehalten haben, und dass ihre Weiterführung innerhalb der AETR-Staaten und ihre Wiederherstellung in der EU als politische Priorität angesehen werden sollte.

WER HAT VON DEM WEGFALL DER REGELUNG PROFITIERT?

Kurz gesagt: niemand.

Von jedem Blickwinkel aus war der Wegfall der 12-Tage-Regelung der EU-Lenk- und Ruhezeiten ein Fehler, der dringend korrigiert werden muss. Die wirtschaftlichen Auswirkungen auf das Gewerbe wurden während des Mitentscheidungsprozesses (ohne angemessene Analyse der Auswirkungen) ungeheuer unterschätzt. Außerdem waren die Argumente betreffend Straßenverkehrssicherheit und Soziales gegen die Regelung ebenfalls falsch und irreführend. Im Hinblick sowohl auf die Straßenverkehrssicherheit als auch auf die sozialen Arbeitsbedingungen wird der Wegfall der 12-Tage-Regelung wahrscheinlich zutiefst negative Auswirkungen haben. Dieser Wegfall hat auch mit dazu beigetragen, dass die externe Dimension der EU-Verkehrspolitik aufgrund der Kluft zwischen der EU und ihren benachbarten Ländern über das AETR-Übereinkommen beeinträchtigt wurde.

Im Interesse:

- **eines nachhaltigen und erfolgreichen Reisebusgewerbes und eines ebensolchen europäischen Tourismus,**
- **besserer Arbeitsbedingungen für Fahrer, mehr Straßenverkehrssicherheit und**
- **regulierender gleicher Wettbewerbsbedingungen zwischen der Europäischen Union und Drittländern**

müssen die EU-Institutionen die 12-Tage-Regelung unverzüglich wiederherstellen.

Herausgegeben vom

Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer (bdo) e.V.
Reinhardtstraße 25 · 10117 Berlin
Fon 030 . 240 89-300 · Fax 030. 240 89-400
info@bdo-online.de · www.bdo-online.de

und von der

International Road Transport Union (IRU)
3, rue de Varembeé · 1211 Geneva 20 · Switzerland
Fon: +41. 22. 918 27 00 · Fax: +41. 22. 918 27 41
iru@iru.org · www.iru.org

Gestaltung und Satz
pensiero KG · www.pensiero.eu