

EUROPE ON THE MOVE – ABER IN WELCHE RICHTUNG?

Zwischen großer Chance und echter Gefahr für den Mittelstand:

das EU-Initiativen-Paket aus Sicht der Busbranche.



Der Parlamentarische
Staatssekretär Steffen Bilger
im Interview. **Seite 4 & 5**



Zwei Politiker, vier Fragen: Im Gespräch
mit den Europaparlamentariern Gesine
Meißner und Markus Ferber.

Seite 8 & 9



Liebe Leserin, lieber Leser,

die Europäische Union und der weitgreifende politische Einigungsprozess auf unserem Kontinent sind vor allem eines: eine große Chance, die wir nutzen sollten.

Die mittelständischen Busunternehmen in Deutschland tragen die europäische Idee gewissermaßen berufsbedingt in sich. Den Austausch suchen, miteinander in Kontakt kommen, international denken und Gemeinsamkeiten entdecken: All dies ist Kerngeschäft und Herzensangelegenheit der vielen Unternehmen in unserer Branche, die grenzüberschreitend im Bustourismus oder im Fernlinienverkehr arbeiten. Eines der großen Versprechen der europäischen Einigung, dass nämlich das Reisen einfacher wird, kommt unseren Fahrgästen entgegen. Und damit ist es auch für unser Gewerbe ein wichtiges Anliegen.

Tatsächlich aber erleben wir derzeit, dass die Möglichkeiten eines freien Binnenmarktes und abgebauter Grenzzäune in Europa nicht voll ausgeschöpft werden. Aus Sicht der Busunternehmen haben sich nationale Regularien und die Bürokratie vielerorts zuletzt eher wieder ausgebreitet, sodass es fast unmöglich wird, manche Ziele überhaupt noch anzufahren. „Der große Aufwand rechnet sich nicht“, sagen mir meine Kollegen dann.

Das ist nur der Stand heute. Mit den aktuellen verkehrspolitischen Initiativen auf EU-Ebene könnte es sogar schlimmer werden. Das Mobility Package der Europäischen Kommission ist mit großen Ansprüchen gestartet und hat Hoffnungen geweckt. In den bisherigen Vorschlägen und Verhandlungen sehen wir Licht und Schatten. Für ein abschließendes Urteil ist es natürlich zu früh.

Eines erkennen wir aber deutlich: Als Unternehmer in Deutschland sind die Wendungen der europäischen Politik zweifellos zu einer maßgeblichen Frage geworden. Etwa 80 Prozent aller gesetzlichen Regelungen im Verkehrssektor kommen aus Brüssel und bilden hierzulande wichtige Eck-

steine für unsere Arbeit. Wir müssen und wollen uns daher ganz genau damit auseinandersetzen: Was bedeutet Europa für kleine Unternehmer, wenn es immer mehr Regelungen und Probleme gibt? Und wie kann das große Versprechen der EU noch besser mit Leben gefüllt werden – vor allem im Interesse der Fahrgäste?

Mit diesen Fragen im Kopf wollen wir uns in der aktuellen Ausgabe unseres Magazins ganz dem Thema „Europa“ widmen. Ich persönlich habe bei der Auseinandersetzung damit wieder einmal eines ganz deutlich bemerkt: Ja, es gibt noch viel zu tun, wenn wir die Möglichkeiten der Europäischen Union besser für unsere Fahrgäste nutzbar gemacht sehen wollen. Noch wichtiger aber ist für mich die Erkenntnis: Dieser Einsatz für Europa lohnt sich. Lassen Sie uns also gemeinsam darüber streiten, wohin die Reise gehen muss. Unsere Sicht der Dinge können Sie auf den folgenden Seiten nachlesen. Ich wünsche viel Vergnügen bei dieser Beschäftigung mit Europa.

Karl Hülsmann,
Präsident Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer



DAS MOBILITÄTSPAKET: ZWISCHEN HOFFEN UND BANGEN.

Was bedeuten europäische Institutionen für Deutschland und das Mobility Package für die Busbranche? Die Antwort in Kürze lautet: sehr viel. Der Weg zu Ergebnissen ist aber verschlungen, wie sich in den vergangenen Monaten wieder einmal zeigte.

Sie bekommt meist doppelte Schelte. Manche Stimmen kritisieren die EU gerne als wirkungslosen, aber teuren Riesen. Andererseits wird trotzdem immer wieder auch von machtgierigen Übergriffen gesprochen, mit der das Staatenbündnis die nationale Selbstbestimmung beschneidet. Beides führt letztlich in dieser Form in die Irre – und lässt die vielen Vorteile und Möglichkeiten außer Acht, die sich mit der EU für Bürgerinnen und Bürger eröffnen.

Tatsächlich sind die aktuellen verkehrspolitischen Vorschläge der EU unter dem Titel „Europe on the Move“ – besser auch bekannt als „Mobility Package“ – von allergrößter Bedeutung für die Menschen und Unternehmen in Deutschland. Die internationale Gesetzgebung bildet weitgehend das Rahmenwerk für viele nationale Regelungen. Das ist aus Sicht des bdo auch durchaus sinnvoll und von Vorteil. Gut gemachter Umweltschutz beispielsweise funktioniert nur grenzübergreifend. Und auch bei den Sozialvorschriften können gemeinsame Lösungen besser für faireren Wettbewerb in einer globalisierten Welt sorgen.

Die aktuellen Verkehrsinitiativen der EU werden tatsächlich massiv in die tägliche Arbeit der Fahrer und Unternehmer im Bussektor in Deutschland hineinwirken. Sie betreffen beispielsweise mit den Lenk- und Ruhezeiten sowie der Entsendung von Mitarbeitern gleich mehrere Kernbereiche des Gewerbes. Aus Sicht des bdo ist zu begrüßen, dass mit „Europe on the Move“ ein großangelegter Versuch unternommen wird, gute Rahmenbedingungen für die Mobilität der Zukunft zu schaffen. In den Vorschlägen des EU-Verkehrsausschusses TRAN waren gute Ansätze zu erkennen. Auf andere Punkte schauen wir mit Befürchtungen. Sichtbar wurden an den Entwürfen – und dem Zurückverweisen der Dossiers

durch das Parlament an den Verkehrsausschuss – wieder einmal die schwierige Ausgangslage und die Grundprobleme des Mammutprojekts. Sinnvolle Kompromisse und Fortschritte sind zwischen den Interessen verschiedener Länder, Branchen und politischer Richtungen kaum zu finden. Mit der Informationskampagne „Wir wollen die Trennung“ weist der bdo derzeit auf ein Grundproblem der meisten Vorschläge für die Verkehrspolitik hin. Die besondere Beschaffenheit des Busverkehrs wird nicht betrachtet. Regelungen entsprechen vielmehr der Lage im Güterverkehr. Es fehlen daher passende Bestimmungen für Lenk- und Ruhezeiten sowie für die Entsendung von Fahrern. Und in Hinblick auf die Vorschläge zur Novellierung der Eurovignetten-Richtlinie wird die ökologische Bedeutung des Busses nicht ausreichend gewürdigt. Bislang jedenfalls.



Stimmen zum Mobilitätspaket:

„Die Busbranche kommt erneut unter die Räder, da die Unterschiede zum Güterbereich den Entscheidungsträgern immer noch nicht klar sind. Hochproblematisch ist die Ausweitung der Nachweispflicht auf 56 Tage. Für unser Fahrpersonal ist es üblich, zwischen Linien-ÖPNV und Reiseverkehr zu wechseln. Für die derzeitige Nachweispflicht von 28 Tagen gibt es jetzt schon für den Mischverkehr keine praktikable Lösung. Mit 56 Tagen wird es nahezu unmöglich. Der digitale Tachograph war nie dazu gedacht, lückenlos zwei Monate das Leben von Fahrern zu dokumentieren. Fragen Sie doch mal Fahrer, ob sie sich dadurch geschützt oder vielmehr gegängelt fühlen!“



Klaus Sedelmeier, Geschäftsführer von Rast Reisen und Vorsitzender des Verbands Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V.



WIR WERDEN UNS JEDEN VORSCHLAG ANSEHEN UND PRÜFEN

Interview mit Steffen Bilger, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister



Steffen Bilger,
Parlamentarischer Staatssekretär im BMVI

Herr Bilger, zunächst noch einmal herzlichen Glückwunsch zur Berufung als Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister. Es ist sicherlich eine der spannendsten Aufgaben unserer Zeit, die Zukunft der Mobilität zu gestalten. Worauf freuen Sie sich hierbei am meisten?

Erst einmal freue ich mich, dass ich überhaupt die Möglichkeit habe, meine Arbeit im Verkehrsausschuss in den vergangenen Jahren nun im Ministerium fortsetzen zu können. Wie Sie sagen, ist es überaus spannend, die Fragen der Mobilität der Zukunft zu gestalten. Mit Andreas Scheuer haben wir einen Minister, der alle Zukunftsthemen im Blick hat und mit dem die Zusammenarbeit viel Spaß macht.

Wir widmen uns in dieser Ausgabe des bdo-Magazins „DER BUS“ dem Thema „Europa“ und der Bedeutung Brüssels für den Mittelstand in der Busbranche. Europäische Initiativen und Regelungen wirken sich ja mehr und mehr auch entscheidend auf die Verkehrspolitik in Deutschland aus. Überwiegt bei Ihnen die Freude über die Potenziale grenz-

überschreitender Lösungen oder der Frust über so manche Rahmensetzung aus Brüssel?

Mobilität macht nicht an den Grenzen halt. Deshalb sind europäische Lösungen für grenzüberschreitende Verkehre grundsätzlich notwendig und sinnvoll. Von einheitlichen Regeln kann gerade die mittelständisch geprägte Busbranche profitieren. Sie können dazu beitragen, nachhaltige, sichere und bezahlbare Mobilität in einem fairen Wettbewerbsumfeld sicherzustellen. Das unterstütze ich.

Regelungsvorschläge, die von den Mitgliedstaaten auf regionaler oder lokaler Ebene besser verwirklicht werden können, sehe ich dagegen weitaus kritischer. Letztlich muss jede Initiative und jeder Regelungsvorschlag für sich betrachtet und geprüft werden.

Mittelständische Unternehmen beklagen immer öfter bürokratische Hürden insbesondere im grenzüberschreitenden Busverkehr – von den verschiedenen Entsenderegelungen der einzelnen EU-Mitgliedstaaten über die A1-Bescheinigung, verschiedenste Umweltzonenregelungen bis hin zur EU-Mehrwertsteuerproblematik. Sehen Sie Ansatzpunkte für Entlastungen und Vereinfachungen?

Der Mittelstand sichert durch gute Dienstleistungen Arbeitsplätze in Deutschland und erschließt auf europäischer Ebene erfolgreich neue Märkte. Die im Koalitionsvertrag vereinbarte Stärkung des Mittelstands ist auch meine Richtschnur. Bei EU-Gesetzesvorhaben machen wir

Die im Koalitionsvertrag vereinbarte Stärkung des Mittelstands ist auch meine Richtschnur.

uns dafür stark, die Rahmenbedingungen für kleine und mittlere Unternehmen so zu gestalten, dass ihre Entwicklungs- und Wettbewerbsfähigkeit gefördert wird. Das ist gerade für den Busverkehr mit seinen vielen mittelständischen Betrieben von großer Bedeutung.

Ich möchte dies am Beispiel des 1. Mobilitätspakets und der Entsende-Richtlinie konkret machen: Hier setzen wir uns insbesondere dafür ein, Berichtspflichten möglichst einfach zu halten und keine neuen administrativen Hürden zu schaffen. Denn wir wissen, dass dies den Mittelstand besonders belastet.

Welchen Bedarf sehen Sie, die bestehenden Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten von Busfahrern oder zu deren „Entsendung“ anzupassen?

Die Regelungen zu den Lenk- und Ruhezeiten sind ebenso wie die sogenannte „lex specialis“ für Berufskraftfahrer im Bereich des Entsenderechts Teil des in Brüssel derzeit sehr kontrovers diskutierten Mobilitätspakets I. Die Bundesregierung hat sich bei den Beratungen in Brüssel von Beginn an dafür eingesetzt, die Regelungen zum Berufs- und Marktzugang für Unternehmer und Fahrer zu präzisieren und Unklarheiten zu beseitigen. Ein wichtiger

Punkt ist für uns auch die Eindämmung von Sozialdumping. Hier wird Bestrebungen zur Aushöhlung der Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten entschieden entgegengetreten. Spezifische Vorschläge mit Auswirkungen auf den Busverkehr sind weder von der Europäischen Kommission gemacht worden, noch sind diese Gegenstand der aktuellen Rats-Beratungen in Brüssel.

Der Bus-Mittelstand sieht im Rahmen der Verhandlungen zum Initiativen-Paket „Europe on the Move“ Grund zur Befürchtung, dass realitätsfremde und die Bustouristik erheblich erschwerende Neuerungen kommen. Können Sie uns beruhigen?

Die Initiative „Europe on the Move“ beinhaltet eine Reihe von Regelungsvorschlägen der EU-Kommission, die sich auch auf die Busbranche auswirken. Wir werden uns jeden Vorschlag einzeln ansehen und prüfen, wo Entlastungen möglich sind und wo unnötige Belastungen verhindert werden können. Auch hier ist mir der Austausch mit den jeweiligen Branchenvertretern und Interessengruppen wichtig.

Die Bundesregierung positioniert sich nach wie vor gegen die Einführung einer Bus-Maut, was die private Busbranche sehr freut. Wie sehen Sie vor diesem Hintergrund die Brüsseler Vorschläge zur Eurovignetten-Richtlinie?

Die Bundesregierung setzt sich bei den Verhandlungen zur Eurovignetten-Richtlinie dafür ein, dass die notwendigen nationalen Handlungsspielräume der Mitgliedstaaten erhalten bleiben. Im Koalitionsvertrag ist die Bus-Maut nicht vorgesehen. Entsprechend bringen wir uns auf europäischer Ebene ein.

Ein sicherlich heikles Thema zwischen Brüssel und Berlin: der Marktzugang. Gehen die europäischen Vorschläge im Nahverkehrsbereich zu weit? Und greifen sie beim Fernverkehr nicht zu kurz?

Der von der EU-Kommission vorgelegte Änderungsvorschlag zur Verordnung über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt hat uns in seiner Tragweite überrascht. Nach erster Prüfung schießen die Änderungsvorschläge der EU-Kommission zu weit über das Ziel hinaus. Zurzeit finden Abstimmungsgespräche mit den Ressorts, Ländern und Verbänden statt. Zu Letzterem ist auch der bdo eingeladen.

Am Beispiel des Mobility Package zeigt sich deutlich – der Bus wird immer mit dem Lkw „in einen Topf geworfen“. Die Personenbeförderung hat jedoch ganz andere Gegebenheiten als der Güterverkehr. Welche Möglichkeiten sehen Sie, diesen Unterschieden künftig stärker Rechnung zu tragen?

Mir ist bewusst, dass es durchaus gute Gründe für eine gesonderte Betrachtung der Regelungen für das Busgewerbe gibt. Dazu können wir gerne im Gespräch bleiben. Grundsätzlich sollte dort, wo Sachverhalte aufgrund europäischer Vorgaben gemeinsam geregelt werden, den Besonderheiten des LKW- beziehungsweise Busverkehrs entsprechend Rechnung getragen werden.

Die Bundesregierung setzt sich bei den Verhandlungen zur Eurovignetten-Richtlinie dafür ein, dass die notwendigen nationalen Handlungsspielräume der Mitgliedstaaten erhalten bleiben.



FÜNF GEFAHREN DROHEN. MINDESTENS.

Der oftmals vorschnell eingesetzte Superlativ ist hier ausnahmsweise einmal angemessen. Wenn es um die Beschreibung der EU-Straßenverkehrsinitiativen geht, muss man zwangsläufig zu weiträumigen Beschreibungen greifen. Schließlich handelt es sich tatsächlich um das größte Vorschlags-Paket seiner Art überhaupt. Aus Sicht der Busbranche gibt es zahlreiche gute Vorschläge. Daneben sind aber auch fünf Gefahren zu beobachten, die dem Mittelstand drohen.

Lenk- und Ruhezeiten

Darum geht es:

Mit der Anpassung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sollen die Arbeitsbedingungen von Lkw-Fahrern verbessert werden.



Gefahr:

Entscheidend ist die Frage, ob die Besonderheiten des Busgewerbes – und damit die Wünsche der Fahrgäste sowie die Verantwortung der Fahrer – wirklich Berücksichtigung finden. Unflexible Pausenzeiten auch bei geringen Fahrleistungen beispielsweise machen es Fahrern unmöglich, ihrer Arbeit und den Fahrgastbedürfnissen nachzukommen. Das schafft Stress und Frust.

Unser Vorschlag:

Es ist an der Zeit für spezifische Regeln für den Personenverkehr, eine praxistaugliche 12-Tage-Regelung auch für Inlandsfahrten und eine sinnvolle Gestaltung der Pausenzeiten.

Entsenderegulungen

Darum geht es:

Änderungen im Zusammenhang mit der Richtlinie 2014/67/EU sollen Arbeitsmärkte und Arbeitnehmer schützen.



Gefahr:

Es droht ganz konkret ein weiteres Zerfasern des EU-Binnenmarktes mit wachsenden büro-

kratischen Hürden. Für kleine mittelständische Unternehmen lohnt es sich nicht mehr, bestimmte Ziele anzufahren. Das Angebot für Fahrgäste und die wirtschaftliche Leistungskraft der Unternehmen gehen folglich zurück.

Unser Vorschlag:

Ausgehend von einem grundlegenden Bürokratieabbau braucht es eine Lex Specialis für den Verkehrsbereich mit besonderen Regelungen für Busse und den Verzicht der Anwendbarkeit der Entsenderegulungen auf den internationalen Verkehr.



Stimmen zum Mobilitätspaket:

„Es muss auch weiterhin möglich sein, den Ausgleich für eine verkürzte Wochenruhezeit an eine Regel-Tagesruhezeit anzuhängen. Die vorgesehene Änderung, solche Zeiten nur noch an eine 45-stündige Wochenruhezeit anzuhängen, wäre ein katastrophaler Eingriff in die Planung des saisonalen Reisegeschäfts und ein herber Rückschlag für die ohnehin zunehmend gebeutelte Bustouristik.“



Karl Reinhard Wißmüller, Busunternehmer aus Michelstadt und Vorsitzender des Landesverbands Hessischer Omnibusunternehmer (LHO)

Eurovignette

Darum geht es:

Mit der Revision der Eurovignetten-Richtlinie 1999/62/EG zielt die Europäische Kommission auf ein umfassendes Maut-System für ganz Europa und alle Fahrzeuge ab.



Gefahr:

Entweder wurde eine falsche Lenkungswirkung übersehen – oder bewusst in Kauf genommen. Klar ist jedoch: Eine Maut als neue Zwangsabgabe für Busse bringt zusätzliche Kosten mit sich. Diese würden sich aufgrund der Wettbewerbssituation in höheren Ticketpreisen niederschlagen. Ausgerechnet der umweltfreundlichste Verkehrsträger müsste eine konkrete Benachteiligung gegenüber dem Pkw erleben. Kein Wunder, wenn Bürger sich Mobilität nicht mehr leisten können oder wieder verstärkt in das Auto steigen.

Unser Vorschlag:

Der bdo setzt sich für eine Wahlfreiheit der Mitgliedstaaten sowie fairen Wettbewerb mit dem Pkw ein. Gebührensätze müssen an Nachhaltigkeitskriterien ausgerichtet sein.

reich erweisen. Teil des Pakets ist die Abschaffung der Niederlassungspflicht. Die Vorschläge drohen die bestehende Wirtschaftsordnung zu kippen. Wie sollen Unternehmen – insbesondere im Mittelstand – beispielsweise noch die nötigen Investitionen tätigen, wenn konkurrierende Anbieter einen Verdrängungswettbewerb im Nahverkehr beginnen.

Unser Vorschlag:

Die Liberalisierung des Fernbusmarktes hat eine völlig neue Mobilitätsoption eröffnet und sich in Deutschland als Vorteil für Fahrgäste erwiesen und sollte auf Europa ausgeweitet werden. Der Erhalt der Niederlassungspflicht im ÖPNV und der Schutz eigenwirtschaftlicher Verkehre sind aber mit Blick auf das wirtschaftliche Gleichgewicht nötig.

Liberalisierung des Marktzugangs

Darum geht es:

Mit der Revision der Verordnung 1073/2009 sollen Märkte liberalisiert werden – eine Chance für Fortschritte für Fahrgäste und Unternehmen. Bei diesem Eingriff in das wirtschaftliche Gleichgewicht vor Ort ist aber auch Augenmaß gefragt.



Gefahr:

Eine Ausweitung der Verordnung auf den Regionalverkehr und den ÖPNV könnte sich als folgen-

Clean Vehicle Directive

Darum geht es:

Die Anpassung der Richtlinie 2009/33/EG ist dazu gedacht, die notwendige Reduzierung der Emissionen auf den Weg zu bringen. Mit der Fokussierung auf bestimmte alternative Antriebe wird das Projekt aber zu eng gefasst und es entstehen Fehlentwicklungen.



Gefahr:

Unter Wissenschaftlern ist unbestritten, dass für die Umstellung auf alternative Antriebe eine grundlegende Technologieoffenheit erforderlich ist. Nur so können sich wirklich die besten Ideen durchsetzen. Dieses Gebot missachten die Vorschläge der EU. Auch die unrealistischen Quoten könnten die tatsächlichen Entwicklungen eher behindern.

Unser Vorschlag:

Der bdo setzt sich u.a. für realistische Quoten, Technologieoffenheit und natürlich mittelstandsfreundliche Regeln ein.

ZWEI POLITIKER, VIER FRAGEN.

Was bringen Europa und das Mobility Package? Zwei Mitglieder des Europäischen Parlaments beantworten die Fragen des bdo.

1. Die Reisebranche befürwortet die europäische Idee ausdrücklich. Kleine und mittlere Unternehmen in der Bustouristik beklagen aber zunehmend bürokratische Hindernisse. Warum liegen Anspruch und Wirklichkeit im Verkehrssektor derzeit weit auseinander? Und was wollen Sie dagegen tun?

Gesine Meißner (FDP): Ein grundsätzliches Problem bei europäischer Gesetzgebung ist, dass zur Behebung von Missständen oft mehr Nachweispflichten, mehr Berichtspflichten, kurzum mehr Formulare gefordert werden. So will man sicherstellen, dass die Regeln besser eingehalten und kontrolliert werden. Das trifft vor allem kleine und mittlere Unternehmen, die keine Abteilungen haben, die sich um diesen ganzen Papierkram kümmern können. Natürlich wird in Sonntagsreden immer über eine Förderung von KMUs gesprochen. Wenn es in den einzelnen Gesetzestexten dann aber konkret wird, ist das alles vergessen. Dann will man keine Ausnahmen für KMUs schaffen, weil man Schlupflöcher für Unternehmen fürchtet oder einfach ein einheitliches europaweites Regime bevorzugt statt nationale Flexibilität bei der Anwendung der Regeln. Ich ärgere mich häufig über diese Doppelmoral und versuche, KMUs bei meiner konkreten Gesetzesarbeit zu berücksichtigen.

Markus Ferber (CDU): Wir haben in der Europäischen Union ein grundsätzliches Problem damit, dass gut gemeinte europäische Regulierung oftmals für kleine und mittlere Unternehmen nur schwer umzusetzen ist. Das gilt nicht nur für den Verkehrsbereich, sondern auch für andere Branchen. Ich setze mich schon seit langem dafür ein, dass die Europäische Kommission bei ihren Folgeabschätzungen diesen Aspekt besser berücksichtigt. Ich finde: wir brauchen einen KMU-Check in der Gesetzgebung.

2. Das Initiativen-Paket „Europe on the Move“ scheint mehr Rück- als Fortschritte zu bringen. Die Positionen der Vertreter aus verschiedenen Regionen liegen weit auseinander. Gleiches gilt für Güter- und Personenverkehr. Was spricht dagegen, auf Neuerungen besser zu verzichten, wenn sich kein Kompromiss finden lässt?

Gesine Meißner (FDP): Die Kommission stand unter starkem Druck, die Regeln für den europäischen Straßengüterverkehr zu reformieren. Deutschland und Frankreich haben für ausländische LKW-Fahrer den nationalen Mindestlohn eingeführt mit untragbaren bürokratischen Hürden für die Transportunternehmen. In mehreren Mitgliedstaaten wurde verboten, die wöchentliche Ruhezeit in der Fahrerkabine zu verbringen, ohne dass es genügend Hotelangebote für Fahrer und LKW an der Autobahn gibt. Kurzum, es gibt Dinge, die neu geregelt werden müssen. Deswegen haben wir seit Jahren auf das Mobilitätspaket gewartet.

Markus Ferber (CDU): Bevor wir neue Gesetzgebung auf den Weg bringen, müssen wir deren Nutzen sehr genau begründen, denn für Schnellschüsse haben die Betroffenen zurecht wenig Verständnis. Grundsätzlich ist der Ansatz, die Ver-

kehrspolitik der Zukunft vor dem Hintergrund zahlreicher Herausforderungen aktiv zu gestalten allemal

besser, als sich von den Ereignissen überrollen zu lassen. Entscheidend dafür sind aber Vorschläge mit Augenmaß und dieses Augenmaß lässt die Kommission leider oft vermissen.

Ich ärgere mich häufig über diese Doppelmoral.

Gesine Meißner



Gesine Meißner, (FDP)



Markus Ferber (CDU)

3. Noch einmal zum Verhältnis von Güter- und Personenverkehr: Wäre es nicht sinnvoll, beide Bereiche jeweils getrennt zu betrachten? Es sind ja unterschiedliche Branchen, mit stark abweichenden Aufgaben, Bedürfnissen und Interessen.

Gesine Meißner (FDP): Völlig richtig! Wir sehen es gerade wieder bei den Diskussionen über die Lenk- und Ruhezeiten und den Regeln zur Entsendung, wo Güter- und Personenverkehr wieder in einen Topf geworfen werden. Natürlich brauchen auch Busfahrer vorgeschriebene Pausenzeiten, aber eben andere als LKW-Fahrer. Viele meiner Kollegen verstehen nämlich nicht, dass wir keinen rechtsfreien Raum für Busfahrer fordern. Und bei der Entsendung sollten Busfahrer auf jeden Fall ausgenommen werden.

Markus Ferber (CDU): Das sehe ich ähnlich. Ein Sektor-spezifischer Ansatz hätte auch eine zielgenauere Regulierung ermöglicht. Das halte ich für allemal besser als ein horizontaler Regulierungsansatz, der dann am Ende doch wieder mit Ausnahmen durchsetzt ist.

4. Busse im Fernlinienverkehr sowie im Bustourismus erreichen eine hervorragende Umweltbilanz. Was wollen und können Sie für den Busverkehr tun, damit die Potenziale beim Schutz natürlicher Ressourcen besser genutzt werden können?

Gesine Meißner (FDP): Wir müssen gute Rahmenbedingungen für den Busverkehr schaffen. Dazu gehört nicht nur das Mobilitätspaket. Mit der Revision der Verordnung 1073/2009 reden wir gerade auch über eine Marktöffnung für Fernbusse in Europa. In Deutschland haben wir damit gute Erfahrungen gemacht und für viele Menschen eine günstige Reisemöglichkeit geschaffen, die sich kein anderes Verkehrsmittel leisten können.

Markus Ferber (CDU): Die hervorragende Umweltbilanz, die Busse bereits heute im Fernlinienverkehr und im Bustourismus erreichen, muss regulatorisch besser berücksichtigt werden. Wir brauchen einen differenzierten regulatorischen Ansatz, der an die bestehende Umweltbilanz anknüpft und darauf aufbauend die richtigen Anreize setzt. Wer bereits heute eine ausgezeichnete Umweltbilanz hat, muss davon auch profitieren.



Zum Hintergrund:

Wir haben neben CDU/CSU sowie FDP auch SPD und Grüne angefragt, an dieser Stelle zum Mobility Package Position zu beziehen. Lediglich zwei Mitglieder des Europäischen Parlaments haben sich zu einem Interview bereit erklärt.



FÜR DIE MEISTEN MITTELSTÄNDLER GEHT ES UM VIEL. FÜR MANCHE UM ALLES.

Die aktuelle Konjunkturumfrage des bdo hat gezeigt, dass deutsche Busunternehmer sich von dem Mobility Package der EU bedroht fühlen.

Das Wohlbefinden der Fahrgäste sowie Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze. All das steht auch auf dem Spiel, wenn über das Mobility Package der EU gesprochen wird. Denn mit den anstehenden Veränderungen werden die Rahmenbedingungen für mehr als 80 Millionen Passagiere allein in Deutschland pro Jahr maßgeblich beeinflusst. Für viele Unternehmer geht es derzeit schon darum, ob sie Fahrten in bestimmte Länder oder über Grenzen hinweg überhaupt noch anbieten können. Damit einhergehend ist die Wirtschaftskraft gefährdet, die mit den Reisenden in die verschiedenen Regionen kommt. Mit falschen Richtungsentscheidungen droht, dass weitere Nachteile für Busse den Verkehr wieder stärker zurück auf Pkw und Flugzeug verlagern. Der Zuwachs an Emissionen und der Schaden für Umwelt und Gesundheit wären immens.

Zwar gab es auch einige sinnvolle Vorschläge aus dem EU-Verkehrsausschuss TRAN, trotzdem hat die bdo-Konjunkturumfrage zu Beginn des Jahres viele Befürchtungen unter Unternehmern zutage befördert. Fast die Hälfte von ihnen gibt grundsätzlich an, dass sie unzufrieden mit den Vorschlägen der EU-Kommission ist. Lediglich 12 Prozent befürworteten die geplanten Veränderungen in der aktuellen Form.



93 Prozent der befragten Unternehmer sprechen sich für eine Trennung der Regelungen für Personen- und Güterverkehr aus.

Der Grund für das weitgehend schlechte Stimmungsbild: Die Initiativen sind an einigen Punkten, sagen 50 Prozent der Befragten. 62 Prozent finden sie zu bürokratisch. Und 61 Prozent sehen darin zusätzliche Belastungen für die Fahrer statt Entlastungen.

Zu einer möglichen Maut äußerten sich die Unternehmer ebenfalls kritisch und warnen indirekt vor ungewollten Folgen. 51 Prozent gaben an, dass sie die zusätzliche Belastung auf die Fahrgäste umlegen müssten. Das Mobility Package behindert an diesem Punkt also soziale Teilhabe. Für insgesamt 6 Prozent stellt die Einführung der streckenabhängigen Maut eine massive Gefahr für das eigene Unternehmen dar. Linien müssten eingestellt und Mitarbeiter entlassen werden.

69% der Busunternehmen wollen die Ungleichbehandlung von Inlandsfahrten und grenzüberschreitenden Reisen bei Anwendung der 12-Tage-Regelung beendet sehen.

70% Zustimmung gibt es für eine notwendige Reduzierung des großen bürokratischen und planerischen Aufwands.

80% sagen, dass die Pausenregelungen mit strikt vorgegebener Abfolge der einzelnen Pausen an die Bedürfnisse der Fahrer angepasst werden müssen.

80% meinen auch: Starre Ruhezeiten bei insgesamt nur geringen Fahrzeiten können sinnvoll angepasst werden.

SPANNENDER ALS JEDER KRIMI

Wer hat was gemacht? Und wann? Was kommt wohl als nächstes? Diese klassischen Krimifragen wollen wir mit Blick auf die Abläufe beim Vorschlagspaket „Europe on the Move“ einmal beantworten. Unser Zeitstrahl mit wichtigen Ereignissen versucht zumindest einige Stationen auf dem Weg des Initiativen-Pakets nachzuzeichnen.

31.5.2017: EU-Kommissarin Violetta Bulc stellt den 1. Teil des Initiativen-Pakets „Europe on the Move“ vor, der eine grundlegende Modernisierung für das Mobilitäts- und Transportwesen in Europa bringen soll.

1.6.2017: Der bdo beginnt, Mitglieder des Europäischen Parlaments und Entscheidungsträger in Deutschland über Defizite der vorliegenden Vorschläge zu informieren. Das Fazit: Die umfangreichen Vorschläge werden fast alle Unternehmen betreffen – und für viele einen Nachteil mit sich bringen.

22.9.2017: Der Bundesrat befasst sich mit der geplanten Revision der Verordnung zu Lenk- und Ruhezeiten sowie den Änderungen der Richtlinie für die Entsendung von Kraftfahrern im Straßenverkehrssektor. Der bdo informiert die Regierungschefs der Länder sowie die Landesvertretungen über die Bedürfnisse der Busunternehmen.

19.10.2017: Zusammen mit anderen europäischen Busunternehmensverbänden ruft der bdo in einer gemeinsamen Erklärung nach fairen Wettbewerbsbedingungen und größerer Beachtung der Personenverkehrs-Branche.

8.11.2017: Die Europäische Kommission veröffentlicht die 2. Welle von Vorschlägen für den Verkehrssektor. Darin geht es neben den vielbeachteten Emissionsgrenzwerten für Pkw unter anderem auch um den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt.

27.11.2017: In einem Positionspapier bezieht der bdo offiziell Stellung zum 2. Teil der Verkehrsinitiativen der EU. Fazit: Neben Licht gibt es eben auch viel auch Schatten.

15.12.2017: Der Bundesrat befasst sich erneut mit dem Mobility Package. Im Vorfeld gehen den Landesvertretern wieder detaillierte Informationen durch den bdo zu.

19.12.2017: Berichterstatter Wim van de Camp legt seinen Entwurf zur Änderung der Lenk- und Ruhezeiten-Verordnung 561/2006 vor. Der bdo kommuniziert die Kritikpunkte am Arbeitsstand, von denen es einige gibt.

18.1.2018: Der bdo informiert auf nationaler und europäischer Ebene mit einer Broschüre zu Lenk- und Ruhezeiten über die Bedürfnisse von Fahrgästen und Fahrern im Personenverkehr. Gleichzeitig initiiert der Verband die Kampagne „Wir wollen die Trennung“ für eigene rechtliche Regelungen für Busfahrer.

Gleichzeitig können Änderungsvorschläge zu den vorgelegten Punkten der 1. Welle der Verkehrs-Initiativen gemacht werden. Der bdo sucht im Vorfeld das Gespräch mit zahlreichen Europaparlamentariern, unter anderem auch Wim van de Camp.

24.04.2018: Der bdo veranstaltet mit der einladenden italienischen Europaabgeordneten Isabella de Monte ein Parlamentarisches Frühstück in Brüssel bei dem der bdo mehreren Mitgliedern des Europäischen Parlaments die Perspektive der Busbranche näherbringen kann.

24.5.2018: Die Mitglieder des Verkehrsausschusses des Europaparlaments stimmen über die vorliegenden Vorschläge unter anderem zu Entsenderegelungen, Eurovignette und Lenk- und Ruhezeiten ab.

4.7.2019: Die Mitglieder des Europäischen Parlaments entscheiden sich dafür, die vorliegenden Vorschläge wieder an den Verkehrsausschuss zu überweisen. Damit müssen alle Punkte neu ausgehandelt werden. Bemerkenswert ist aber: In den Einzelabstimmungen finden sich vielfach Mehrheiten für Vorschläge, die sinnvolle Lösungen für den Busverkehr bedeuten würden. Vor allem: Die Besonderheit des Personenverkehrs - abgegrenzt vom Güterverkehr - wird ausdrücklich anerkannt. Da dies auch durch den Verkehrsausschuss zuvor bereits in ähnlicher Weise auf den Weg gebracht wurde, scheint eine Abkehr von diesem Konsens kaum mehr vorstellbar.



Mehr Informationen zum Mobility Package der EU und den Verbesserungsvorschlägen der Busbranche finden Sie unter anderem in unserem Flyer „Wir wollen die Trennung“ sowie unserer Broschüre über Lenk- und Ruhezeiten. Auf der bdo Website unter: www.bdo.org/Publikationen

Offizielle Förderer des bdo



Partner



Herausgeber:
 Bundesverband Deutscher
 Omnibusunternehmer (bdo) e. V.
 Reinhardtstr. 25 | 10117 Berlin

Redaktion & Gestaltung
 Christian Wahl

Bildnachweis:
 Steffen Bilger: Steffen Bilger, CDU
 Ertug: © European Union, 2015
 Meißner: Copyright Hagen Wolf

Stand: Juli 2018.
 Alle Informationen ohne Gewähr.

bdo Bundesverband
 Deutscher
 Omnibusunternehmer
info@bdo.org | www.bdo.org

in Zusammenarbeit mit
 Potter Promotion, potter.ag