

#POLITIK #BUS #FERNBUSSE 11. Dezember 2015

Fernbusse: „Trennt euch von den schwarzen Schafen!“

Die EVG bekräftigt ihre Forderungen nach einem fairen Wettbewerb zwischen Bahnen und Fernbussen. Insbesondere, was die Beschäftigungsbedingungen betrifft. „Wir brauchen eine Selbstverpflichtung der Branche, Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten, und wir brauchen entsprechende Kontrollinstrumente“, sagte der EVG-Vorsitzende Alexander Kirchner.



Die EVG bekräftigt ihre Forderungen nach einem fairen Wettbewerb zwischen Bahnen und Fernbussen. Insbesondere, was die Beschäftigungsbedingungen betrifft. „Wir brauchen eine Selbstverpflichtung der Branche, Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten, und wir brauchen entsprechende Kontrollinstrumente“, sagte der EVG-Vorsitzende Alexander Kirchner.

Bei Kontrollen werde immer wieder beanstandet, dass Lenkzeiten überschritten und Ruhezeiten nicht eingehalten werden, sagte Kirchner bei der Mitgliederversammlung der Allianz pro Schiene (ApS). EVG und mobifair wissen auch von Bus-Unternehmen, „die ganz klar aussagen, wenn wir alle Vorgaben einhalten würden, wären wir schnell raus aus dem Markt.“ Die

Einhaltung von Mindeststandards könne nicht auf Sub-Unternehmern abgewälzt werden. „Derjenige, der den Bus auf die Straße setzt, muss auch die Bedingungen für ordentliche Arbeit schaffen.“ Dies müsse auch im Interesse der Busunternehmen selbst sein, da sie in einem grenzüberschreitenden Wettbewerb stehen. „Sonst werden die Unternehmen, die gute Bedingungen schaffen, von Dumping-Unternehmen konkurrenziert werden.“

Helmut Diener, Geschäftsführer von mobifair e.V., unterstützte die Position der EVG. „Es gibt sicherlich viele weiße Schafe in der Branche, aber eben auch einige schwarze. Ich kann nur appellieren: Trennt euch von den schwarzen Schafen, denn die machen das Image der Fernbusbranche kaputt.“

Auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen sind an fairem Wettbewerb interessiert, sagte Christian Schreyer, Geschäftsführer von VeoliaTransdev Deutschland. „Wenn man sich die hochregulierte Schiene anguckt und daneben den völlig unregulierten Fernbusverkehr, dann herrschen hier völlig ungleiche Bedingungen.“ So koste ein Kilometer Fernbusverkehr ca. 1,20 €, ein Kilometer Schienenverkehr rund 22 €, davon rund 7 € Infrastrukturkosten, „und diese Kosten können wir nicht beeinflussen, solange die EVU ihre Infrastruktur bezahlen müssen.“ Schreyer sprach sich klar für eine Busmaut aus. „Damit wäre der Bus immer noch billiger als die Bahn, aber er würde endlich einen Beitrag zur Infrastrukturfinanzierung leisten.“

Als Vertreter der Fernbus-Branche stellte sich Thorben Greve, Geschäftsführer von MeinFernbus, der Diskussion. Für sein Unternehmen könne er garantieren, dass die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten kontrolliert werde. Die Preisunterschiede zwischen Bus und Bahn seien auch nicht auszugleichen, denn „die Schiene ist nun mal strukturell viel teurer.“ Bus- und Bahn-Unternehmen sollten sich aber darauf fokussieren, dass der motorisierte Individualverkehr der eigentliche Gegner sei. „90 Prozent aller Verkehre wird heute noch in Pkw gefahren, und jede Fernbusfahrt spart 15-20 Pkw-Touren.“ Er zeigte sich auch offen gegenüber der Forderung, sein Unternehmen durch mobifair zertifizieren zu lassen. „Das muss man sich in Ruhe angucken, ich bin da offen.“

Für die Allianz pro Schiene zog Geschäftsführer Dirk Flege ein positives Fazit der Diskussion. „Bahn und Bus müssen eigentliche keine Gegner sein, sondern strategische Partner.“ Die Politik versuche die beiden Verkehrsträger auseinander zu dividieren, aber „wir müssen eigentlich zusammenarbeiten. Vor allem aber brauchen wir eine gesamthaft angelegte Verkehrspolitik.“



[Alle Bilder anzeigen »](#)