„Chancen und Blockaden im Bustourismus – Klimaschonendes Reisen versus Wettbewerbsverzerrungen“ – Bustouristikkongress des bdo

„Chancen und Blockaden im Bustourismus – Klimaschonendes Reisen versus Wettbewerbsverzerrungen“ – das war das Thema des zweitägigen Tourismuskongresses, zu dem der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) Mitte Februar nach Berlin eingeladen hatte.

„Bei einem Langzeitflug muss kein Pilot eine Pause einlegen!“ Mit dieser Aussage brachte bdo-Vizepräsidentin Dr. Gisela Volz die unsinnige EU-Neuregelung der neuen Lenk- und Ruhezeiten auf den Punkt. Die baden-württembergische Busunternehmerin berichtete den über 150 Kongressteilnehmern mit vielen Beispielen „von ganz tief unten aus der Praxis“, wie das Geschäft nach dem Ende der 12-Tage-Regelung im täglichen Busalltag wirklich läuft. Ihr lebhafter Vortrag machte bewusst, dass in jeder bitteren und traurigen Wahrheit auch etwas Komisches liegt. Denn mit ihren Praxisschilderungen löste sie mehrfach Heiterkeit aus – obwohl die Mehrzahl der Zuhörer unter den gleichen Problemen leiden.

bdo-Vizepräsidentin Dr. Gisela Volz

Die neuen Lenk- und Ruhezeiten bildeten das Hauptthema des Tourismuskongresses. Diese EU-Bestimmung hält bdo-Präsident Wolfgang Steinbrück „schlichtweg für eine Existenz gefährdende, an der Realität vorbeigehende Regelung“. In seinem Eröffnungsvortrag kritisierte er, dass sich dadurch die Verkehrssicherheit nicht erhöhe und es außerdem keine Vorteile für Reisegäste und Fahrpersonal bringe.

bdo-Präsident Wolfgang Steinbrück

Im Gegenteil. „Gerade unsere Fahrer haben in der Folge weniger Einkommen und weniger Freizeit mit ihren Familien.“ Außerdem sei dadurch auch das Hotel- und Gaststättengewerbe betroffen, legte er dar.

An die Abgeordneten aus dem Bundestag und dem EU-Parlament appellierte er, „Fehler einzugestehen und diese dann zu korrigieren“. Steinbrück mahnte: „Geben Sie uns die 12-Tage-Regelung wieder. Lassen Sie uns um Gottes Willen ein Stück Flexibilität. Wir sind keine Lkw-Unternehmer und unsere Fahrer transportieren kein gepökeltes Schweinefleisch. Wir sind Busunternehmer und wir befördern Menschen und schenken ihnen unvergessliche Erlebnisse.“

Ernst Hinsken, Beauftragter der Bundesregierung für Tourismus, unterstützt das Anliegen. Auch er meinte, dass diese bestehenden Lenk- und Ruhezeiten „zu Recht kritisiert“ werden. Gleichzeitig verwies er darauf, dass sich Deutschland damals bei der Abstimmung in Brüssel als einziges Land der Stimme enthalten hatte. Er versicherte: „Wir bleiben hier am Ball.“

Ebenso ist der Dachverband IRU den Worten seines Vizepräsidenten Yves Mannaerts zufolge bemüht, „historische Fehler zu korrigieren“. Nun müsse allerdings die Mehrheit der 27 Verkehrsminister überzeugt werden, dass sie die Wiedereinführung der 12-Tage-Regelung unterstützen. Doch bisher haben sich nur drei Länder dazu bereit erklärt. Mannaerts betonte: „Wir sind weiter im Gespräch.“ Doch er verdeutlichte auch: „Es gibt Fortschritte, aber der Weg zum Ziel ist noch lang.“

Beauftragter der Bundesregierung für Tourismus Ernst Hinsken

„Ich habe großes Verständnis für diese Probleme“, ließ Annette Faße, tourismuspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, wissen. Sie arrangierte ein Treffen mit dem zuständigen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium und erfuhr, dass gegenwärtig eine Studie erarbeitet werde, deren Ergebnis Anfang 2009 erwartet wird. „Wenn nach dem Erscheinen der Studie eine klare Sachlage vorliegt, bin ich dafür, konsequent notwendige Änderungen auf europäischer Ebene einzufordern“, bekräftigte Faße. Offenbar zeichnet sich ein hoffnungsvoller Lichtstrahl am Ende des Tunnels ab. Doch Steinbrück forderte die Politiker auf allen Ebenen auf, „nicht auf halben Wege stehen“ zu bleiben.

Rechtsanwalt Johannes Krems, Geschäftsführer des Verbandes Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen, erklärte im sehr gut besuchten Workshop Bustouristik die seit dem 11. April 2007 bestehenden Personaleinsatzbedingungen recht ausführlich. Dabei stellte er Vor- und Nachteile gegenüber und erläuterte an Beispielen sehr anschaulich, wie die einzelnen Bestimmungen konkret wirken.

Diese veränderten Sozialvorschriften hatte zuvor „keiner Ernst genommen. Jetzt sind sie da und keiner kommt damit zu recht“, konstatierte bdo-Hauptgeschäftsführer Gunther Mörl. Er legte dar, wie kompliziert der (Erkenntnis-)Weg durch die EU-Instanzen ist, um an dieser falsch montierten Schraube wieder zu drehen. Allerdings konnte er ebenfalls Hoffnung verbreiten: „Da bewegt sich was.“ Gemeinsam mit der IRU erarbeitete der bdo ein 12-seitiges Heft über den „Wegfall der 12-Tage-Regelung in der Reisebustouristik“, in dem Argumente für die Wiedereinführung zu finden sind.

Steinbrück forderte jeden Unternehmer auf, sich selbst um eine rasche Änderung zu kümmern, in dem mit den Abgeordneten gesprochen und die Situation vor Ort konkret erläutert werde. Denn zahlreiche Organisationen sind inzwischen überzeugt: Die entstehenden Extrakosten werden den Reisebustourismus kaputt machen.

Versicherungsmakler Thomas Dittmeier griff das Thema ebenfalls auf und ging darauf ein, welche versicherungsrechtlichen Probleme die Leihfahreranmietung mit sich bringen. „Hierzu lässt sich eindeutig aufführen“, so Dittmeier, „dass Versicherungsschutz zur Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung besteht, solange bestimmte Kriterien erfüllt sind. Denn „die Vermietung des Busses ohne Fahrer gegen Geld ist eine Selbstfahrervermietung und erfordert zusätzlichen Versicherungsschutz“, erklärte er.

Apropos Geld. In seiner mit viel Beifall unterbrochenen Eröffnungsrede ging bdo-Präsident Steinbrück auch auf das Dauerthema der verfehlten Subventionspolitik ein. Die nach wie vor praktizierte Staatsgeldvergabe war, ist und bleibt „ein Schlag ins Gesicht für den Mittelstand“, argumentierte er. Milliardenschwere Investitionen fliessen in die Bahn und das Flugwesen. Dies belegte er mit aktuellen Beispielen. „Und wir, die das Rückgrat der Wirtschaft sein sollen, gehen faktisch leer aus“, schlussfolgerte Steinbrück. Er führte dann weiter aus: „Busunternehmen stehen in der Mitte der Gesellschaft und unsere Gäste repräsentieren vorbildlich den Querschnitt unserer Gesellschaft. Forschungsinstitute werden nicht müde, uns eine positive Entwicklung zu bescheinigen, weil zumindest der demografische Faktor im Bustourismus unser Freund ist. Nur die Politik sieht uns Mittelständler offenbar mittlerweile am Rand des wirtschaftlichen Systems.“

Tourismusbeauftragter Hinsken wollte das nicht so stehen lassen. Er gab dem bdo-Präsidenten „teils Recht und teils Unrecht“, dass er „das mangelnde Verständnis der Politik“ beklage. So liege der Bundesregierung ein touristischer Bericht vor, in dem sich „über mehrere Seiten“ dem Thema Bustourismus gewidmet werde. Hinsken verwies darauf, dass die Nachfrage nach touristischen Dienstleistungen steige.

Die Branche hätte die größten Zuwächse zu verzeichnen. Daran hätte der Bus eine wichtige Aufgabe, zumal diese Reiseart durch Klimawandel und Demografie „gut in die Landschaft“ passe. Denn „ein Bus ist umweltschonender mit 50 Leuten an Bord als 50 Pkw“.

Stichwort: Umweltschutz. Als aktuelle bustouristische Hürde macht sich nun die Kennzeichnungsverordnung bemerkbar. Seit Jahresbeginn haben Berlin, Hannover und Köln entsprechende Umweltzonen eingerichtet. Weitere Städte folgen noch in diesen Tagen und Wochen. Die Regelungen sehen vor, dass ab 2010 oft nur noch Busse mit Euro-III-Norm in diese markierten deutschen Innenstädte fahren dürfen, wenn sie mit einem Rußfilter nachgerüstetet wurden. „Das sind Busse“, macht Steinbrück klar, „die noch im Jahr 2006 produziert und zugelassen wurden“. Darum fordert der bdo diese neue Umweltstufe zu verhindert oder zumindest „den Bus aus der Verordnung herauszunehmen“.

Berlins Umweltsenatorin Katrin Lompscher gehört mit zu den Verfechtern der harten Umweltzonenlinie. Doch auf dem Kongress räumte sie nun ein: „Die zweite Stufe stellt uns vor Herausforderungen.“ Sie mache die letztendliche Entscheidung nun davon abhängig, „in welchem Umfang Nachrüstmöglichkeiten bestehen“. Von den Praktikern musste sie sich sagen lassen, dass es für den Reisebus derartige Filtersysteme nicht gibt. Lompscher versprach, dass demzufolge „die zweite Stufe neu bewertet werden“ müsse.

Unklar blieb auch weiterhin, wie die anderen Städte damit verfahren. Problematisch stellt sich nach wie vor auch die ungeklärte Lösung der Ausnahmegenehmigungen dar, die bisher für jede Umweltzonenstadt neu beantragt werden muss. Dies verteure nicht nur die Sache, sondern erschwere sie auch bürokratisch enorm. Denn die billigen Plaketten werden im Gegensatz dazu bundesweit anerkannt.

Katrin Lompscher, Umweltsenatorin von Berlin

Prof. Dr. Edgar Kreilkamp, Leuphana Universität Lüneburg

Tourismusbeauftragter Ernst Hinsken bezweifelte, dass das mit der Befreiung des Busses aus diesem Umweltzonenspiel funktioniert.

Er plädierte aber für (bessere) Übergangszeiten und bekräftigte noch einmal die Umweltfreundlichkeit dieses Reisemittels. „Hier darf nicht das Kind mit dem Bade ausgeschüttet werden“, diktierte er den Kommunalpolitikern ins Stammbuch. Als äußerst „positiv“ bezeichnete der Tourismusbeauftragte die neue Reiseleiterregelung, die nun EU-weit gilt. So müsse nicht mehr der eigentlichen Reiseleiter seinem Kollegen in der besuchten Stadt den Platz frei machen.

Über die neue Emissionsschutzverordnung und den Omnibus referierte Dr. Peter Liese. Das Mitglied des Europäischen Parlaments spannte dabei die Brücke zwischen den politischen Forderungen und der Realität. Er plädierte dafür, die Einnahmen aus dem Emissionshandel beim Flugverkehr direkt den Busunternehmern zukommen zu lassen, um sie steuerlich zu entlasten. Schließlich sei der Bus das umweltfreundlichste Verkehrsmittel und nur mit ihm lasse sich auch klimaschonend Reisen. Der EU-Ministerrat lehnte diesen Vorstoß zunächst ab, weil Steuersenkungen nicht in Frage kämen.

Doch die parlamentarische Kommission in Brüssel will nicht locker lassen und die Steuererleichterungen für den Busverkehr wieder in die Diskussionsvorlage über den Emissionshandel bringen. Er appellierte an die Kongressteilnehmer, dass sich jeder Busunternehmer dafür stark machen solle. Dies würde auch dem Parlament in Brüssel helfen, die Vorschläge umzusetzen.

Im weiteren Kongressverlauf referierte Prof. Dr. Edgar Kreilkamp von der Leuphana Universität Lüneburg über die Marktchancen der Bustouristik. Aspekte wie ältere Leute, Klimawandel und Incoming sprechen zunächst für einen wachsenden Zuspruch des Reisemittels. Aber der Wissenschaftler machte schnell deutlich, dass diese Themen durchaus keine Selbstläufer seien und die Zielgruppen neu definiert werden müssten. So sei der Begriff „Senioren“ inzwischen längst verpönt, erläuterte er. Eine Umfrage ergab, dass alle Menschen unter 74 sich nicht als „alt“ sähen und sie deshalb auch nicht so angesprochen werden wollten.

Auf Grund der gesellschaftlichen Gesamtsituation verschiebe sich das Busreisealter immer mehr ins höhere Lebensalter. Dies müsse bei der Reiseplanung bereits berücksichtig werden, mahnte er an. Nur ein großer Reiseveranstalter habe bisher erkannt, dass Menschen jenseits der 50 inzwischen andere und sehr differenzierte Urlaubsvorstellungen hätten und realisieren möchten.

weiter Seite 9

Anzeige

Wilms
Rechtsanwälte Berlin - Dortmund

Tätigkeitsschwerpunkte:
Fracht-, Speditions- und Lagerrecht

insbesondere:
Vertragsgestaltung, Transportschadensabwicklung, Lademittelrecht, LKW-Unfallbearbeitung, Lenkzeitüberschreitungen u. ä.

Alt-Tempelhof 41
12103 Berlin
Telefon (030) 757 96 40
Telefax (030) 757 96 48

Ostenhellweg 28
44135 Dortmund
Telefon (0231) 57 92 02
Telefax (0231) 57 91 40

www.wilms-berlin.de

dbpromotion, HH

Ob neu oder gebraucht:
Hauptsache, ein Transporter von Mercedes-Benz.

Alles Plaketti!

Vito mit EURO 4 und grüner Umweltplakette ab **119,– €***

Ab sofort im TGC Berlin-Brandenburg: der Vito mit Euro 4-Abgasnorm samt grüner Umweltplakette. Natürlich zum Umwelt-Preis: *Vito 111 Kastenwagen, EZ 2006, Leasing-Sonderzahlung 3.490,– €, 24 Monate Laufzeit, 40.000 km Gesamtlaufleistung, ab 119,– € pro Monat – ein Angebot der Mercedes-Benz Bank AG. Und Ihren gebrauchten Transporter ab EZ 1995 (exklusive Minivans) nehmen wir zum DAT-Wert plus 2.000,– € in Zahlung. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Mercedes-Benz

TGC Transporter Gebrauchtwagen Center
Berlin-Brandenburg

Mercedes-Benz TGC der Daimler AG
Seeburger Straße 27, Blankenburger Straße 99-105
Hotline 030/39 01-50 00, www.berlin.mercedes-benz.de

Dazu sind qualifizierte und hochwertige Angebote notwendig. Grundsätzlich muss die Zielgruppe der aktiven Älteren sehr ernst genommen werden. Das beginnt bei klaren Aussagen in der Ansprache und endet in der Erlebnisqualität. Für diesen Personenkreis stehen Kultur und Natur sehr im Vordergrund. Prof. Dr. Kreilkamp ist überzeugt, dass der Klimawandel für den Bustourismus „nur eine geringe Bedeutung“ habe. „Das Reiseverhalten wird sich deswegen nicht ändern.“

Das liegt sicherlich nicht nur (mit) daran, dass der Bus ohnehin das umweltverträglichste Beförderungsmobil ist. Rolf Pfeifer, Geschäftsführer des „forum anders reisen“-Vereins machte es in seinem Vortrag deutlich:

Für eine Tonne Kohlendioxid kann der Bus 31 250 km fahren. Die Bahn schafft es dabei nur auf 12 231 km, der Pkw benötigt 6944 km und das Flugzeug kommt gerade mal 2525 km. Allerdings haben die Fluggesellschaften und -reiseveranstalter die Chance, „sich mit dubiosen Klimaschutzmodellen ‚grün’ zu waschen und sich so in den Medien zu profilieren“, kritisiert Pfeifer. Dagegen habe der Busunternehmer „keine Profilierungsmöglichkeit: sein Produkt ist schon per se ‚grün’!“, schildert er und schlug vor, den Busreisenden ein kostenloses Kohlendioxid-Zertifikat auszuhändigen, weil sie durch die Wahl dieses Reisemittels den Treibhauseffekt gemildert haben.

Das umfangreiche und sehr informative Kongressprogramm wurde durch einen Vortrag des Steuerberatungsbüros holtkötter + holtkötter sowie eine Präsentation der Bundesgartenschau 2009 in Schwerin abgerundet.

bdo-Hauptgeschäftsführer Mörl appellierte abschließend nochmals an jedes Mitgliedsunternehmen, aktiv mit den Politikern zu reden. „Denn es geht um den Tourismus in Deutschland. Wir haben 5000 Unternehmen. Das ist ein Multiplikator sonders gleichen. Und wir haben die Chancen. Geben Sie es nicht auf!“

bdo stärkt bustouristische Vielfalt - bdo und DRV zukünftig gemeinsam unterwegs

Mit sofortiger Wirkung ist der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) förderndes Mitglied beim Deutschen ReiseVerband e.V. (DRV). Darüber informierte der Dachverband der privaten Busunternehmen in Deutschland am 25. Februar.

Der bdo folgt damit dem Wunsch seiner Mitgliedschaft, Interessen zu bündeln und neue verbandspolitische Kooperationen einzugehen.

Aufgrund der Bandbreite touristischer Aktivitäten beider Verbände entschloss sich der bdo zum Eintritt in den DRV. Dies auch mit dem Ziel, den Bustourismus in deutschen Reisebüros noch besser zu positionieren.

Bereits in den vergangenen Jahren pflegte der bdo einen intensiven Austausch zum DRV. In regelmäßig geführten Gesprächen wurden bereits branchenrelevante Themen erörtert und punktuell aufbereitet.

Impressum

Herausgeber:
Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.
Hedemannstraße 13, 10969 Berlin

Redaktion:
Gerd Bretschneider
Sandra Elsanowski
Tel.: 030.251 06 91 - Fax: 030.251 06 93
www.fuhrgewerbe-innung.de - info@fuhrgewerbe-innung.de

Versand:
Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e. V.

Auflage: 1.500 Exemplare

Satz, Layout, Druck, Anzeigenverwaltung:
FGIBB Service GmbH
Hedemannstraße 13, 10969 Berlin
Tel.: 030.25 29 50 10 - Fax: 030.25 29 50 11
www.fgibb.de - post@fgibb.de

Titelbild/Quelle:
Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo)

Bundesregierung beruft bdo in wissenschaftlichen Beirat - Studie zu den Auswirkungen der Sozialvorschriften begonnen

Bis zum Ende der Legislaturperiode im Deutschen Bundestag muss die Bundesregierung einen Bericht zu den Auswirkungen der neuen Lenk- und Ruhezeiten vorlegen, so ein Beschluss der Bundestagsabgeordneten. Mit der Untersuchung beauftragt wurde das Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr (dwif consulting GmbH). Der bdo wurde in den wissenschaftlichen Beirat berufen.

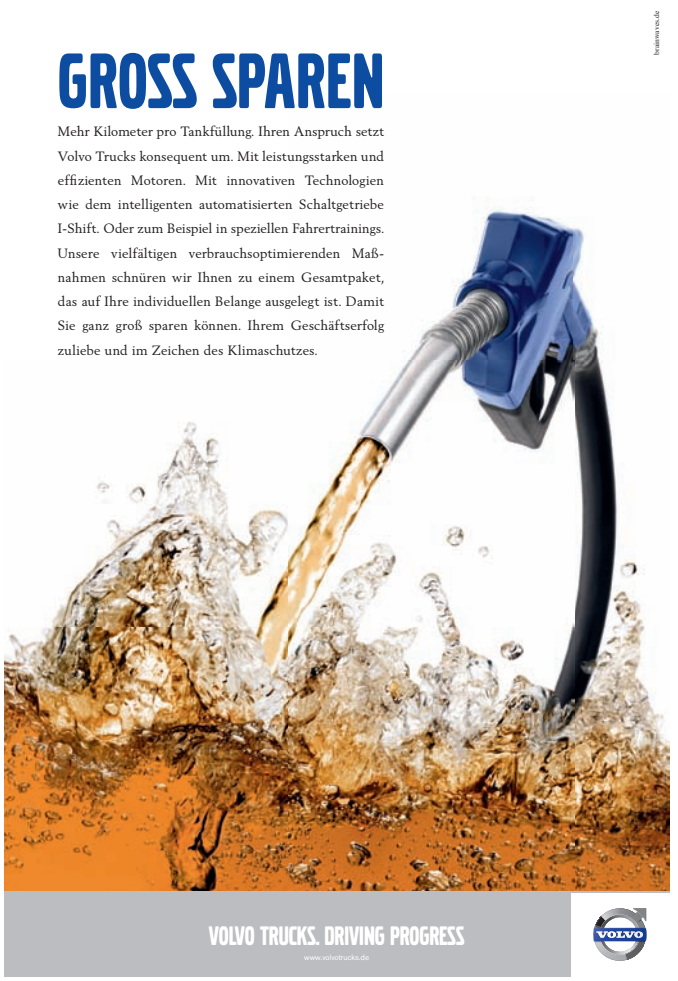
Mit Inkrafttreten der neuen europaweit einheitlichen EG-Sozialvorschriften zum 11. April 2007 kam es zu gravierenden Änderungen bei den Lenk- und Ruhezeiten für das Omnibusgewerbe. Insbesondere der Wegfall der 12-Tage-Regelung bereitet seitdem vielen Unternehmen massive Probleme.

Die Parlamentarier des Deutschen Bundestages erkannten dies sehr früh und haben die Bundesregierung beauftragt, eine Studie zu den Auswirkungen der neuen Lenk- und Ruhezeiten in Auftrag zu geben. Mittlerweile wurde das Deutsche Wirtschaftswissenschaftliche Institut für Fremdenverkehr (dwif consulting GmbH) vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBS) beauftragt, die Untersuchung durchzuführen. Begleitend dazu wurde ein wissenschaftlicher Beirat ins Leben gerufen.

Neben Vertretern des Bundesministerium für Arbeit und Soziales und des BMVBS, des Bundesamtes für Güterverkehr und der Gewerkschaft ver.di ist für die Busbranche der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) vertreten. Darüber hinaus wurden zwei Einzelunternehmen in den Beirat gewählt.

Die Ergebnisse der Studie wird die Bundesregierung im ersten Quartal des Jahres 2009 dem Deutschen Bundestag präsentieren. In der Studie enthalten sein werden auch Befragungen von Unternehmen und Fahrpersonal, die ab April beginnen. Der bdo appelliert bereits jetzt an alle Unternehmen, zahlreich daran mitzuwirken. Nur so kann ein möglichst detailliertes Bild der Auswirkungen der Lenk- und Ruhezeiten vorgenommen werden.

Allerdings warnt der bdo die deutsche Politik davor, alle politischen Diskussionen zur Wiederherstellung der 12-Tage-Regelung bis zu den Ergebnissen der Studie zu vertagen.

Vor allem auf europäischer Ebene wird das Thema derzeit intensiv behandelt und steht auch auf der Tagesordnung der nächsten Sitzung des europäischen Verkehrsministerrates Anfang April.

Anzeige