



---

# Sozialbedingungen im Bus- und Fernbusverkehr in Europa

ETF POLITISCHE FORDERUNGEN

# ETF POLITISCHE FORDERUNGEN

Die Covid-19-Pandemie brachte den Bus- und Fernbussektor zum Erliegen. Während des ersten Lockdowns kam der Verkehr in dem Sektor zum Stillstand, und die Erholung in den vergangenen zwei Jahren ging sehr langsam voran. In der Zwischenzeit haben sehr viele Bus- und Fernbusfahrer:innen eine Arbeit in anderen Branchen gefunden. Da sich der Sektor allmählich erholt, ist die ETF der Ansicht, dass es an der Zeit ist, zu untersuchen, was getan werden muss, damit der Sektor attraktiver und besser positioniert ist, so dass qualifizierte Busfahrer:innen gehalten bzw. zurückgewonnen werden können.

## Die von der ETF in Auftrag gegebene Studie „Sozialbedingungen im Bus- und Fernbusverkehr in Europa“ zeigt folgende Haupthindernisse für die Attraktivität des Sektors auf:

1. **Niedrige Lohnniveaus / Bus- und Fernbusfahrer:innen müssen lange Arbeitszeiten in Kauf nehmen, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Arbeitsbezogene Aufgaben werden oft nicht als Arbeitszeit erfasst, so dass die Fahrer:innen für weniger Stunden vergütet werden, als sie tatsächlich arbeiten.**
2. **Schlechte Work-Life-Balance/lange Arbeitszeiten und Abwesenheit von zu Hause – letzteres vor allem im internationalen Gelegenheitsverkehr – gefährden das familiäre und soziale Leben und stehen nicht im Einklang mit einem modernen Lebensstil und den Erwartungen.**
3. **Unvorhersehbarer Schichtdienst und schlechte Arbeitsorganisation/unregelmäßige und unvorhersehbare Dienstpläne sowie die kurzfristige Ankündigung von Schichten haben negative Auswirkungen auf das private, soziale und familiäre Leben der Busfahrer:innen sowie auf die Dauer und Qualität der Ruhezeiten.**

## Die Studie zeigt zudem Folgendes auf:

- Sozialdumping ist aufgrund unlauterer Geschäftspraktiken weit verbreitet. Laut unserer Studie stellen die Gewerkschaften in allen europäischen Ländern fest, dass die Bestimmungen selten angewandt und nur schwach durchgesetzt werden und dass die Zahl der Kontrollen und Sanktionen niedrig ist.
- Trotz der von den europäischen Ländern ergriffenen Maßnahmen und finanziellen Hilfspakete sind die Beschäftigungszahlen in dem Sektor während der Covid-19-Pandemie zurückgegangen. Das Kurzarbeitergeld reichte nicht aus, die Einkommensverluste der Beschäftigten auszugleichen, da es lediglich den Grundlohn abdeckte. Aufgrund des Verlustes zusätzlichen Einkommens, von dem viele Busfahrer:innen abhängig waren, verließen viele Beschäftigte den Sektor, wodurch sich der Mangel an Busfahrer:innen weiter verschärft hat.
- In dem Sektor haben sich neue Geschäftsmodelle etabliert, jedoch nicht zum Vorteil des Sektors. Die ETF-Studie zeigt, dass die Betreiber – da eine Beschäftigung des Personals zu fairen Bedingungen kostenintensiv ist – nichttraditionelle Beschäftigungsmodelle anwenden, darunter Scheinselbstständigkeit, Plattformen und Leiharbeit. Dies führt dazu, dass der Sektor flexibler und unsicherer wird.
- Es herrscht ein Mangel an Infrastruktur, wie etwa sanitären Einrichtungen, Toiletten und Unterkunft. Dieser Umstand macht den Beruf für Frauen und junge Menschen unattraktiv, während das Durchschnittsalter der Busfahrer:innen rapide steigt.

Sicher ist, dass der Bus- und Fernbussektor in Europa ohne Bus- und Fernbusfahrer:innen keine Zukunft hat.

## Um Busfahrer:innen zurückzugewinnen, müssen folgende Voraussetzungen geschaffen sein:

- eine stärkere Gesetzgebung als Ausgleich für die Neigung innerhalb der Branche zu Kostensenkung und voller Arbeitsflexibilität
- eine breite Abdeckung durch die Tarifverträge als Garantie für bessere Lohnniveaus, Arbeitsbedingungen sowie den Zugang zu Sozialleistungen; als Ergänzung zu den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen und um Gesetzeslücken zu schließen. Ein hoher Abdeckungsgrad der Tarifverträge gewährleistet bessere Rahmenbedingungen im Personenkraftverkehrssektor, verhindert Sozialdumping und fördert den lautereren Wettbewerb.

Mit Rücksicht auf das oben Dargelegte

## ruft die ETF die Europäische Kommission auf

- die ETF-Studien „Fahrerübermüdung im europäischen Straßenverkehr“ und „Sozialbedingungen im Bus- und Fernbusverkehr in Europa“ in den Mittelpunkt aller künftigen politischen Initiativen zu stellen;
- den gewerblichen Personenkraftverkehr in alle ihre künftigen Maßnahmen im Bereich Straßenverkehrssicherheit zu stellen und die Sicherheitsprotokolle des Sektors engmaschig zu überwachen, mit dem Ziel, die Regularien im Hinblick auf die Erhöhung der Sicherheit von Fahrer:innen, Fahrgästen und Verkehrsteilnehmern anzupassen;
- die Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten für Bus- und Fernbusfahrer:innen nicht abzuändern;
- die 12-Tage-Regelung nicht auf andere Formen des Bus- und Fernbusverkehrs zu erweitern;
- Regelungen zu verabschieden, mit denen das Prinzip des Einfahrerbetriebs in Bezug auf die bestehende 12-Tage-Regelung ordnungsgemäß durchgesetzt und kontrolliert wird;
- Regelungen zur vollen Durchsetzung der zulässigen Höchstarbeits- und Lenkzeiten zu verabschieden, was die Vermischung zwischen Tätigkeiten außerhalb und innerhalb des Arbeitsbereichs betrifft;
- die Möglichkeit für unterbrochene Pausen und unterbrochene Ruhezeiten aus den Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten auf EU-Ebene zu eliminieren.

## Die ETF ruft die Mitgliedstaaten auf

- in die Durchsetzungs- und Kontrollkapazitäten zu investieren, da dies die einzigen Instrumente sind, um die Kultur der Einhaltung der Gesetze im Bus- und Fernbussektor wiederherzustellen;
- eine solide nationale Rechtsgrundlage für eine breite Tarifbindung in dem Sektor zu schaffen.

## Die ETF nutzt die Gelegenheit, ihren Aufruf an die Bus- und Fernbusbetreiber zu wiederholen

- sicherzustellen, dass die EuGH-Entscheidung vom 14. Mai 2019 in der Rechtssache C-55/18 über die Arbeitszeiterfassung und -dokumentation im gesamten Sektor umgesetzt wird;
- sicherzustellen, dass die für alle arbeitsbezogenen Aufgaben aufgewandte Zeit (nicht nur die Lenkzeit) sowie die Zeit vom und zum Standort der Fahrzeuge als Arbeitszeit erfasst und dokumentiert wird;
- die Dienstpläne in einer vernünftigen, realistischen und transparenten Weise zu erstellen; Nachtfahrten, unvorhergesehene Arbeitszeit und Stress zu vermeiden oder zu begrenzen und alle Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten;
- die Bestimmungen über die Sicherheit und Gesundheit zu befolgen, beginnend mit der Einführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Work-Life-Balance der Busfahrer:innen und der Sicherstellung adäquater Raststätten, einschließlich der Unterbringung auf Fernstrecken;
- Tarifverträge auf sektoraler Ebene und auf Unternehmensebene zu schließen.

Und schließlich ruft die ETF die Europäische Arbeitsbehörde auf, einen jährlichen Aktionsrahmen für den Bus- und Fernbusverkehr einzurichten. Dieser Sektor verdient besondere Aufmerksamkeit, bessere Informationen über die Rechte und Pflichten, umfangreichere grenzüberschreitende Kontrollen sowie einen konstruktiven Austausch zwischen politischen Entscheidungsträgern, Sozialpartnern und Aufsichtsbehörden, damit er ein besserer Arbeitsplatz für unsere Arbeitnehmer:innen wird!

*Die Studie basiert auf Forschung, die in elf EU-Mitgliedstaaten (Österreich, Belgien, Tschechien, Dänemark, Frankreich, Deutschland, Italien, Schweden, den Niederlanden, in Spanien und in der Slowakei) durchgeführt wurde.*

*Die Methodik der Studie umfasste eine umfangreiche Literaturrecherche, Interviews mit Gewerkschaftsvertreter:innen in den untersuchten Ländern sowie Diskussionen in drei länderübergreifenden Workshops, die im Jahr 2021 durchgeführt wurden.*



## FÜR WEITERE INFORMATIONEN:

Ekin Öztürk, ETF Politikbeauftragte für den Straßenverkehr  
[road@etf-europe.org](mailto:road@etf-europe.org)

European Transport Workers' Federation  
Galerie Agora  
Rue du Marché aux Herbes 105, Bolte 11  
1000 Brussels – BELGIUM

[www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)  
**Facebook:** @ETFROADSECTION  
**Twitter:** @ETF\_Europe

Die ETF vertritt über 5 Millionen Transportbeschäftigte aus Verkehrsgewerkschaften aus 38 europäischen Ländern.