

01.04.2015 - 29 Tage am Stück im Einsatz

Kehrseite der kleinen Preise bei Fernbuslinien

von Jochen Gester

An den Fernbuslinien zeigen sich die verheerenden Folgen der Liberalisierung des Fernverkehrs.

Unter der Bedingung wachsender Globalisierung der Güterströme und unter den Anforderungen der Just-in-time-Produktion bekommt die Logistik eine hervorragende Bedeutung in der Ökonomie der Kapitalverwertung. Die Logistikkosten gehen in die Wettbewerbsfähigkeit ein, ihr jeweiliger Preis entscheidet mit über die Auftragsvergabe. Zum zweiten steigt die Verletzlichkeit der Logistikketten, deren Unterbrechung kann teurer sein als ein einwöchiger Streik in der Produktion. Diesen Gefahren begegnen Unternehmen in erster Linie mit dem Umbau der Betriebe hin zu prekären Arbeitsstrukturen: Sie sollen einerseits die Kosten senken, andererseits die Beschäftigten möglichst wehrlos und abhängig machen. Darin werden sie dann durch den Gesetzgeber tatkräftig unterstützt.

Jüngstes Beispiel ist die Liberalisierung des Fernverkehrs, die u.a. die Gründung von Fernbuslinien fördert. Darauf hatte sich die schwarz-gelbe Bundesregierung mit Unterstützung der grünen Opposition geeinigt. Seit dem 1. Januar 2013 sind damit in Deutschland Fernbuslinien prinzipiell wieder zugelassen, auch dann, wenn parallel Fernstrecken der Bahn bestehen.

Bis zum 31. Dezember 2012 durften Fernlinien nur eingerichtet werden, wenn sie keine Konkurrenz zur Eisenbahn oder zu bestehenden Buslinien darstellten. Heute bieten Fernbusunternehmen wie DeinBus, FlixBus, MeinFernbus und ADAC Postbus täglichen Linienverkehr bis ins angrenzende Ausland. Derzeit existieren 230 Fernbuslinien, die 2013 rund 8,3 Millionen Fahrgäste transportiert haben sollen.

Auch die Bahn AG ist mit eigenen Bussen mit von der Partie, obwohl sie sich hier selbst Konkurrenz macht, was jedoch offensichtlich erwünscht ist, um die tariflichen Standards bei den Eisenbahnern anzugreifen. Es herrscht ein knallharter Preiswettbewerb mit Angeboten, wie man sie von den Schnäppchenpreisen der Luftlinien her kennt. Das Unternehmen cityocity, eine Tochter des britischen National Express, wurde zu dessen

erstem Opfer und hat sich aus dem deutschen Markt zurückgezogen.

Inzwischen können Fahrgäste schon für 9 Euro von Hannover nach Berlin fahren. Das ergibt einen Kilometerpreis von 3 Cent. Auch um die Fahrzeiten wird der Kampf geführt. Fahrer berichten, dass sie die Strecke von München nach Zürich in vier Stunden zurücklegen sollen, was mit einem Standardbus vielleicht möglich, mit einem Doppelstöcker aber aussichtslos ist. Wie sie das Problem lösen, bleibt den Fahrern überlassen.

Über die Hälfte bricht das Gesetz

Dies ist eine durchaus typische Situation. Die Fahrer können die Vorgaben ihrer Arbeitgeber nur erfüllen, wenn sie ihre Ruhezeiten zu Fahrtzeiten machen und auch bereit sind, mit allerlei Tricks diese illegale Praxis zu verschleiern. Bekannt wurde dies jetzt auch durch Medienberichte im NDR. Betroffene Fahrer haben ausgepackt, Journalisten des Senders sind der Sache weiter nachgegangen.

Matthias Schmidt, ein Fahrer bei der zufällig gleichnamigen Busfirma «Der Schmidt Fernlinienbus GmbH», die im Auftrag von «MeinFernbusFlixBus» auf fünf Linien unterwegs ist, konnte anhand seiner vorgelegten Stundenzettel dokumentieren, dass er 29 Tage am Stück im Einsatz war. Solche massiven Verstöße gegen die vorgeschriebenen Ruhezeiten für die Fahrer von knapp 2 Tagen in der Woche mögen die Ausnahme sein.

Doch es ist davon auszugehen, dass mehr als die Hälfte der betroffenen Unternehmen gegen die gesetzlichen Arbeitsschutzaufgaben verstößt. Dafür spielt auch der Fahrermangel eine wichtige Rolle. Die Linienbetreiber lassen ihre Leute einfach länger arbeiten, wenn sie kein geeignetes Personal finden. Angesichts des massiven und schnellen Ausbaus der Fernbusangebote kommt das Angebot des Arbeitsmarkts der großen Nachfrage nicht hinterher.

Matthias Schmidt, der Fahrer, veranschaulichte den Zuschauern der Sendung Hallo Niedersachsen, was diese extensiven Arbeitszeiten mit ihm machen: «Jedes Mal hat sich der Magen umgedreht. Und immer mit dem Gedanken: Wie lange geht das noch gut? Oh Gott, hoffentlich wirst du nicht angehalten, rausgezogen von der Polizei.» Am Ende seines Dauereinsatzes stand ein doppelter Bandscheibenvorfall. Die nach einigen Tagen der Krankschreibung verordnete medizinische Rehabilitation traut er sich nicht

anzutreten, weil er bei einer erneuten Krankschreibung die Kündigung befürchtet. Er nimmt jetzt täglich Schmerzmittel.

Ein anderer Fahrer hatte sich wegen des Verdachts auf einen Herzinfarkt in einem Krankenhaus untersuchen lassen. Dafür erhielt er eine Kündigung, die damit begründet wurde, er habe angeblich Fahrgeld unterschlagen. Der Oldenburger Arbeitspsychologe Friedrich Nachreiner sieht besondere gesundheitlichen Risiken bei vielen Fernfahrern gleich in drei Bereichen: höchstes Risiko für das Sozialleben, für Magen-Darm-Beschwerden und für Schlafstörungen.

Gemeingefährlich

Bei Kontrollen der Polizei in Hannover wurden im März 2014 insgesamt 104 Verstöße bei vier grenzüberschreitenden und 17 innerdeutschen Linien festgestellt, der Löwenanteil von 99 Verstößen entfiel auf die innerdeutschen Linien. Lenkzeiten wurden überschritten, Pausen nicht gemacht, Ruhezeiten nicht eingehalten. Eine andere Kontrolle von 23 Bussen am Busbahnhof Hannover hatte zum Ergebnis: 17 von 19 Fernbusfahrer missachteten die Ruhezeit.

Nach Auskunft von Fahrern gibt es auch weit verbreiteten Betrug bei der Aufzeichnung der Fahrzeiten. Entweder sind Fahrer ohne Fahrerkarte auf der Straße? diese muss heutzutage in den Fahrtenschreiber eingesteckt werden? oder sie werden dazu genötigt, sie verspätet einzustecken oder vorzeitig herauszuziehen. So werden aus Arbeitszeiten Ruhezeiten.

Diese Praxis ist gemeingefährlich. Sie gefährdet die beschäftigten Busfahrer, die Fahrgäste und alle anderen Verkehrsteilnehmer. Das Fahrzeug wird zur Zeitbombe. Doch offensichtlich werden solche «Kollateralschäden» von den politisch Verantwortlichen in Kauf genommen, um die große Liberalisierungsdividende nicht zu gefährden.

Die niedrig angesetzten Bußgelder sind im Preis schon berücksichtigt. Große Sorgen brauchen sich die Profiteure dieser unverantwortlichen Betriebsführung jedoch nicht machen. Ein Fahrer, der wegen starker Übermüdung beinahe einen Unfall ausgelöst hätte, gestand dem NDR: «In fünf Jahren wurde ich einmal kontrolliert.»