

bdo . Reinhardtstr.25 . 10117 Berlin

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur
Herrn Andreas Scheuer, MdB
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Vor ab per Mail

Christiane Leonard
Hauptgeschäftsführerin

Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer e.V.

Reinhardtstraße 25
10117 Berlin

+49 30 24089-300
christiane.leonard@bdo.org
www.bdo.org

2021-11-29

Infektionsschutzgesetz: Umsetzung der 3G-Regel im öffentlichen Personenverkehr

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 22.11.2021, in dem Sie um Hinweise zu Schwierigkeiten bei der Umsetzung der 3G-Regel im öffentlichen Personenverkehr baten. In Absprache mit dem VDV geben wir im Folgenden gerne unsere Hinweise in dieser Angelegenheit.

Zunächst möchten wir betonen, dass sich die mittelständischen Busunternehmen in den vergangenen fast 2 Jahren intensiv für die Eindämmung und Bekämpfung der COVID-19-Pandemie eingesetzt haben. Dies betrifft die Investitionen im technischen Bereich (Luftfilter, UV-Licht- und Ozon-Reiniger u.v.a.), sowie etwa die Kontrolle und Durchsetzung der Maskenpflicht zur Wahrung der Mindestabstände. So konnte der ÖPNV mit Bussen in Stadt und Land als Teil der Daseinsvorsorge aufrecht erhalten werden.

Vor diesem Hintergrund hat der Busmittelstand unter sehr hohem Zeitdruck die notwendigen Maßnahmen in die Wege geleitet, um die im Infektionsschutzgesetz vorgesehene stichprobenhafte Kontrolle der 3G-Regelung in den Verkehrsmitteln umzusetzen. Sie stellt allerdings alle Beteiligten, insbesondere die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, vor große Herausforderungen.

Gerne tragen wir nachfolgend hierzu die Punkte vor, bei denen aus Sicht der Branche Handlungsbedarf besteht:

1. Kontrollsituation

Mit Blick auf die Ablehnung von berechtigten Corona-Schutzmaßnahmen durch Teile der Gesellschaft und das damit verbundene Aggressionspotenzial bei der Kontrolle der Regelungen, stellen die 3G-Kontrollen der Fahrgäste nach den ersten Erfahrungen für die Kolleginnen und Kollegen besonders

belastende und auch gefahrenträchtige Situationen dar. Denn die Kontrollen sind sehr konfliktrichtig, finden in einem abgeschlossenen Raum statt und bei einem Gesetzesverstoß muss der Fahrgast an der nächsten Haltestelle oder dem nächsten Bahnhof das Fahrzeug verlassen. Soweit ein Konflikt eskaliert, muss die Polizei hinzugezogen werden, was den Stillstand des Fahrzeugs und damit eine Verspätung zur Folge hat, die wiederum ein unerwünschtes Aufstauen der Fahrgäste beim Zusteigen an den Folgehaltestellen und damit eine Reduzierung der Abstände zwischen den Fahrgästen nach sich zieht. Wir halten es daher für sehr wichtig, die Betriebs-, Prüf- und Servicepersonale bestmöglich zu schützen. Diese für die Aufrechterhaltung und die Stabilität des Betriebs kritischen Personale zusätzlich zu ihren originären und bereits hinzugetretenen Aufgaben der Kontrolle der Maskenpflicht noch mit der Überprüfung der 3G-Regeln zu betrauen ohne eine Begleitung durch dafür ausgebildete Kräfte von Sicherheitsdiensten oder Personen der Ordnungs- oder Polizeibehörden, halten wir für nicht zielführend.

Vor diesem Hintergrund ist neben den Bedenken der Unternehmen ein erheblicher Widerstand der Gewerkschaften auch auf betrieblicher Ebene mit Blick auf die Kontrollen durch Personale zu verzeichnen. Dieser ist auf der Ebene der Sozialpartnerschaft nicht aufzulösen.

Praktisch sinnvoll sind diese Kontrollen daher nur im Rahmen von Sicherheits-/ Ordnungspartnerschaften, bei denen zusammen mit der Polizei bzw. den Ordnungsbehörden kontrolliert wird. Teilweise stoßen die Bitten der Unternehmen für solche Partnerschaften jedoch bei den Ordnungs- und Sicherheitsbehörden auf wenig Resonanz.

Daher hielten wir eine politische und kommunikative Unterstützung dieser Sicherheits-/ Ordnungspartnerschaften – ggf. auch zusammen mit dem Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat – für zielführend. Aus unserer Sicht bietet sich ebenso eine Behandlung des Themas auf der anstehenden Innenministerkonferenz an.

2. Schülerdefinition

§ 28b Abs. 5 Satz 1 IfSG nimmt bei der 3G-Verpflichtung die Schülerinnen und Schüler aus, ohne klarstellend zu definieren, welcher Personenkreis konkret unter diesen Begriff fällt. Aus unserer Sicht sind hierunter jedenfalls intentional alle Schülerinnen und Schüler zu fassen, die in der jeweiligen Schulform der Verpflichtung bzw. Durchführung regelmäßiger Tests unterliegen. Das sind nach unserem Dafürhalten Grund-, Haupt-, Real- und Gesamtschulen sowie Gymnasien und Berufsschulen. Ebenfalls dazu gehören wohl auch bestimmte Sonderformen einzelner Bundesländer sowie Sonder- und Förderschulen.

Um jedoch eine ausreichende Sicherheit zu erlangen, wäre es aus unserer Sicht zielführend, gemeinsam mit den Ländern enumerativ zu bestimmen, welche Besucher welcher Schulformen in den Bundesländern hierunter fallen sollen. Hierbei wäre auch zu regeln, wie ein entsprechender Nachweis beispielsweise über Schülersausweise oder andere vergleichbare Nachweise zu erfolgen hat. Gegebenenfalls wäre auch eine Verordnungs-Zuständigkeit der Länder ein gangbarer Weg.

3. Sanktionierung

Die derzeitige Sanktionierung als Ordnungswidrigkeit bei einem Verstoß gegen die 3G-Verpflichtung beträgt nach § 73 Abs. 2 IfSG „bis zu fünfundzwanzigtausend Euro“. Diese Bußgeldhöhe wird vielfach als unverhältnismäßig angesehen und führt zur Verunsicherung der Fahrgäste.

Hier schlagen wir als Bußgeldhöhe einen bundeseinheitlichen Betrag von beispielsweise 150,00 Euro – analog der üblichen Höhe bei Verstößen in Gaststätten – vor.

4. Begriff der Arbeitsstätte im Sinne des § 28b IfSG

Nach § 28b Abs. 1 Satz 1 IfSG dürfen Arbeitsstätten nur betreten werden, wenn die 3G-Regelung erfüllt ist. In unserer Branche besteht eine erhebliche Unsicherheit, ob unter Arbeitsstätte i. S. d. Regelung auch die Fahrerkabine zu verstehen ist. Wir begrüßen daher ausdrücklich die Einigung der Bundesressorts auf eine einheitliche Auslegung, dass Fahrzeuge oder Verkehrsmittel nicht als Arbeitsstätten im Sinne des § 28b Absatz 1 IfSG gelten.

5. Betriebliche Auswirkungen

Bereits jetzt stellen wir im Zusammenhang mit der Einführung der Regelungen eine erhöhte Krankmeldequote fest, die auch erhebliche Auswirkungen auf den Betrieb im Sinne von Fahrtenausfällen und Unpünktlichkeit hat. Im Sinne der Daseinsvorsorge sowie einer hohen Kapazität und im Sinne eines möglichst hohen Abstandes der Fahrgäste war der politische Konsens bisher immer, möglichst das volle Angebot zu fahren. Die aktuell eintretende Entwicklung steht dem, sofern sie sich verstetigt oder gar verstärkt, entgegen.

Daher sollte dringend darüber nachgedacht werden – analog zum Bereich des Gesundheitswesens – auch in der mobilen Daseinsvorsorge auf tägliche Testerfordernisse durch Mitarbeiter zu verzichten und die Anzahl der notwendigen Tests auf 2-3 pro Woche zu reduzieren. Eine tägliche Kontrolle von Testnachweisen der Fahrpersonale mit weit verteilter und größtenteils unbesetzter Einsatzstellenlandschaft und dem Dienstbeginn/-ende unmittelbar am Fahrzeug ist für die Unternehmen nicht realisierbar und steht einem stabilen Betriebsablauf entgegen. Gleichzeitig sollte vor diesem Hintergrund die Pflicht von Kontrollen vor Dienstbeginn um die Möglichkeit von Kontrollen während der Schicht ausgeweitet werden.

6. Pönalen

Hinsichtlich der Pönalen und der aus den 3G-Regelungen unmittelbar resultierenden Ausfälle sollte sichergestellt sein, dass von den Unternehmen nicht zu vertretende Umstände nicht zu einer Pönalisierung in den Verkehrsverträgen führen.

Abschließend möchten wir eine weitere Bitte äußern, die an uns aus den Unternehmen herangetragen wird. Hier vernehmen wir, dass die bevorrateten Testkapazitäten häufig nicht ausreichen und auf dem Markt derzeit nur schwer nachbeschafft werden können. Vor dem geschilderten Hintergrund der öffentlichen Daseinsvorsorge und der Tatsache, dass der öffentliche Verkehr – gerade in einer Pandemiesituation – nicht aufgrund von Fahrermangel kapazitätsmäßig eingeschränkt werden sollte, damit die Abstände möglichst groß gehalten werden können, sehen wir eine bevorzugte Lieferung von Testkapazitäten an die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs als sachgerecht an.

Für Rückfragen und weitere Details stehen wir jederzeit gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Christiane Leonard

Bundesverband Deutscher
Omnibusunternehmer e. V.