Beim Lockdown geht es um das Überleben von rund 4.000 zumeist mittelständisch geprägten Busunternehmen, das sind rund 280.000 Einzelschicksale. Grund genug für die Berufsverbände, gegen eine selbstzerstörerische Corona-Politik auf die Barrikaden zu gehen. Aber weder die Medien noch die Verbände realisieren die Folgen, die durch die Pleiten mittelständischer Unternehmen heraufbeschworen werden. Die Touristikanbieter, Busunternehmer, Reiseveranstalter, Gastronomen, Hotelbetriebe und Reisebüros sind von dem Lockdown besonders betroffen. Deren Verbänden müsste bekannt sein, dass die wirtschaftlichen und persönlichen Auswirkungen des Lockdowns in keinem vernünftigen Verhältnis zu der realen Gefahr, an der Infektion durch Coronaviren zu sterben, stehen. Alle wichtigen Daten sind offen zugänglich. Warum organisieren die Verbände nicht den gemeinsamen Protest?

Ein Busunternehmen gibt auf

Wie es einem kleinen Busunternehmen derzeit ergeht, schildert Michael Seibel. Wir veröffentlichen seinen Kommentar mit seinem Einverständnis. An seine Kollegen bei Facebook gewandt schreibt er am 12. Mai 2020:

„Ich sehe die Busdemos und bin ganz auf eurer Seite. Vor wenigen Monaten waren wir noch voll drin. Und jetzt? Jetzt stehen wir vor dem Nichts. Müssen uns von unserer Regierung mal wieder veräppeln lassen. Da haben sie uns doch tatsächlich in großer Euphorie versprochen, dass keiner im Regen stehen muss, dass Rettungsschirme und Hilfszahlungen kommen.

Was ist nun davon übrig geblieben? Der lapidareKommentar, dass gar nicht genug Geld in den Kassen ist, das alles zu bezahlen. Da kommt auch bei unserem ach so SOZIALdemokratischen Finanzminister und unserem Wirtschaftsminister der nackte Neo-Liberalismus durch, wie ihn noch nicht einmal ein Christian Lindner unterschreiben und mit seinem Gewissen vereinbaren könnte.

Wenn sie uns doch ein Berufsverbot auferlegen, dann müssen sie auch die Kosten bezahlen.



Plötzlich kommt jetzt eine Öffnung, mit u. a. der Auflage, maximal eine Person je fünf Quadratmeter Fläche im Omnibus. Das ist nicht durchführbar. Das ist geradezu lächerlich und dient in meinen Augen lediglich als Alibi, um der moralischen Verpflichtung aus dem Berufsverbot entkommen zu wollen.

ABER hat sich unter den Fahrern, den Unternehmern, den Selbstfahrenden mit einem Bus, den Reisebüros, den (freiberuflichen) Reiseleitern, usw. usw. einmal auch nur EINER die Frage gestellt, warum die das mit uns machen können während Konzerne wie Lufthansa, TUI Millionen und Milliarden zugeschanzt bekommen? Und das, liebe Reisebüros, während die euch am langen Arm verhungern lassen?

WEIL wir immer noch nicht gelernt haben, dass wir zusammenstehen müssen. Auch und vor allem in „Friedenszeiten“. In Zeiten ohne Corona, Wirtschaftskrise usw.

WAS machen wir in unserer Branche stattdessen? Wir bekriegen uns gegenseitig, jagen uns die Kunden ab, treiben die Preise weiter in den Keller, lassen uns von Reiseveranstaltern wie TrendTours oder Alpetours die Preise für die Busse vorschreiben und dazu das Risiko von Mehrkosten aufdrängen.

WARUM kriegen wir es nicht hin, dass einfach kein Bus unter 750,- € pro Tag den Hof verlässt, einfach kein Fahrer sich für weniger als 18,- € die Stunde ans Lenkrad setzt, kein Reiseleiter für weniger als 150,- € eine Stadtrundfahrt begleitet?

WARUM müssen Busunternehmer sich einen Wettbewerbsvorteil verschaffen, indem sie ihre Chauffeure betrügen? Haben sie nicht gelernt, dass Loyalität keine Einbahnstraße ist? Können sie sich nicht an drei Fingern abzählen, wie das ausgeht?

WARUM müssen Busunternehmer schrottreife Busse auf die Straße schicken? Und damit das Leben der Chauffeure, der Fahrgäste und der Verkehrsteilnehmer gefährden? Haben sie nicht gelernt, dass das schief gehen muss?

Wir haben doch alle das Rechnen gelernt? Die Busse, der Sprit, die Versicherungen, der Betriebshof, das Telefon usw. das sind doch kalkulierbare Größen. Rücklagen sind notwendig.

Ab und zu nehme ich meine Kalkulationstabellen raus und rechne mal ein wenig und komme immer auf Ergebnisse, die weit höher sind als das, was derzeit „marktüblich“ ist. Warum? Rechne ich falsch? Können alle anderen nicht rechnen? Oder ignorieren sie die Rechenergebnisse, laufen dem „Markt“ hinterher und lügen sich was von „Mischkalkulation“ in die Tasche?

Ich persönlich nehme Corona zum Anlass, mich aus dem Reisegeschäft weitgehend zurückzuziehen, mich nicht mehr persönlich wirtschaftlich davon abhängig zu machen. Zumindest so lange, bis ich vernünftige Antworten auf diese Fragen habe, die ich mir im Übrigen schon seit vielen Jahren stelle. Oder bis die Fragen doch einmal überflüssig werden – wer weiß…

P.S.: Das Bild ist aus längst vergangenen Tagen, als auch ich dem „Markt“ hinterhergelaufen bin und versucht habe, dem zu entkommen.
Aber die Erinnerung an das schöne Auto muntert mich grade wenigstens ein wenig auf.“



Das Reiseangebot von Michael Seibel lässt auf seine wahre Leidenschaft schließen: Michael Seibel ist Organist. Sein Reise-Schwerpunkt liegt in der Organisation und Begleitung von (besonderen, musikalischen) Reisen. Auf seinen Reisen zeigt er seine Heimat, zum Beispiel das Hügelland Kraichgau, die Musikstadt Leipzig oder das Elbflorenz Dresden und vieles mehr.

Verbändepolitik

Müssten die Verbände der Reisebusunternehmen sich nicht vorrangig um den Erhalt der Reiseunternehmen wie zum Beispiel das von Michael Seibel kümmern?

Fehlanzeige, denn die Verbände der Reisebusunternehmen haben offensichtlich andere Prioritäten. Sie organisieren ja nicht einmal den Protest ihrer Mitglieder gegen den drohenden Zusammenbruch der gesamten Branche.

Aber: „Sind das nicht originäre Verbandsaufgaben?“, fragt Thorsten Wagner im BusBlog auf der Internetseite von eurotransport.de. Die Buswirtschaft leiste sich

mindestens drei Verbände, sagt er: den Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo), den Internationen Bustouristik Verband (RDA) und den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Hinzu kommen noch Landesgruppierungen sowie die Gütegemeinschaft Buskomfort (gbk).

Der RDA rechne in seinem Brandbrief an die Politik mit „mindestens 700 Mio. Euro“, wenn die rechnerische Grundlage hier auch eine ganz andere sei. Mit weiteren dringend nötigen Unterstützungsleistungen für die massiven Einkommensausfälle kommen da schnell Milliardenbeträge zusammen, um den Super-GAU der Branche zu verhindern, sagt Wagner. Die Stand- oder Ausfallkosten für die rund 20.000 Reisebusse in Deutschland werden auf rund 456 Millionen Euro beziffert.

Trotz der Lockerung bei Hygienemaßnahmen könne es „trotzdem faktisch so sein, dass die Unternehmen keine Umsätze machen, weil die Angebote aufgrund der Auflagen so schwierig zu gestalten sind, dass sich das für die Unternehmen wirtschaftlich nicht lohnt“, sagt Wagner. Oder: Welches Unternehmen finanziert seine eigene Tätigkeit, und wovon?

Eine Sternfahrt von rund 1000 Bussen nach Berlin war für den 14. Mai angedacht. Unter dem Hashtag #honkforhope sei massiv dafür geworben worden. Der Politik sollte ein Forderungskatalog übergeben werden. Das war sicher eine gute Idee, denn schließlich gelang den Landwirten 2019 zusätzlich zu den zahlreichen regionalen Sternfahrten eine von Politik und Medien stark beachtete Trekker-Demo nach Berlin.

Die Sternfahrt der Busse wurde jedoch vom bdo kurzfristig am 12. Mai wieder abgesagt. Thorsten Wagner unternimmt einen Versuch, die unübersichtliche Lage, die von bundesweiten Demonstrationen begleitet wird, zu sortieren.

Dass Verbände im Interesse von wenigen Mitgliedern mit der Politik kooperieren, sich sogar gegen die Interessen der Mehrheit ihrer Mitglieder wenden, ist immer wieder zu beobachten. Das haben unter anderem die rund 200 überwiegend mittelständisch geprägten Mitgliedsunternehmen des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) beim Öltanker-Konflikt mit Iran erfahren. Ähnliche Verhaltensweisen sind in der Verbandspolitik im Einzelhandel, in der Landwirtschaft und in anderen Verbänden zu beobachten.

Ob sich die Busunternehmen einschüchtern lassen? Thorsten Wagner: „Man darf gespannt sein, ob trotzdem Busse in Berlin am 14. Mai

auffahren und um fünf vor zwölf ihr SOS-Signal hupen werden.“

Michael Seibel *studierte Orgel und Kirchenmusik in Weimar und Heidelberg; weitere Impulse erhielt er bei zahlreichen Meisterkursen, u. a. immer wieder der süddeutschen Orgelakademie in Ochsenhausen und Umgebung. Nach kirchenmusikalischer Arbeit in seiner Heimat im Kraichgau, im Erzgebirge an einer Silbermannorgel wurde Michael Seibel 2003 zum Organisten der Benediktinerabtei Grüssau und der Ritterstiftskirche St. Peter zu Bad Wimpfen berufen. 2015 bis 2019 war er Kantor der Kirchengemeinde Papst Johannes in Hamm (Westf.). Heute lebt Michael Seibel im Münsterland und arbeitet freiberuflich. Neben regelmäßigen Konzerten widmet er sich der Organisation und Betreuung von Orgel- und Musikreisen.*

Konzerttermine, Musik-Downloads und vieles mehr unter ***www.michael-seibel.org***

➥ Bücher zum Thema Reisen – Storchmann Medien



Werbung



Storchmann Medien