



Alvin Brown von Escot macht der Job des Busfahrers seit 28 Jahren Spaß

Busfahrer in den USA

Frontpersonal gesucht!

Mit den legendären Greyhound-Bussen und den tausenden täglich im Einsatz befindlichen Schulbussen haben die USA eine lange Tradition in der Personenbeförderung. **BUSMAGAZIN** hat einmal mehr über den großen Teich geschaut, um zu sehen, wie sich der Busfahrerjob im Land der unbegrenzten Möglichkeiten gestaltet.

Ein Arbeitsplatz im komfortablen Sessel, Fensterplatz mit Panoramablick, führende Kraft mit täglicher

Personenverantwortung und richtungsweisender Tätigkeit – sozusagen ein Traumjob? Die Rede ist von Busfahrern,

und wer eine derartige Position besetzt, weiß eine solche Stellenbeschreibung mit Sicherheit richtig einzuord-

nen und diese bestimmt um einige Punkte zu ergänzen. Ob in ihrer Branche das Regelwerk genauso lässig interpretiert wird wie im nordamerikanischen Güterverkehr, wo sich Brummies die linke Spur mit Corvettes und BMW teilen? Oder welche Rolle die Busfahrer ausfüllen, was für Perspektiven ihr Berufsstand bietet und wer bei Busbetreibern in der ersten Reihe sitzen darf, das haben wir zwei auf Personentransport spezialisierte US-Firmen gefragt.

Beobachtet man – ob in den USA oder anderen Teilen der Welt – Fahrer von Reise- oder Stadtbussen wie auch kleineren Shuttlevarianten, kann man diesen nur Respekt zollen. Hochachtung für die Ruhe und Fahrkunst, mit der sie diese Vehikel vollgepackt mit Fahrgästen virtuos durch engste Gassen zirkeln oder sich durch Staus und heftiges Wetter oder über schlechte Straßen kämpfen. Drängt sich die Frage auf, wer so einen Job machen möchte und welche Attribute wichtig sind, einer solchen Aufgabe standzuhalten.

Brian Scott schildert aus der Historie seines Unternehmens Escot Bus Lines in einer leicht romantisierten Version, wie man in die Busbranche gelangt. Seine Eltern, des kalten New Yorker Winters überdrüssig, zogen Anfang der 1980er-Jahre nach Florida. Nach kurzer Überlegung, wie man dort seinen Unterhalt verdienen sollte, fiel die Wahl auf die Personenbeförderung. Man liebte schon immer die Urlaubstouren mit den Kindern – kurzum, besonders den mobilen Aspekt dieser Reisen. Dieses Vergnügen, Menschen zu chauffieren und zu unterschiedlichen Zielen zu schippern, verbanden die Scotts mit einer Geschäftsidee – einer Rezeptur aus Fahr-

vergnügen, Idealismus und profitabilem Konzept. Zwei Minibusse bildeten den Start für ein florierendes Unternehmen, das inzwischen über eine Flotte von rund hundert Fahrzeugen verfügt. In den USA hat der Pkw zwar die Starposition des Busses als prominentes Transportmittel etwas verdrängt, dennoch ist für unterschiedliche Segmente des Personentransportes der Bus immer noch unabdingbar.

Allerdings: Mangelhafte Subventionen im öffentlichen Transport führen zu mangelhaftem Kundenservice und damit rückläufigen Fahrgastzahlen. Das Streckennetz der Bahn derweil deckt viele Routen nicht ab und kommt somit als schnelle und komfortable Transferalternative nicht in Frage. Hier treten Unternehmen wie Escot Bus Lines in Tampa oder Dots Bus Service in Daytona auf den Plan. Eine stetige Auslastung erfährt Escot z. B. durch feste Verträge mit Krankenhäusern, Wohnparks für Militärveteranen, Disney World oder mit Schulen und Universitäten, für deren Athletikteams und Exkursionen verschiedener Art. Diese festen Engagements über das Jahr stellen 30 % des Umsatzes dar.

Der Rest setzt sich aus Charterbuchungen an der Ostküste der Vereinigten Staaten bis nach Kanada zusammen. Diese werden für nationale und internationale Reisegruppen, Kongress- und Messebesucher oder Betriebsausflüge gebucht. Das Unternehmen Escot Bus Lines beschäftigt 165 Mitarbeiter, von denen 110 das Fahrpersonal bilden. Der quantitative Aspekt spielt dabei weniger eine Rolle als die Qualität derjenigen, die für Brian

Scotts Firma hinter Steuer dürfen.

Zunächst sei bemerkt, dass diese Berufssparte mit umfassenden Vorschriften und Verhaltensnormen gepflastert ist. Entscheidend für eine Anstellung sind neben einer guten Fahrausbildung lupenreine Zeugnisse, Zuverlässigkeit, Belastbarkeit und die

Die Berufssparte der Busfahrer ist mit Vorschriften und Verhaltensnormen gepflastert

Bereitschaft, mehrere Tage an einem Stück auf Tour zu sein. Brian Scott

ist nicht nur Unternehmer, sondern auch selber Fahrer, wenn's drauf ankommt. Bei personellen Ausfällen sitzt der Unternehmer selbst auf „dem Bock“ und übernimmt die Tour. Wenn es um die Vergangenheit der einzelnen Bewerber geht, kennt er keine Kompromisse.

Die letzten sieben Jahre eines jeden Aspiranten werden auf Verkehrsdelikte geprüft, und ein Drogentest ist Grundvoraussetzung für eine Anstellung. Wer keine weiße Weste hat, kann den Job knicken. Auch die physischen Voraussetzungen müssen gegeben sein, einen Bus zu lenken und damit der großen Verantwortung der Personen-

beförderung gewachsen zu sein. Ein Gesundheitsattest gemäß des bundesbehördlichen Department of Transportation – kurz DOT – ist dafür Grundbedingung. Zukünftige Fahrer brauchen zwar keine Genies zu sein, aber der kleine Denker hinterm Lenker ist schon erforderlich. Das dem deutschen Arbeitsministerium ähnelnde DOL (Department of Labor) der USA spricht von einem High-School-Diplom oder gleichwertigen Abschluss. Ein solches fast dem Abitur entsprechendes Zeugnis wird von beiden genannten Unternehmen allerdings nicht gefordert. Hector Ramirez, Verantwortlicher für Personalangelegenheiten bei Dots, setzt Grundkenntnisse in Mathematik, die Fähigkeit zu Schreiben und das Beherrschen der englischen Sprache für eine Einstellung voraus. Das Schlüsselkriterium ist natürlich der Führerschein, die sogenannte Commercial Drivers License, kurz CDL. Die meisten Führerscheinanwärter gehen zuerst den Weg über den Lastkraftwagen-schein, um dann bei Bedarf den Personenbeförderungs-

Die Führerscheinkosten betragen bis zu 6 000 \$

schein inklusive Trainingsmodul anzuhängen. Um die Lizenz zum Fahren zu bekommen, müssen sich Führerscheinanwärter einer vierwöchigen Schulung unterziehen, die Theorie, Praxis und die oft physisch anspruchsvolle technische Handhabung des Fahrzeugs beinhaltet.

Wer mit den hohen Führerscheinkosten von bis zu 6 000 \$ nicht klarkommt, kann sich bei vereinzelt Kommunen an eine der technischen Hochschulen wenden, die auch CDL-Kurse anbieten. Der ganze Spaß kostet dann zwar nur um die 1 000 \$, also eine verträgliche Summe im Vergleich beispielsweise zur Roadmaster-Fahrschule oder der

Motorcoach-Akademie, aber Wartezeiten, Qualitätsstandard der Lehrinhalten und letztendlich die Referenz für eine direkte Anstellung sind bei dieser Variante fragwürdig. Für die hohe Preisvariante werden wie fast bei jedem guten Dienstleister mehrere Finanzierungsvarianten angeboten.

Der Escot-Unternehmer Scott sieht einen Vorteil in dem



▲ Dots setzt auf einen jungen Fuhrpark und hohe Sicherheit bei der Personenbeförderung Fotos: Riehm



▲ Wichtig für Escot-Boss Brian Scott sind gut geschultes Personal und neueste Bustechnologie

hohen Niveau des Ausbildungsprogramms, das Roadmaster und Motorcoach anbieten. Wer dort abschließt, wird gerne genommen, da ein solides Fahrertraining Busunternehmern zusätzliche Einweisungs- und Ausbildungszeit spart. Brian Scott geht auf Nummer sicher. Wer eingestellt wird, muss sich noch einer unternehmensinternen Weiterbildung unterziehen. Diese umfasst drei Tage theoretischen Unterricht und zwei Tage zusätzliches Fahrertraining. Und als abschließenden Nachschlag ist der Bewerber gehalten, innerhalb von 90 Tagen 16 Kursmodule online bei der International Motorcoach Group (IMG) zu absolvieren. Escot Bus Lines ist Mitglied dieses Verbands, eines Netzwerks von Charterbusbetreibern, die sich auf die Fahne geschrieben haben, durch Informationen und Trainings das Thema Sicherheit, Kundenservice und Wartung stetig zu aktualisieren. Mit einer monatlichen Informations- und Weiterbildungsveranstaltung für seine Mitarbeiter transferiert der Geschäftsführer diese Idee der stetigen Wissenserweiterung in seinen Betrieb. Trotz guter Perspektiven in einer soliden Branche ist das Angebot von guten Kräften

eher bescheiden. Leider sind Absolventen der Eliteausbilder mehr dazu geneigt, ihre Fähigkeiten dem Gütertransport als der Personenbeförderung zur Verfügung zu stellen. Diese Entscheidung basiert auf der besseren Bezahlung und dem Wegfall der Personenverantwortung. Somit ist die Auswahl der Bewerber für den Job laut Brian Scott nicht üppig. Ein Trucker kann bis zu 25 \$ die Stunde verdienen, während Busfahrer im Schnitt nur 12 bis 15 \$ einfahren. Unternehmer Scott sieht die Chance für Personalzuwachs in der bedenklichen Entwicklung des öffentlichen Busverkehrs. Die Regierung, die vor Jahren noch zu 80 % die öffentliche Personenbeförderung bezuschusste, hat den Geldhahn weitgehend zugedreht – bedeutet weniger Jobs, überalterte Fahrzeuge und geringere Entlohnung. Das bewirkt aber auch einen Vorteil für private Beförderer, die Nischen des öffentlichen Beförderungssystems zu füllen und Fahrer zu besseren Konditionen und Arbeitsbedingungen abzuwerben. Wie auch in anderen zivilisierten Ländern geht mit der Personenbeförderung eine hohe Verantwortung für Fahrer und dessen Arbeitgeber einher. Sowohl bei Escot als auch bei Dots versucht man möglichst jedes Risiko in der Personenbeförderung auszuschließen. Die Konsequenz daraus sind für den Buslenker ein rigoroses Programm und strenge Regularien, an die er sich halten muss. Schließlich leben und arbeiten sie in den USA, einer Nation, in der kleinste Fehlhandlungen – ob privat oder geschäftlich – vor dem Kadi landen und in den meisten Fällen mit obszön hohen Geldbußen

geahndet werden. Also, höchste Vorsicht und Disziplin ist geboten. Personalleiter Ramirez von Dots gebietet Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Die Fahrtstrecken haben Staus einkalkuliert und gewährleisten mit hoher Genauigkeit eine zeitgenaue Ankunft am Ziel. Fahrer dürfen insgesamt 15 Stunden arbeiten, davon allerdings nur zehn Stunden hinter dem Steuerrad. Danach gebietet das Gesetz eine Pause von acht Stunden. Mehr als 70 Stunden dürfen innerhalb von acht Tagen nicht im Fahrdienst zusammenkommen. Das erste halbe Jahr ist die Bewährungsprobe für frisch angestellte Fahrer. Brian Scott gibt unumwunden zu, dass die Fluktuation in dieser Zeit

Die Fahrtstrecken haben Staus einkalkuliert

hoch ist und die Meisten der Aufgaben den Rücken kehren oder entlassen werden. Kündigungen sind auf zu häufige Unfälle oder auf Kundenbeschwerden zurückzuführen. Wer nach den ersten sechs Monaten noch dabei ist, hat eine reelle Chance auf Übernahme und langfristige Anstellung. Das Personal besteht somit aus denjenigen, die mit dem anspruchsvollen Aufgaben-

bereich des Busfahrers und den damit verbundenen Restriktionen klarkommen. Denn einmal hinterm Lenker sind 100 % Aufmerksamkeit und Sorgfalt gefordert. So etwas wie die deutschen Fahrtschreiber hat es in den USA nie gegeben. Erst mit einer Onboardtelematik wie zum Beispiel dem KT (Keep Trucking), einer App, ist eine Kontrolle des Fahrzeugzustands bis zu einem gewissen Grad möglich geworden. Geschäftsleiter Scott präsentiert ein klassisches Logbuch, was der Fahrer für jede Tour führen muss. Täglich werden die einzelnen Seiten genau kontrolliert und mit der Telematik abgeglichen. Die elektronische Seite spiegelt allerdings nicht alles wieder, was das Papierdokument beinhalten muss. Verlässlichkeit und Präzision beim Ausfüllen des Logbuchs bilden die höchste Priorität, denn die zuständige Bundesbehörde DOT wirft gerne einen Blick auf dieses eminent wichtige Formular und behält es sich vor, bei einem Audit jedes einzelne Exemplar unter die Lupe zu nehmen. Brian Scott spricht von Untersuchungen, die bis zu einem Monat dauern können. Im aktuellen Herbst wird das elektronische Logbuch die Papierversion



▲ Dots-Personalchef Ramirez sitzt bei Bedarf auch selbst am Steuer



▲ 100 ESCOT-Fahrzeuge befördern Kunden, die mit öffentlichen Bussen und Bahnen nicht weiterkommen

ablösen und damit Pflicht im Busgewerbe werden. Die Einführungsphase für dieses neue Kontrollinstrument beläuft sich auf zwei Jahre. Während der Fahrzeiten hat der Fahrer so gut wie keinen Spielraum, etwas anderes zu tun als sich auf den Verkehr zu konzentrieren. Wer beim Texten auf dem Smartphone via Onboardkamera ertappt werden sollte, wird ohne großes Tamtam gefeuert. Das Telefonieren, selbst mit Freisprecheinrichtung, ist im Transit- oder Cityverkehr nicht erlaubt, bei Langstrecken nur für kurze Gespräche. Escot-Geschäftsführer Scott testet derzeit die Möglichkeit eines automatischen Abschaltmodus für firmeneigene Handys. Er ist der Überzeugung, dass jegliches Telefonat den Mitarbeiter

vom Verkehrsgeschehen ablenkt. Damit die mit verschiedenen Touren betrauten Mitarbeiter die Strecke nicht wie im Güterverkehr zur persönlichen Rennbahn machen, sind die Fahrzeuge beider genannten Busbetreiber auf 110 km/h für den Langstrecken- und 90 km/h im Transitverkehr gedrosselt. Wer ein Delikt begeht, bei dem Alkohol oder eine Droge im Spiel ist, wird vermutlich seines Lebens nicht mehr glücklich. Der Job ist sofort weg, der Führerschein desgleichen, und Bußgelder, Gerichtskosten und allerlei Unannehmlichkeiten, die locker 10 000 \$ übersteigen, wirken hier als eindringliche Mahnung.

Escot testet einen automatischen Abschaltmodus für firmeneigene Handys

Fazit: Amerika ist seit geraumer Zeit nicht mehr das Land, in dem Jobs wie Pilze aus dem Boden schießen. Gute Busfahrer werden gesucht und haben schnell die Chance auf eine feste Anstellung. Die Arbeitsbedingungen mit strengen Vorgaben sind mitunter hart, aber auch klar definiert. Alvin Brown, Fahrer für Escot, ist mit seinem Job zufrieden. Das Fahren macht ihm Spaß, und für ihn sind die umfassenden Verhaltenskriterien eine

Sache der Disziplin und Zuverlässigkeit. Diese seien ja letztendlich auch in anderen Jobs gefordert, schmunzelt der Mitarbeiter, der inzwischen 28 Jahre für das Unternehmen fährt. Wer also gerne unterwegs ist, Geld verdienen oder zumindest einen festen Job haben möchte, kann sich überlegen, ob eine Position des Busfahrers in den USA vielleicht eine Option ist. Wie der Amerikaner salopp sagt: „Better than a blank“, was soviel wie „Besser als eine Null auf dem Konto“ heißt.

Jochen Riehm ■

Erste Hilfe Maßnahmen im Notfall

Erste-Hilfe-Kenntnisse sind nicht Voraussetzung bei US-Busfahrern. Ein Verbandskasten im Bus ist ebenso nicht Pflicht. Bei Unfällen muss sofort die Notrufnummer 911 angewählt werden. Im Falle einer schweren Verletzung eines Fahrgastes ist der Fahrer gehalten, keine Erste-Hilfe-Handlungen vorzunehmen. Eine Fehlbehandlung sieht man hier als Risiko, gegebenenfalls in einen Rechtsstreit mit dem Reisenden oder dessen Angehörigen zu geraten und – wie schon geschildert – zu Unsummen verknackt zu werden.

DRIVER'S DAILY LOG ONE CALENDAR DAY - 24 HOURS **BigRoad**

U.S. 70hr/8day (Passenger-carrying)

Month: 9 / 3 / 2015 Driver Name: Tom Tallaksen Co-Driver Name: _____

8686	8686	SB474A	211339	211935	596
Truck Number	Truck License	Truck License	Odo. Start (mi)	Odo. End (mi)	Distance (mi)
8686	SB474A	SB474A	211339	211935	596
Truck Number	Truck License	Truck License	Odo. Start (mi)	Odo. End (mi)	Distance (mi)

Trailer Numbers: _____

	M	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	N	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	TOTAL
OFF DUTY																									14:12
SLEEPER																									0:00
DRIVING																									9:25
ON DUTY																									0:23
																									24:00

63381-A
 Disposition: Shipper Name & Commodity _____

REMARKS:

LOG EVENTS

Start	Length	Status	Location & Remarks	Carrier
10:25am	0:12	On Duty	Largo, FL	ESCOT BUS LINES LLC
10:37am	0:25	Driving	Largo, FL	6890 142ND AVE N, LARGO, FL, 33771
8:02pm	0:11	On Duty	Fayetteville, NC	Home terminal
8:13pm	3:47	Off Duty	Fayetteville, NC	Largo

I certify that any log entries I entered are true and correct.

Tom Tallaksen
 Driver's Signature - Tom Tallaksen

▲ Ende 2015 wird die elektronische Version des klassischen Fahrtenbuchs in den Vereinigten Staaten von Amerika Pflicht