

Eigenständige Sozialvorschriften für den Omnibus

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) ist der Spitzenverband der privaten Omnibusbranche in der Bundesrepublik Deutschland. Er vertritt auf Bundesebene und im internationalen Bereich die gewerbepolitischen und fachlichen Interessen von rund 3.000 Busunternehmen, die sich im Öffentlichen Personennahverkehr, in der Bustouristik und im Busfernlinsenverkehr engagieren und unter dem Dach des bdo zusammengeschlossen haben.

Der bdo fordert eigenständige Sozialvorschriften für den Personenverkehr.

Derzeit werden die Lenk- und Ruhezeiten sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr in einer gemeinsamen Verordnung (VO (EG) Nr. 561/2006) geregelt. Das Fehlen eigenständiger Regeln für den Personenkraftverkehr hat jedoch nachteilige Auswirkungen auf die Qualität des Leistungsangebots, die Arbeitsbedingungen der Fahrer, die Kostenstrukturen der Unternehmen und die Wettbewerbsfähigkeit der Branche gegenüber anderen Branchen.

1) Überblick

Am 11. April 2007 ist die VO (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur „Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates“ in Kraft getreten. Die Verordnung regelt auf EU-Ebene die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals im Straßenpersonen- und Güterverkehr.

Im Rahmen der Novellierung wurden wesentliche und bewährte Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 geändert bzw. gestrichen. Besonders hervorzuheben ist der Wegfall der sogenannten 12-Tage-Regelung, die Einschränkung des sog. Splittings (Aufteilung der täglichen Ruhezeiten), die Änderungen bei der wöchentlichen Ruhezeit sowie die Begrenzung der wöchentlichen Lenkzeit. Die bisherige Flexibilität dieser Regelungen war ein Bestandteil der VO (EWG) Nr. 3820/85 und hat maßgeblich zum Erfolg des Bustourismus geführt.

Am problematischsten aus Sicht der Personenbeförderungsbranche war die Streichung der sogenannten 12-Tage-Regelung. Vor dem 11. April 2007 stützte die 12-Tage-Regelung des Art. 6 Abs. 1 VO (EWG) Nr. 3820/85 das Modell des europäischen Reisebustourismus, bei der die Fahrer im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen vor ihrer wöchentlichen Ruhezeit bis zu zwölf aufeinanderfolgende Tage fahren konnten. Hintergrund dieser Regelung war, dass der Fahrer bei einer Rundreise zwei Hauptreisetage hat (Hin- und Abreise) und an den Urlaubstagen vor Ort gegebenenfalls nur kurz oder gar nicht im Einsatz ist. Meist werden die Fahrgäste bei den Sehenswürdigkeiten abgesetzt und nach ein paar Stunden wieder aufgenommen (Transferleistungen). In dieser Zeit wird der Fahrer nicht benötigt. Die täglichen

Lenkzeiten der Fahrer sind dadurch sehr gering. Diese Regelung ist ab dem 11. April 2007 entfallen.

Die Folge der Streichung dieser allseits akzeptierten und praxisnahen Regelung war, dass Fahrer bereits nach spätestens sechs Tagen einer Reise grundsätzlich eine wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden ohne Unterbrechung nehmen mussten.



Das deutsche Omnibusbewerbe hat sich während des gesamten Novellierungsverfahrens vehement gegen die Abschaffung der 12-Tage-Regelung ausgesprochen und frühzeitig auf befürchtete negative Auswirkungen hingewiesen.

Ergebnis dieser Bemühungen war zumindest die Wiedereinführung einer sogenannten modifizierten 12-Tage-Regelung, die am 4. Juni 2010 in Kraft trat.

Am 3. Juli 2012 hat das Europäische Parlament (EP) über einen Verordnungsvorschlag der EU-Kommission zur Änderung der Kontrollgeräte-Verordnung 3821/85/EWG und der VO 561/2006/EG abgestimmt. Dabei ist es dem bdo und seinen Landesverbänden gelungen, den Abgeordneten des Europäischen Parlamentes deutlich zu machen, dass die bestehenden Lenk- und Ruhezeitenregelungen für die Bustouristik aufgrund fehlender Flexibilität nicht länger hinnehmbar sind. Dieser Überzeugung Vorschub geleistet hat auch der Umstand, dass die bestehenden starren Pausenregelungen oder die unsinnige Beschränkung der 12-Tage-Regelung auf internationale Verkehre keinesfalls der Verkehrssicherheit in den Mitgliedstaaten dient.

Vor diesem Hintergrund haben einige EU-Abgeordnete über Änderungsanträge den Vorstoß unternommen, im Rahmen der Abstimmung über den Digitalen Tachografen, die bestehenden Lenk- und Ruhezeitenregelungen für Omnibusfahrer zu flexibilisieren. Diese Anträge fanden die mehrheitliche Unterstützung des Gesamtplenums, so dass nun die EU-Kommission gezwungen ist, sich mit unseren Forderungen nach eigenständigen und flexibleren Regelungen auseinander zu setzen.

Von zentraler Bedeutung ist in diesem Zusammenhang ein Änderungsantrag, der eine grundlegende Überarbeitung der Sozialvorschriften bis Ende 2013 fordert.

Darüber hinaus wurden zwei weitere maßgeblich durch den bdo initiierte Vorschläge zur Änderung der VO 561/2006 angenommen.

Zum einen betrifft dies einen Antrag zu Änderungen der Pausenregelung. Danach soll es zukünftig möglich sein, nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden eine Pause von wenigstens 45 Minuten einzulegen, wobei diese Unterbrechung durch mehrere Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten innerhalb dieser viereinhalb Stunden ersetzt werden kann.

Von überragender Bedeutung für unsere Branche ist es daneben, dass ein Änderungsantrag angenommen wurde, der wichtige Verbesserungen bei der 12-Tage-Regelung vorsieht. Die Empfehlung des Europäischen Parlaments sieht vor, dass die 12-Tage-Regelung auch im Inland angewandt werden darf und nicht nur auf einen einzelnen Gelegenheitsverkehr beschränkt ist. Dabei sind von den Fahrern nach und vor einer Fahrt, die länger als 6 x 24 Stunden geht, jeweils reguläre Wochenruhezeiten von 45 Stunden einzuhalten. Innerhalb eines 4-Wochenzeitraums sind insgesamt 140 Stunden Wochenruhezeit einzuhalten.

Es konnte somit erreicht werden, dass auf EU-Ebene erstmals sehr konkret über Verbesserungen an der VO 561/2006 allgemein bzw. speziell der Pausenregelung und der derzeitigen 12-Tage-Regelung/wöchentlichen Ruhezeit debattiert wurde. Die Verabschiedung gleich mehrerer Anträge zur Änderung der VO 561/2006 war der lang ersehnte Einstieg in den Prozess hin zu eigenständigen Sozialvorschriften für den Personenverkehr.

Aber das Votum des Europäischen Parlaments stellt lediglich ein Etappenziel dar. Das Verfahren der Erarbeitung der Road Initiatives (vormals Road Package) stellt auch die VO 561/2006 auf den

Prüfstand und birgt die Chance für die Busbranche, ihre Argumente zu Gehör zu bringen und die Forderung nach eigenständigen Sozialvorschriften zu bekräftigen.

Im Folgenden werden die Hauptproblempunkte der derzeit geltenden VO 561/2006 aufgeführt:



2) VO (EG) Nr. 561/2006

Die teilweise starren, unflexiblen Regelungen der VO (EG) Nr. 561/2006 sind für die Praxis des Busgewerbes untauglich und gefährden die wirtschaftliche Existenz der zahlreichen vornehmlich klein- und mittelständisch organisierten Busunternehmen.

Dies trifft insbesondere auf folgende Regelungen zu:

- Einschränkungen bei der 12-Tage-Regelung

Seit Einführung der sog. modifizierten 12-Tage-Regelung sind im grenzüberschreitenden Personenverkehr wieder bis zu zwölf tägige Busreisen möglich. Allerdings müssen mindestens 24 aufeinander folgende Stunden der Reise in einem anderen EU-Mitgliedstaat verbracht werden als dem, in dem die Reise begann. Die dringend benötigte Geltung der 12-Tage-Regelung im innerstaatlichen Gelegenheitsverkehr wurde somit ausgeschlossen.

Ferner sieht die Verordnung vor, dass von der 12-Tage-Regelung nur für eine einzelne Fahrt Gebrauch gemacht werden darf, die länger als sechs Tage dauert („single service“). Wenn also der Fahrer eine Rundfahrt von nur acht Tagen im Ausland macht, braucht er keine Wochenruhezeit einzulegen. Er kann jedoch nach Beendigung der Rundfahrt nicht noch eine zweite (z. B. dreitägige) Fahrt durchführen.

- Zu lange Wochenruhezeiten vor und nach einer Reise

Art. 8 Abs. 6 i.V.m. Art. 4 h) VO (EG) Nr. 561/2006 gibt vor, dass der Fahrer vor der Fahrt eine regelmäßige Wochenruhezeit von mindestens 45 Stunden einhalten und nach der Fahrt entweder zwei regelmäßige Wochenruhezeiten, also 90 Stunden, oder eine regelmäßige (45 Stunden) und eine verkürzte (24 Stunden), also 69 Stunden zusammenhängend einlegen muss. Die derart langen Ruhezeiten führen in der Praxis zu erheblichen Dispositionsschwierigkeiten.

- Zu kurze Schichtzeit

Die Schichtzeit, die einem Busfahrer täglich zur Verfügung steht, bemisst sich derzeit nach Art. 4 lit. g); 8 Abs. 2 VO (EG) Nr. 561/2006. Danach muss ein Fahrer innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende einer vorangegangenen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit genommen haben. Eine regelmäßige tägliche Ruhezeit bedeutet danach eine Ruhepause von mindestens 11 Stunden. Reduzierte tägliche Ruhezeiten dauern mindestens 9 Stunden aber weniger als 11 Stunden. Danach ergibt sich derzeit eine Schichtzeit von höchstens 15 Stunden. Die Schichtzeit setzt sich zusammen aus Arbeitszeit und Pausen.

- Zu starre Pausenregelungen

Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 561/2006 schreibt eine verbindliche Reihenfolge bei den Lenkzeitunterbrechungen vor. Danach ist nach längstens 4,5 Stunden eine Pause von mindestens 45 Minuten einzulegen. Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden. Die Verordnung gibt sogar die Reihenfolge der einzulegenden Pausen (erst 15 Minuten, danach 30

Minuten) ausdrücklich vor. Kein Fahrgast hat aber Verständnis für eine halbstündige Lenkzeitpause auf einem überfüllten Rastplatz, wenn sich eine lohnende Sehenswürdigkeit nur 20 km weiter befindet.



- Fehlende Flexibilität bei Mehrfahrerbesatzung

Artikel 4 lit. o) der VO 561/2006/EG regelt, dass ein Mehrfahrerbetrieb immer dann vorliegt, wenn während der Lenkdauer zwischen zwei aufeinander folgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit mindestens zwei Fahrer auf dem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind. Während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebs ist die Anwesenheit eines anderen Fahrers oder anderer Fahrer fakultativ, während der restlichen Zeit jedoch obligatorisch.

Notwendigkeit eigenständiger Sozialvorschriften für den Omnibus

In ihrer derzeitigen Fassung haben die Regelungen der VO (EG) Nr. 561/2006 zahlreiche negative Auswirkungen auf die Tourismusbranche im Allgemeinen und auf die Arbeits- und Sozialbedingungen von Busfahrern.

Die VO (EG) Nr. 561/2006 berücksichtigt nicht die Unterschiede zwischen Güter- und Personentransportwesen. Dabei handelt es sich jedoch um zwei Transportbranchen mit sehr unterschiedlichen Arbeitsschwerpunkten, die keinesfalls gleich behandelt werden dürfen.

Die EU-Verordnung 561/2006 ist auf den Güterverkehr und die diesem immanente Notwendigkeit des möglichst schnellen Transports von Waren von A nach B zugeschnitten. Die Beförderung von Personen ist aber etwas grundsätzlich anderes („A Passenger is not a parcel“/ „a coach is not a truck“). Busfahrgäste lassen sich nicht disponieren wie Waren; ihre Bedürfnisse und Ansprüche sind vielfältig. In der Regel werden sowohl Fahrgäste als auch Fahrer eher Kurzpausen als lange Lenkzeitunterbrechungen favorisieren. Auch die Lenkzeit pro Tag spielt höchstens bei der Hin- und Rückreise eine Rolle. Grundsätzlich mag der Tageseinsatz eines Busfahrers möglicherweise länger als der eines Lkw-Fahrers sein, bei Busfahrern treten jedoch regelmäßig nicht annähernd so lange Lenkzeiten auf.

Die derzeitigen Regelungen der Lenk- und Ruhezeiten in der VO (EG) Nr. 561/2006 bewirken insbesondere für diese klein und mittelständisch aufgestellten Unternehmen steigende Kosten und abnehmende Gewinnmargen. Vielfach reicht der bisherige Bestand an Fahrpersonal nicht mehr aus, um das Fahrtenaufkommen der Unternehmen zu bewältigen und die gewünschte Auslastung der Busse aufrecht zu erhalten. Die Unternehmen sind gezwungen, zusätzliches Fahrpersonal zu beschäftigen, was die Betriebe wirtschaftlich nicht selten überproportional belastet und vor dem Hintergrund des wachsenden Fahrermangels vor zusätzliche Hürden stellt.

Wenn beispielsweise ein Fahrer während einer Reise frühzeitig gezwungen ist, seine tägliche Ruhezeit einzulegen, fallen zusätzliche Kosten an, weil das Unternehmen einen zweiten Fahrer bereitstellen oder ein lokales Busunternehmen einschalten muss, damit die Reisegruppe ihr Reiseziel noch erreichen kann. Neben hohen zusätzlichen Kosten für das Unternehmen, die diese im Zweifel an ihre Fahrgäste weitergeben müssen, führt dies nicht selten zu Abstrichen bei der Qualität einer solchen Busreise. Letztendlich ist es nicht immer zu gewährleisten, dass ein gemietetes Fahrzeug dem Komfortstandard des Reisebusses aus dem eigenen Unternehmen entspricht.

Parallel zum steigenden Fahrerbedarf erhöht sich der Zeitaufwand im Bereich Fahrerdisposition. Eine optimale Fahrereinstellung entsprechend den Regelungen der VO (EG) Nr. 561/2006 erzeugt zum Teil einen Zusatzaufwand von ca. acht Stunden pro Woche. In der Konsequenz sind viele Unternehmen dadurch gezwungen, teure zusätzliche Stellen im Bereich Disposition zu schaffen.



Die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Verkehrsträgern, insbesondere Billiganbietern, verringert sich aufgrund höherer Kosten und teurerer Buspauschalreisen. Angesichts der geringen Gewinnmargen in dieser Branche ist davon auszugehen, dass die Kostensteigerung voll auf die Preise durchschlägt. Die Nachfrage nach Busreisen wird dadurch beeinträchtigt.

Die Qualität des Leistungsangebots nimmt ab, denn der Fahrerwechsel während der Reise untergräbt das Image der Reisebusbranche, die auf Kundenfreundlichkeit, Servicequalität und Verkehrssicherheit setzt. Dadurch vermindern sich die Anziehungskraft der Bustouristik und die Wettbewerbsfähigkeit der Branche gegenüber konkurrierenden Anbietern.

Die Erneuerung des Fahrzeugbestands wird gebremst. Teilweise veranlassen die mit der derzeitigen Regelung verbundenen Kostensteigerungen Firmen dazu, ihren Fuhrpark später als geplant zu erneuern. Dies kann negative Auswirkungen auf den Komfort von Busreisen haben, denn die Unternehmen sehen sich zum Teil gezwungen, ältere Fahrzeuge einzusetzen.

Die derzeitigen Regelungen zur Ruhezeit von Busfahrern scheinen auf den ersten Blick grundsätzlich geeignet, zur Gesundheit der Fahrer, zur Sicherheit am Arbeitsplatz und zu einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Arbeit und Freizeit beizutragen. Ziel dabei ist es, zu verhindern, dass die Fahrer überlastet werden und kurz hintereinander ein immer größeres Spektrum von Fahrtätigkeiten übernehmen.

Aber auch wenn Fahrer eine angemessene wöchentliche Ruhezeit einlegen können, so sind sie doch in den meisten Fällen gezwungen, diese fernab ihres Heimatortes und ihrer Familie zu verbringen. In diesem Falle wird der positive Effekt, der sich aus langen Wochenruhezeiten ergibt, dadurch aufgehoben, dass Wohn- und Zielort weit auseinander liegen.

Weiterhin wirkt sich die derzeitige Regelung negativ auf die Arbeitszufriedenheit der Busfahrer aus. Ein regelmäßiger Fahrerwechsel schwächt die enge Verbindung zwischen Fahrer und Fahrzeug. Als Folge fühlt sich der einzelne Fahrer nicht mehr für „seinen“ Bus verantwortlich. Die Motivation der Fahrer und der Pflegezustand der Busse sinken - der Reparaturaufwand steigt.

Eine Folge der Vorschrift der VO (EG) Nr. 561/2006 dürften auch finanzielle Einbußen der Fahrer sein. Dauert eine Reise beispielsweise sieben Tage und enthält keinen Ruhetag, muss der Fahrer vor der Reise mindestens eine verkürzte wöchentliche Ruhezeit (24 Stunden) und nach der Reise eine regelmäßige (45 Stunden) und eine verkürzte (24 Stunden) Ruhezeit einlegen. Für sieben Tage produktive Arbeit erhält der Fahrer also zwangsweise vier Tage frei. Darüber hinaus werden die Möglichkeiten zur Leistung von Überstunden eingeschränkt. Ebenso verringern sich die Zuschläge für Arbeit im Ausland wie die Zuschläge, die manche Unternehmen Fahrern zahlen, die mehr als acht aufeinanderfolgende Tage im Einsatz sind.

Die Bestimmungen der VO (EG) Nr. 561/2006 tragen letztlich auch dazu bei, dass das Berufsbild des Kraftomnibusfahrers weiter an Attraktivität verliert. Vor dem Hintergrund des immer stärker spürbaren Fahrermangels verstärkt die VO 561/2006 diese für die Branche negative und existenzgefährdende Entwicklung zumindest im Bereich der Reisebusfahrer noch.

Die Regelungen der VO (EG) Nr. 561/2006 sind insoweit einer Verbesserung der sozialen Bedingungen wenig zuträglich und haben kaum positive Auswirkungen in Bezug auf Einkommen und Arbeitsqualität und auf ein ausgewogenes Verhältnis von Arbeit und Freizeit.

Der bdo und seine Landesverbände setzen sich seit langem engagiert für gesonderte Lenk- und Ruhezeitenregelungen für den Personenverkehr ein. Zu diesem Zweck haben wir zahlreiche konkrete Vorschläge zur praxisgerechten Änderung der VO 561/2006 entwickelt.

Forderung 1: Mehr Flexibilität bei der Wochenruhezeit



In einem 4-Wochen-Zeitraum muss eine Gesamt-Wochenruhezeit von 180 Stunden eingehalten werden, wobei die Mindestwochenruhezeit pro Kalenderwoche 24 Stunden beträgt. Fehlende Ruhezeiten müssen innerhalb dieser vier Wochen ausgeglichen werden.

Die bisherigen Regelungen (Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Artikel 4h und Artikel 8 Absatz 6) bieten nicht die nötige Flexibilität für Fahrer, Kunden und Busunternehmen. Ebenso provoziert die Kompliziertheit der Regelungen Fehler in der Disposition.

Eine Ruhezeit von 24 Stunden kann einen angemessenen und ausreichenden Zeitraum für die körperliche und psychische Erholung der Fahrer darstellen. Der Erholungswert zweier verkürzter Ruhezeiten ist unter Umständen höher, da dann auf eine Phase der Anspannung mehrfach eine solche der Entspannung folgt. Dies dient der Verkehrssicherheit.

Weiterhin ist eine längere zusammenhängende Ruhezeit, die zu Hause oder an einem frei zu wählenden Platz verbracht werden kann, sinnvoll, um dem Fahrer Teilhabe am öffentlichen Leben, Treffen mit Verwandten, Freunden usw. zu ermöglichen.

Darüber hinaus kann der Einsatz der Fahrer flexibler der saisonalen Nachfrage angepasst werden. Für die Fahrer bedeutet dies nicht selten die Aussicht auf eine bessere Bezahlung.

Forderung 2: Änderungen bei der 12-Tage-Regelung

Die 12-Tage-Regelung darf auch im Inland angewandt werden und ist nicht nur auf einen einzelnen Gelegenheitsverkehr beschränkt.

Nach und vor einer Fahrt, die länger als 6 x 24 Stunden geht, sind jeweils reguläre Wochenruhezeiten von 45 Stunden einzuhalten. Innerhalb eines 4-Wochenzeitraums sind insgesamt 140 Stunden Wochenruhezeit einzuhalten.

Es ist unverständlich, weshalb die heutige Regelung (Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Artikel 8 Absatz 6a) zwingend vorsieht, 24 Stunden im Ausland zu verbringen. Durch diese Beschränkung auf den grenzüberschreitenden Verkehr wird der innerstaatliche Tourismus benachteiligt.

Des Weiteren sollte sich der Anwendungsbereich einer neuen 12-Tage-Regelung auch auf den rein nationalen Gelegenheitsverkehr erstrecken, da es auch innerhalb Deutschlands Fahrten gibt, die länger als sechs Tage dauern (ca. 60 %). Dies würde es den Fahrern ermöglichen, längere Ruhezeiten zu Hause oder an einem Ort eigener Wahl zu nehmen und damit im Ergebnis zu einer besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf bei den Fahrern beitragen.

Beispiel: Ein Busunternehmen mit Sitz in Straßburg darf keine 12-Tage Frankreich-Rundfahrt mit einem Fahrer durchführen, ein Busunternehmen mit Sitz in Kehl hingegen schon. Umgekehrt darf das Unternehmen in Kehl keine 12-Tage-Deutschland-Rundreise durchführen, dem Unternehmen in Straßburg ist das mit einem Fahrer möglich.

Die Anwendung der Regelung ist generell praxisuntauglich. Auch bei 7-Tages-Fahrten wird vor der Fahrt eine reguläre Wochenruhezeit (45 Stunden) fällig, nach der Fahrt eine doppelte reguläre Wochenruhezeit (Verkürzungen sind nachzuholen).

Diese langen Ruhezeiten zwingen die Busunternehmen auf Aushilfsfahrer zurückzugreifen, was die Verkehrssicherheit nicht unbedingt verbessert. Viele Busunternehmen verzichten deshalb auf die Anwendung dieser Regelung. Die Lenkzeiten sind während einer 12-Tage-Fahrt absolut unproblematisch: In der Regel wird eine lange Hin- und Rückfahrt absolviert, während der Tour fallen täglich geringe Fahrzeiten zu Tagesausflügen an.

Die derzeitige Einschränkung der 12-Tage-Regelung auf eine einzelne Fahrt (single service) ist nicht sachgerecht und soll wieder abgeschafft werden. Es ist nicht einsichtig, dass nach einer 3-tägigen Fahrt der Fahrer frei haben muss, bevor er eine weitere Reise von 4 Tagen antritt, wenn

auf der anderen Seite eine 12-tägige Reise ohne zusätzliche wöchentliche Ruhezeit absolviert werden darf.



Forderung 3: Bezugszeitraum für die Tagesruhezeit

Der Bezugszeitraum, innerhalb dessen eine neue Tagesruhezeit einzulegen ist, kann unter folgender Bedingung auf 27 Stunden verlängert werden:

Innerhalb eines Zeitraums von 27 Stunden nach Ende einer vorhergehenden Tages- oder Wochenruhezeit muss der Fahrer eine neue Tagesruhezeit einlegen. Tagesruhezeiten müssen dabei mindestens 11 zusammenhängende Stunden dauern.

Dreimal pro Woche kann die Tagesruhezeit in bis zu drei Teile geteilt werden, wobei die Gesamt-Tagesruhezeit dann 14 Stunden betragen muss und mindestens eine Teil-Ruhezeit wenigstens 9 Stunden beträgt.

Die typische Busreise besteht heute nur noch zu einem geringen Teil aus Arbeitszeit (Lenkzeit, übrige Tätigkeiten) oder Arbeitsbereitschaft. Zum größten Teil setzt sich die Schichtzeit aus Pausen und Wartezeiten zusammen.

Der derzeit gültige Bezugszeitraum von 24-Stunden, innerhalb dessen die nächste Tagesruhezeit eingelegt werden muss, ist deshalb oftmals zu kurz. Insbesondere bei Städtereisen sowie Tagesfahrten zu Messen oder Ausstellungen kommen die Fahrer häufig nur auf wenige Stunden Lenkzeit. Die Schicht besteht dafür umso mehr aus Pausen. Die Fahrer sind damit häufig gezwungen, eine neunstündige Ruhezeit am Zielort oder unterwegs an oftmals sehr unruhigen Plätzen einzulegen. Die Qualität einer Ruhezeit, die ein Fahrer inmitten einer Reise außerhalb von zuhause nimmt, ist dabei grundsätzlich schlechter als bei einer Ruhezeit, die zuhause verbracht wird. Diese Situation ist regelmäßig ebenso wenig im Interesse der Passagiere wie der Einsatz eines zweiten Fahrers.

Die Möglichkeit einer Ausweitung des Bezugszeitraums für die tägliche Ruhezeit und eine flexiblere Aufteilung der täglichen Ruhezeit hilft, Stress bei den Fahrern abzubauen, indem diesen ein genügend großer zeitlicher Spielraum eingeräumt wird, ihre Fahrgäste auch im Falle von Verzögerungen durch unvorhersehbarer Umstände (Stau, Verspätungen, Kundenwünsche) noch innerhalb ihrer Schicht sicher an ihr Ziel bringen zu können. Weniger gestresste Fahrer sind dabei immer auch sicherere Fahrer! Eine längere Schichtzeit ermöglicht den Fahrern darüber hinaus die Rückkehr an ihren Wohnort und die Einlegung der Ruhezeiten zu Hause.

Forderung 4: Flexiblere Pausenregelung

Nach einer Lenkzeit von 4,5 Stunden muss ein Fahrer mindestens 45 Minuten Pause einlegen. Diese Unterbrechung kann durch mehrere Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden.

Die vorgeschriebene verbindliche Reihenfolge bei den Lenkzeitunterbrechungen von "15 gefolgt von 30 Minuten" (Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Artikel 7) bei einer Aufspaltung der vorgegebenen 45 Minuten ignoriert die unterschiedlichen Anforderungen und Befindlichkeiten der Kunden und fallweise auch die des Fahrpersonals.

Eine mögliche Lösung könnte folgendermaßen aussehen:

Dreimal mindestens 15 Minuten sind als Fahrtunterbrechung/Pause innerhalb von 4,5 Stunden Lenkzeit zulässig, wenn einmal innerhalb im Bezugszeitraum von 24 Stunden eine Lenkzeitunterbrechung/Pause von mindestens 30 Minuten eingehalten wurde. Damit muss die vorgeschriebene verbindliche Reihenfolge bei den Lenkzeitunterbrechungen von "15 gefolgt von 30 Minuten" nur einmal innerhalb eines Lenkzeitblocks innerhalb des Bezugszeitraums von 24 Stunden eingehalten werden.

Alternativ dazu wäre es zweckmäßig, dreimal 20 Minuten Pause zu ermöglichen.

Forderung 5: Mehr Flexibilität bei der Mehrfahrerbesetzung

Eine Mehrfahrerbesetzung liegt auch dann vor, wenn sich der zweite Fahrer eines Busses im ersten und im letzten 2-Stunden-Zeitraum einer Reise nicht an Bord des Fahrzeugs befindet.



Bei einer Mehrfahrerbesetzung ist bisher eine gemeinsame Anwesenheit beider Fahrer während der gesamten Fahrzeit notwendig (außer der Zustiegsmöglichkeit während der ersten Stunde). Auch die Ruhezeit von 9 Stunden muss gleichzeitig genommen werden. Dies stellt eine erhebliche Einschränkung dar: So kann ein Bustransfer am Abend vom Hotel und zurück nicht von nur einem Fahrer geleistet werden, während der andere Fahrer im Hotel seine Ruhezeit genießt.

Innerhalb des 30 Stunden-Bezugszeitraums der beiden Fahrer soll es einem Fahrer möglich sein, die Fahrgäste am Anfang und am Ende der Fahrt ohne den zweiten Fahrer befördern zu können, insofern dabei die Alleinfahrt zwei Stunden nicht überschreitet. Die Vorteile dieser Neuregelung sind, dass den Fahrern die Möglichkeit gegeben wird, längere Ruhezeiten außerhalb des Fahrzeugs zu verbringen. Dies dient einem ausgewogenen Verhältnis von Arbeit und Freizeit sowie der Verkehrssicherheit.

Dem deutschen Omnibusgewerbe geht es in seiner Forderung nach eigenständigen Sozialvorschriften keinesfalls um eine Ausdehnung der Lenkzeiten oder eine generelle Verkürzung der Ruhezeiten, sondern um mehr Flexibilität in der Ausgestaltung.

Die Flexibilisierung darf aber nicht zu Lasten der Sicherheit und der Erholungsphasen des Fahrpersonals gehen. Im Gegenteil: Die Sicherheit des Busverkehrs ist der bedeutendste Imagebestandteil und hat für alle bdo-Mitgliedsunternehmen oberste Priorität. Mehr Flexibilität ist im Interesse der Kunden zu ermöglichen und dies ist auch für das Fahrpersonal vorteilhaft, denn mehr Flexibilität führt zu höherer Kundenzufriedenheit und damit zu weniger Stress für den Fahrer.

bdo, April 2017