

# **Ergebnisse der Bilanzierung der rechtlichen Rahmenbedingungen für den ÖPNV**

Im Rahmen des

## **BAuA-Forschungsprojektes F1881**

Bilanzierung der Betriebs- und Arbeitszeitsysteme  
verschiedener Verkehrsträger und ihre Auswirkungen  
auf die Sicherheits- und Gesundheitsschutzziele beim  
Güterumschlag und der Personenbeförderung

Stand: Juli 2004

Carl von Ossietzky Universität Oldenburg  
Institut für Psychologie  
Abteilung Arbeits- und Organisationspsychologie

Bei der zeitlichen Gestaltung von Dienstplänen im Fahrdienst sind zunächst auf einer allgemeinen Ebene drei Begrifflichkeiten zu unterscheiden, nämlich die Arbeitszeit, die Lenkzeit und die Dienstschicht. Die Begriffe der Arbeits- und Lenkzeit werden jeweils durch spezifische Gesetze und/oder Verordnungen sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene normiert. Der Begriff der Dienstschicht wird ausschließlich von Tarifverträgen aufgenommen und auch nur dort geregelt.

Analog zu dieser noch zu klärenden und zu spezifizierenden begrifflichen Unterscheidung, die sowohl inhaltlicher Natur ist, als auch sich aus den Regelungsquellen herleitet, ergibt sich eine Differenzierung der Begriffe Pause, Arbeitsunterbrechung, Lenkzeitunterbrechung und Ruhezeit. Im Folgenden werden die unterschiedlichen normativen Quellen mit ihren Definitionen und Regelungen nacheinander vorgestellt.

Eine weitere für die Beteiligten wichtige Differenzierung, die jedoch für die hier durchgeführten Analysen keine Rolle spielen soll, ist die Frage, welche der aufgelisteten Zeiten, insbesondere der Pausen und Arbeitsunterbrechungen, vergütet werden.

### **1.1.1 Die europäische Ebene**

Als Teil der europäischen Sozialpolitik zielt das europäische Gemeinschaftsrecht auf eine Angleichung und Verbesserung der Arbeitsbedingungen ab. Ermächtigungsgrundlage dafür ist der Artikel 137 EGV (früher 118a). Er ermöglicht die Festlegung von Mindestvorschriften in Form von Richtlinien. Diese müssen von den Mitgliedsländern in nationales Recht umgesetzt werden. Dabei haben die Mitgliedsstaaten das Recht, Abweichungen in Richtung auf einen verbesserten Arbeitsschutz vorzunehmen, nicht aber in Richtung auf eine Unterschreitung der Mindestvorgaben.

Die Rahmenrichtlinie (89/391/EWG) zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes wird auch als Grundgesetz des betrieblichen Arbeitsschutzes (BÜCKER et al., 1994) bezeichnet. Sie bezieht sich auf (heute) Artikel 137 (früher 118a) und etabliert damit Mindestvorschriften, um die Sicherheit und Gesundheit der

Arbeitnehmer zu schützen. Auf der Grundlage dieser Rahmenrichtlinie sind diverse Einzelrichtlinien entstanden, die sie ergänzen und konkretisieren.

Diese Rahmenrichtlinie verpflichtet den Arbeitgeber, sich u.a. „über den neuesten Stand der Technik und der wissenschaftlichen Erkenntnisse auf dem Gebiet der Gestaltung von Arbeitsplätzen zu informieren“ und diese Information unter Gewährung von Mitbestimmungsrechten weiterzugeben. Der Arbeitgeber ist darüber zu verschiedenen Schutzmaßnahmen verpflichtet. Beispielsweise wird die „Bereitstellung einer geeigneten Organisation und der erforderlichen Mittel“ (Richtlinie 89/391/EWG) gefordert. Die Arbeitszeitgestaltung als Bestandteil der angesprochenen betrieblichen Organisation wurde in der Einzelrichtlinie 93/104/EG, der sog. Arbeitszeitrichtlinie, konkretisiert (vor kurzem geändert und ergänzt durch 2000/34/EG bzw. ersetzt durch die neue Richtlinie 2003/88/EG, wobei die wesentlichen Regelungstatbestände unverändert blieben). Nach BÜCKER et al. (1994, S. 94) handelte es sich hier um eine Neuerung für das deutsche Arbeitsschutzrecht, da die Arbeitszeitgestaltung „nach der bisherigen deutschen Systematik nicht als technischer, sondern als sozialer Arbeitsschutz qualifiziert wurde.“

Darüber hinaus wendet sich die Rahmenrichtlinie (89/391/EWG) in Artikel 4 Absatz (2) an die Mitgliedsstaaten und verpflichtet sie, „insbesondere für eine angemessene Kontrolle und Überwachung Sorge zu tragen.“

Zusammengefasst geht aus der Rahmenrichtlinie hervor, dass der Arbeitgeber dazu verpflichtet ist, auch die Arbeitszeit nach den wissenschaftlichen Erkenntnissen und unter Partizipation der Mitarbeiter zu gestalten. Mangelnde Information entbindet ihn nicht von dieser Verpflichtung. Auch sind die Mitgliedsstaaten zur Gewährleistung der Einhaltung dieser Vorgaben zu Kontrollen verpflichtet, z.B. in Deutschland durch die Staatlichen Gewerbeaufsichtsämter, das Bundesamt für Güterverkehr etc..

#### 1.1.1.1 Das europäische Arbeitszeitgesetz

Die Richtlinie 93/104/EG, geändert durch die Richtlinie 2000/34/EG, bzw. die neue Richtlinie 2003/88/EG als überarbeitete Version der vormaligen Richtlinie 93/104/EG und ihrer Ergänzung wird im Folgenden als europäisches Arbeitszeitgesetz bezeichnet. Sie setzt Mindeststandards für die Gestaltung von Arbeitszeiten in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union.

In der Begründung zur Änderung (Richtlinie 2000/34/EG) heißt es, dass „die Bereiche des Straßen-, Luft-, See- und Schienenverkehrs, der Binnenschifffahrt (...) vom Anwendungsbereich der Richtlinie 93/104/EG ausgenommen“ sind (Satz 3). Weiter wird argumentiert, dass „die Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer am Arbeitsplatz (...) nicht aufgrund der Arbeit in einem bestimmten Sektor oder Tätigkeitsbereich geschützt werden (sollen), sondern aufgrund ihrer Stellung als Arbeitnehmer (Satz 5). So folgert der Gesetzgeber weiter, dass für mobile Arbeitnehmer ein „ergänzender und paralleler Ansatz für die Bestimmungen über die Verkehrssicherheit und über die Gesundheit und Sicherheit der betreffenden Arbeitnehmer erforderlich“ sei. Die neue Fassung des europäischen Arbeitszeitgesetzes schließt demnach die Arbeitnehmer des öffentlichen Personennahverkehrs und des Transportgewerbes nicht mehr aus, wohingegen die neue Richtlinie 2003/88/EG den innerstädtischen Linienverkehr und mobile Arbeitnehmer explizit ausnimmt.

Die Richtlinie 2000/34/EG (bzw. 2003/88/EG) enthält Vorgaben unter anderem zu den Regelungstatbeständen: Tägliche Ruhezeit (Artikel 3), Ruhepausen (Artikel 4), wöchentliche Ruhezeit (Artikel 5), wöchentliche Höchstarbeitszeit (Artikel 6) und Nachtarbeit (Artikel 8) und Artikel 16 schreibt Bezugszeiträume für die wöchentliche Ruhezeit (Artikel 5), die wöchentliche Höchstarbeitszeit (Artikel 6) und die Dauer der Nachtarbeitszeit (Artikel 8) vor.

Abweichungen von den Ruhezeiten (nach Artikel 3, 4 und 5) sind jedoch gemäß Artikel 17 (Abs. 2) durch Tarifverträge und Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern möglich und gem. Artikel 17, Abs. 3, Buchstabe c) viii) kann für die „im regelmäßigen innerstädtischen Personenverkehr beschäftigten Arbeitnehmer“ von den Artikeln 3, 4, 5, 8 und 16 abgewichen werden. An dieser Stelle muss daher festgestellt werden, dass das europäische Arbeitszeitgesetz den Sozialpartnern einen großen Gestaltungsspielraum gewährt, der, wie die Analysen des Forschungsberichtes zeigen, häufig auch zum Nachteil der Arbeitnehmer im ÖPNV und Transportgewerbe ausgestaltet werden kann.

Die grundsätzlichen Regelungen der Richtlinie 2000/34/EG (bzw. 2003/88/EG) sind der nachfolgenden Tab. 1.1 zu entnehmen.

Tab. 1.1: Übersicht über die arbeitszeitlichen Regelungen der Richtlinie 2000/34/EG

Regelungsbegriff *	Zeitliche Vorgabe	Bezugszeiträume gemäß Artikel 16
Tägliche Ruhezeit (Art. 3)	Mindestruhezeit von elf zusammenhängenden Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum	24 h
Ruhepausen (Art. 4)	jedem Arbeitnehmer muss bei einer täglichen Arbeitszeit von mehr als sechs Stunden eine Ruhepause gewährt werden	Arbeitstag
Wöchentliche Ruhezeit (Art. 5)	jedem Arbeitnehmer muss pro Siebentageszeitraum eine kontinuierliche Mindestruhezeit von mindestens 24 Stunden zuzüglich der täglichen Ruhezeit von elf Stunden gewährt werden	Bezugszeitraum von bis zu 14 Tagen (Abs. 1) die wöchentliche 24-Stunden-Mindestruhezeit bleibt bei der Berechnung des Durchschnitts unberücksichtigt
Wöchentliche Höchstarbeitszeit (Art. 6)	die durchschnittliche Arbeitszeit pro Siebentagezeitraum darf 48 Stunden einschließlich der Überstunden nicht überschreiten	Bezugszeitraum von bis zu vier Monaten
Dauer der Nachtarbeit (Art. 8)	Die normale Arbeitszeit darf für Nachtarbeiter im Durchschnitt acht Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum nicht überschreiten (Satz 1) Nachtarbeiter, deren Arbeit mit besonderen Gefahren oder einer erheblichen körperlichen oder geistigen Anspannung verbunden ist, dürfen in einem 24-Stunden-Zeitraum, während dem sie Nachtarbeit verrichten, nicht mehr als acht Stunden arbeiten	wird nach Anhörung der Sozialpartner oder in Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern auf nationaler oder regionaler Ebene festgelegt
* Abweichungen für im regelmäßigen innerstädtischen Personenverkehr beschäftigte Arbeitnehmer sind gemäß Artikel 17 möglich		

Im Zusammenhang mit dem europäischen Arbeitszeitgesetz ist die Problematik des Bereitschaftsdienstes zu erwähnen. Dieser fordert vom Arbeitnehmer eine Anwesenheit an einem vom Arbeitgeber bestimmten Ort mit dem Ziel seine Arbeit unverzüglich aufzunehmen. Für den Bereitschaftsdienst bei Ärzten hat der europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 3. Oktober 2000 in der Rechtssache C-303/98 (SIMA) festgestellt, „dass der Bereitschaftsdienst, den die Ärzte (...) in Form von persönlicher Anwesenheit in der Gesundheitseinrichtung leisten, insgesamt als Arbeitszeit und gegebenenfalls als Überstunden im Sinne der Richtlinie 93/104/EG anzusehen ist.“ (Amtsblatt der Europäischen Union C110 E/217 vom 8.5.2003) Es kann davon ausgegangen werden, dass diese Entscheidung auch auf die Arbeitnehmer und Arbeitnehmer im ÖPNV übertragbar ist.

### 1.1.1.2 Das europäische Abkommen über den Straßenverkehr

Im Gegensatz zu dem Europäischen Arbeitszeitgesetz regelt das europäische Abkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) die Lenkzeit und nicht die Arbeitszeit. Der Begriff der Arbeitszeit schließt zeitlich die Lenkzeit mit ein. Eine eindeutige Definition enthält die Vorschrift nicht. Artikel 6 Abs.1 beschreibt die Tageslenkzeit als die „Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen Ruhezeit und einer wöchentlichen Ruhezeit.“ ANDRESEN und WINKLER (2001) führen folgende Definition ein: „Unter Lenkzeit ist das Fahren eines Kraftfahrzeuges zu verstehen. Die Lenkzeit umfasst alle Tätigkeiten, die ein Fahrer während des Fahrens vom In gang setzen des Motors an bis zu seinem Stillstand ausübt. Lenkzeit ist auch die Zeit, in der das Fahrzeug zwar vorübergehend steht, dieses Stehen bleiben nach natürlicher Anschauung noch zur Fahrtätigkeit gehört, wie z.B. ein verkehrsbedingter Halt an Ampeln, Schranken, Haltestellen im Linienverkehr.“

Eine weitere Besonderheit des AETR ist der Begriff der Arbeitsunterbrechung. Anders als in der nach dem Arbeitszeitgesetz vorgeschriebenen Pause kann der Arbeitnehmer während einer Arbeitsunterbrechung nicht frei über seinen Aufenthaltsort verfügen. Ähnlich wie die Wendezeiten zählen die Arbeitsunterbrechungen gemäß AETR zur Arbeitszeit im Sinne des europäischen und deutschen Arbeitszeitgesetzes. Tab. 1.2 zeigt die gesetzlichen Bestimmungen des AETR.

### 1.1.1.3 Die europäische Lenkzeitverordnung

Die Verordnung 3820/85 EWG des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr wurde auf der Grundlage des Art. 75 EWGV erlassen. Das bedeutet, dass die Lenkzeitverordnung *unmittelbar* in jedem Mitgliedstaat gilt.

Die Besonderheit der Lenkzeitverordnung ist die Einschränkung des Anwendungsbereiches auf Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit einer Linienstrecke von mehr als 50 km. Der Großteil des Personennahverkehrs insbesondere in Ballungsräumen ist folglich von den Regelungen ausgeschlossen. Tab. 1.3 gibt einen Überblick über die Regelungen der Verordnung 3820/85 EWG.

**Tab. 1.2:** Bestimmungen des AETR

<b>Begrifflichkeit</b>	<b>Regelung nach AETR</b>
ANWENDUNGSBEREICH	Linienverkehr (Art. 1, Abs. i)), mit mehr als 50 km Linienstrecke (Art. 2, Abs. (2) Satz b) 3.)
TAGESLENKZEITEN	darf 9 Stunden nicht überschreiten, darf zweimal pro Woche auf 10 Stunden verlängert werden (Art.6 Abs. (1))
GESAMTLENKZEIT/ WOCHENLENKZEIT	darf 90 Stunden innerhalb eines Zeitraumes von zwei aufeinander folgenden Wochen nicht überschreiten (Art.6 Abs. 2)
UNTERBRECHUNGEN GRUNDSATZ	nach 4,5 Stunden Lenkzeit, mindestens 45 Minuten Unterbrechung einlegen (Art. 7 Abs. 1)
Ausnahmen	Diese Unterbrechung kann durch Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die in die Lenkzeit oder unmittelbar nach dieser einzufügen sind (Art. 7 Abs. 2)
DEFINITION UNTERBRECHUNG	Der Fahrer darf während dieser Unterbrechungen keine anderen Arbeiten ausführen. Für die Anwendung dieses Artikels gelten Wartezeiten und Nicht-Lenkzeit, die in einem fahrenden Fahrzeug, auf einer Fähre oder in einem Zug verbracht werden, nicht als „andere Arbeiten“. (Art. 7 Abs. 3)
RUHEZEITEN GRUNDSATZ	Der Fahrer legt innerhalb jedes Zeitraumes von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden ein, die höchstens dreimal pro Woche auf nicht weniger als 9 zusammenhängende Stunden verkürzt werden darf, sofern bis zum Ende der folgenden Woche eine entsprechende Ruhezeit zum Ausgleich gewährt wird. (Art. 8 Abs. 1)
Ausnahmen	Die Ruhezeit kann an den Tagen, an denen sie nicht (...) verkürzt wird, innerhalb von 24 Stunden in zwei oder drei Zeitabschnitten genommen werden, von denen einer mindestens 8 zusammenhängende Stunden betragen muss. In diesem Falle erhöht sich die Mindestruhezeit auf 12 Stunden. (Art. 8 Abs. 1 Satz 2)
WÖCHENTLICHE RUHEZEIT	In jeder Woche muss eine der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ruhezeiten als wöchentliche Ruhezeit auf insgesamt 45 zusammenhängende Stunden erhöht werden. (Art. 8 Abs. 3 Satz 1)
Ausnahmen	Diese Ruhezeit kann am Standort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers auf eine Mindestdauer von 36 zusammenhängenden Stunden... (Art. 8 Abs. 3 Satz 2)
Ausgleich	Jede als Ausgleich für die Verkürzung der täglichen und /oder wöchentlichen Ruhezeit genommene Ruhezeit muss zusammen mit einer anderen mindestens achtstündigen Ruhezeit genommen werden und ist dem Betroffenen auf dessen Antrag hin am Aufenthaltsort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers zu gewähren. (Art. 8 Abs.6)

Tab. 1.3: **Bestimmungen der Lenkzeitverordnung**

<b>Begrifflichkeit</b>	<b>Regelung nach 3820/85</b>
ANWENDUNGS- BEREICH	Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung dienen und die nach Ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, bis zu neun Personen- einschließlich des Fahrers- zu befördern sowie Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung dienen, wenn die Linienstrecke mehr als 50 km beträgt; (Art. 4 Nr. 2 und 3)
TAGESLENKZEITEN	darf 9 Stunden nicht überschreiten, darf zweimal pro Woche auf 10 Stunden verlängert werden (Art.6 Abs. (1))
GESAMTLENKZEIT/ WOCHENLENKZEIT	Die Gesamtlenkzeit darf innerhalb eines Zeitraumes von zwei aufeinanderfolgenden Wochen 90 Stunden nicht überschreiten. (Art. 6, Abs. (2))
UNTERBRECHUNGEN GRUNDSATZ	nach 4,5 Stunden Lenkzeit, mindestens 45 Minuten Unterbrechung einlegen (Art. 7 Abs. 1)
Ausnahmen	Diese Unterbrechung kann durch Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die in die Lenkzeit oder unmittelbar nach dieser einzufügen sind (Art. 7 Abs. 2) Mitgliedstaaten können die Mindestdauer für die Unterbrechung auf nicht weniger als 30 Minuten nach einer Lenkzeit von höchstens 4 Stunden festsetzen. Ausnahmeregelungen nur möglich im Falle einer Behinderung des Stadtverkehrs und in denen es den Fahrern nicht möglich ist, in den der Lenkzeit vorangegangenen 4 ½ Stunden, die der Unterbrechung von 30 Minuten vorausgeht, eine Unterbrechung von 15 Minuten einzulegen. (Art. 7 Abs. 3)
DEFINITION UNTERBRECHUNG	Der Fahrer darf während dieser Unterbrechungen keine anderen Arbeiten ausführen. Für die Anwendung dieses Artikels gelten Wartezeiten und Nicht-Lenkzeit, die in einem fahrenden Fahrzeug, auf einer Fähre oder in einem Zug verbracht werden, nicht als „andere Arbeiten“. (Art. 7 Abs. 3)
RUHEZEITEN GRUNDSATZ	Der Fahrer legt innerhalb jedes Zeitraumes von 24 Stunden eine tägliche Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden ein, die höchstens dreimal pro Woche auf nicht weniger als 9 zusammenhängende Stunden verkürzt werden darf, sofern bis zum Ende der folgenden Woche eine entsprechende Ruhezeit zum Ausgleich gewährt wird. (Art. 8 Abs. 1)
Ausnahmen	Die Ruhezeit kann an den Tagen, an denen sie nicht (...) verkürzt wird, innerhalb von 24 Stunden in zwei oder drei Zeitabschnitten genommen werden, von denen einer mindestens 8 zusammenhängende Stunden betragen muss. In diesem Falle erhöht sich die Mindestruhezeit auf 12 Stunden. (Art. 8 Abs. 1 Satz 2) Während jedes Zeitraums von 30 Stunden, in dem sich mindestens zwei Fahrer im Fahrzeug befinden, muss jeder von ihnen eine tägliche Ruhezeit von mindestens 8 zusammenhängenden Stunden einlegen.
WÖCHENTLICHE RUHEZEIT	In jeder Woche muss eine der in den Absätzen 1 und 2 genannten Ruhezeiten als wöchentliche Ruhezeit auf insgesamt 45 zusammenhängende Stunden erhöht werden. (Art. 8 Abs. 3 Satz 1)
Ausnahmen	Diese Ruhezeit kann am Standort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers auf eine Mindestdauer von 36 zusammenhängenden Stunden oder außerhalb dieser Orte auf eine Mindestdauer von 24 zusammenhängenden Stunden verkürzt werden. (Art. 8 Abs. 3 Satz 2)
Ausgleich	Jede Verkürzung ist durch eine zusammenhängende Ruhezeit auszugleichen, die vor Ende der auf die betreffende Woche folgenden dritten Woche zu nehmen ist. (Art. 8 Abs. 3 Satz 4) Jede als Ausgleich für die Verkürzung der täglichen und /oder wöchentlichen Ruhezeit genommene Ruhezeit muss zusammen mit einer anderen mindestens achtstündigen Ruhezeit genommen werden und ist dem Betroffenen auf dessen Antrag hin am Aufenthaltsort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers zu gewähren. (Art. 8 Abs.6)

#### 1.1.1.4 Richtlinie zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten ausüben

Die Richtlinie 2002/15/EG nimmt explizit Bezug auf die Verordnung 3820/85 (Lenkzeit) und die europäische Arbeitszeitrichtlinie 93/104/EG (ergänzt durch 2000/34/EG) und stellt den Vorrang der Arbeitszeit- vor der Lenkzeitregelung fest.

2002/15/EG Abs. (4) formuliert dann auch die Notwendigkeit, Vorschriften zur Arbeitszeit im Straßenverkehr zu erstellen, „die darauf abzielen, die Straßenverkehrssicherheit sowie den Schutz von Sicherheit und Gesundheit der betreffenden Personen zu gewährleisten.“

Mit der Angabe des Anwendungsbereiches folgt die 2002/15/EG der Verordnung 3820/85 und dem Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehrs beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und schließt somit wieder den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs aus. (Abs. (6)) Eine Erweiterung dieses eingeschränkten Anwendungsbereichs erfolgt jedoch durch die Bezugnahme auf die selbstständigen Kraftfahrer (Abs.8).

Für das Fahrpersonal, das von der Richtlinie ausgeschlossen ist, wird explizit auf die Richtlinie 93/104/EG als Mindestschutz verwiesen. (Artikel 2 Abs. 2)

#### 1.1.2 **Bewertung der europäischen Gesetze nach arbeitswissenschaftlichen Kriterien**

Auf europäischer Ebene gibt es Regelungen, die die Arbeitszeiten wie auch die Lenkzeiten betreffen. Für Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung dienen und die eine Linienstrecke mit weniger als 50 km bedienen, gelten die europäischen Normen zur Lenkzeit nicht. Das schließt den öffentlichen Personennahverkehr weitestgehend aus. Hier besteht damit eine Regelungslücke, die europäisch oder von den nationalen Gesetzen gefüllt werden müsste, falls die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass es sich hierbei um eine bedeutsame Regelungslücke handelt.

Abgesehen von der beschriebenen Regelungslücke operieren die Normen mit Begrifflichkeiten (z.B. Lenk- und Arbeitszeit, Pausen und Arbeitsunterbrechungen), die sich möglicherweise in der juristischen, jedoch nicht in der alltäglichen Semantik ein-

deutig unterscheiden lassen. So wird z.B. im europäischen Arbeitszeitgesetz von Pausen gesprochen, in der Lenkzeitverordnung von Arbeitsunterbrechungen. Letztere werden in der Literatur verwirrenderweise auch als Kurzpausen bezeichnet. Dieser Umstand trägt nicht gerade zu einem leichteren Verständnis bei.

Darüber hinaus schränken die Normen zur Regelung der Lenkzeiten das europäische Arbeitszeitgesetz in folgenden Punkten ein oder sie schaffen Unklarheiten: Während die wöchentliche *Arbeitszeit* (in einem Siebentagezeitraum) auf maximal 48 Stunden einschließlich der Überstunden beschränkt wird, ist die *Gesamtlenkzeit* in einem Zeitraum von zwei aufeinander folgenden Wochen auf 90 Stunden begrenzt. Dies macht es möglich, dass eine wöchentliche Lenkzeit von deutlich mehr als 48 Stunden bei einem entsprechenden Ausgleich zulässig ist.

Des Weiteren ist die Regelung der Ruhezeiten zu nennen. Spricht das europäische Arbeitszeitgesetz von einer Mindestruhezeit von elf zusammenhängenden Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum, so erlaubt die europäische Lenkzeitverordnung eine Verkürzung auf 9 Stunden (– allerdings höchstens dreimal pro Woche –) bei entsprechendem Ausgleich. Diese mögliche Unterschreitung der aus arbeitswissenschaftlicher Sicht schon eng bemessener 11-Stunden-Grenze ist als ausgesprochen problematisch zu bewerten.

### **1.1.3 Die bundesdeutsche Ebene**

Auch auf der bundesdeutschen Ebene stellt sich eine fast verwirrende Vielfalt von Gesetzen und Verordnungen dar, die direkt oder indirekt auf die Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter im ÖPNV und im Gütertransport und damit auf deren Sicherheits- und Gesundheitssituation Einfluss ausüben.

Zunächst ist der allgemeine Bereich des Arbeitsschutzes mit dem Zusammenwirken von Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) und der Gewerbeordnung (GewO) zu nennen. Auch das Gewerberecht (z.B. Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV)) und das Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) wirken hier.

In dem hier interessierenden Fall der Untersuchung von Arbeitszeitsystemen ist vor allem das Arbeitszeitgesetz (ArbZG) maßgebend, für den Fall der Lenkzeit ist die

Fahrpersonalverordnung heranzuziehen. Hier wird in letzterem Sachverhalt auf die Problematisierung des Anwendungsbereichs verwiesen.

Darüber hinaus gibt es auf Bundes- und Landesebene verkehrsrechtliche Normen (z.B. Straßenverkehrsordnung (StVO), Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)), die Einfluss auf die Arbeitsbedingungen im ÖPNV und / oder Gütertransport haben können.

Branchenspezifisch wirken Regelungen der Berufsgenossenschaften (z.B. BG-Bahnen, BG Fahrzeughaltungen, BG Großhandel und Lagerei), Tarifverträge und auf betrieblicher Ebene Betriebsvereinbarungen.

#### 1.1.3.1 Nationale Gesetze zum Arbeitsschutz (allgemein)

Das deutsche Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) dient gemäß §1 Abs. (1) dazu, die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Beschäftigten bei der Arbeit zu sichern und zu verbessern. Es verpflichtet daher den Arbeitgeber, entsprechende Maßnahmen durchzuführen, zu evaluieren und zu dokumentieren.

Nach §4 muss der Arbeitsschutz verschiedenen Grundssätzen folgen. Dazu gehört, die Arbeit so zu gestalten, dass eine Gefährdung für Leben und Gesundheit möglichst vermieden und eine verbleibende Gefährdung möglichst gering gehalten wird (Satz1). Gefahren sind an ihrer Quelle zu bekämpfen (Satz 2). Bei Maßnahmen sind gesicherte arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse zu berücksichtigen (Satz 3). Und für die hier diskutierte Fragestellung besonders interessant ist die explizite Erwähnung der Arbeitsorganisation, zu der die Arbeitszeitgestaltung gehört (Satz 4).

Nach dem Arbeitsschutzgesetz ist eine Arbeitszeitgestaltung nach gesicherten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen für den Arbeitgeber verpflichtend und nicht nur angeraten. Darüber hinaus sollte er im Sinne einer Evaluation und Dokumentation Daten über den Krankenstand und die Unfallhäufigkeit erheben, vorhalten und auswerten.

### 1.1.3.2 Das Arbeitszeitgesetz

Das Arbeitszeitgesetz (ArbZG) vom Juni 1994, zuletzt geändert am 24.12.2003 und in Kraft getreten am 01.01.2004, stellt die deutsche Umsetzung der europäischen Arbeitszeitrichtlinie dar, auch wenn einige Vorgaben, z.B. die über repetitive Tätigkeiten nicht national umgesetzt wurden.

Das ArbZG regelt neben einigen Begriffsbestimmungen, unter denen sich allerdings der Begriff der Schichtarbeit nicht befindet, die Dauer der täglichen Arbeitszeit (8 Std, mit Ausgleich 10 Std, bzw in bestimmten Fällen 12 Std), die Dauer der Ruhezeit mit 11 Stunden mit Verkürzungsmöglichkeiten auf 10 Std für Verkehrsbetriebe bei Ausgleich sowie weiteren Abweichungen im Rahmen der Europäischen Gemeinschaft.

Für die Ruhepausen wird festgelegt, dass diese mindesten 30 Minuten betragen, im Voraus feststehen müssen und in Zeitabschnitte von min. 15 Minuten aufgeteilt werden können. Dabei gelten ab > 6 Stunden bis zu 9 Stunden Arbeitszeit 30 Minuten als Mindestpausenzeit, bei Arbeitszeiten >9 Std. sind 45 Minuten Pausen vorzusehen. Länger als 6 Std. dürfen Arbeitnehmer nicht ohne solche Pausen beschäftigt werden.

Von besonderer Bedeutung ist die Regelung des § 6 Nacht- und Schichtarbeit, der im Absatz 1 festlegt, dass die Arbeitszeit der Nacht- und Schichtarbeitnehmer nach den gesicherten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen über die menschengerechte Gestaltung der Arbeit festzulegen ist.

Da sowohl im Gütertransport wie im ÖPNV Nacht- und Schichtarbeit vorkommt, greift diese Regelung eindeutig auch für diese Bereiche. Von daher kann kein Zweifel bestehen, dass die arbeitswissenschaftlichen Erkenntnisse auch bei der Gestaltung der Dienstpläne und Arbeitszeitsysteme in ÖPNV und Gütertransport anzuwenden sind, und zwar als gesetzliche Verpflichtung und nicht als Gestaltungsvorschläge, über die man sich bei Nichtgefallen hinwegsetzen kann. Die hier vorzunehmende Bilanzierung würde also, sofern sie Verletzungen dieser arbeitswissenschaftlichen Erkenntnisse zu Tage fördert, Verstöße gegen dieses gesetzliche Gebot belegen, die abzustellen sind.

Das ArbZG regelt darüber hinaus auch die Sonntagsruhe bzw. für Verkehrsbetriebe deren Ausnahmestellung davon sowie den Ausgleich für diese entgangene Sonntagsruhe.

Das ArbZG lässt eine Anzahl von Abweichungen von diesen Vorgaben zu, sofern dies aus betrieblichen Gründen erforderlich ist und die Gesundheit der Arbeitnehmer nicht gefährdet wird (§ 7). Voraussetzung hierfür ist die Gewährleistung, dass die Gesundheit durch derartige Abweichungen von der Regelarbeitszeit nicht gefährdet ist; eine Voraussetzung die offensichtlich in der Regel nicht überprüft wird. Für die hier durchzuführende Bilanzierung ergibt sich damit auch die Aufgabe festzustellen, ob derartige Abweichungen wie sie im ÖPNV und Straßengüterverkehr zu finden sind, beeinträchtigungsfrei sind. Sollten bei bestimmten Abweichungen erhöhte Beeinträchtigungen gefunden werden, so wäre dies ein Hinweis auf die Fragwürdigkeit der Ausnahmeregelungen.

#### 1.1.3.3 Das Fahrpersonalgesetz

Nach dem Fahrpersonalgesetz wird das Bundesministerium für Verkehr dazu ermächtigt, Rechtsverordnungen zu erlassen „zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 1)...“ (§2 Abs. 1), deren Ausnahmeregelungen (§2 Abs.1c) und der Ahndungen von Verstößen als Ordnungswidrigkeit (§2 Abs.1e) sowie der Zulässigkeit tarifvertraglicher Regelungen (§2 Abs.3e). Darüber hinaus wird die Aufsicht über die Ausführungen der europäischen Verordnungen festgelegt. Dazu gehören die von den Landesregierungen bestimmten Behörden (Aufsichtsbehörden), in der Regel das Gewerbeaufsichtsamt, und das namentlich genannte Bundesamt für Güterverkehr. (§4 Abs. 1. und 2.)

Das Fahrpersonalgesetz legt fest, dass der Unternehmer, der Fahrzeughalter und die Mitglieder des Fahrpersonals verpflichtet sind, der zuständigen Behörde innerhalb einer festgesetzten Frist (§4 Abs.1) die Auskünfte, die zur Ausführung der europäischen Vorschriften erforderlich sind, wahrheitsgemäß und vollständig zu erteilen (§4 Abs.3 Satz 1). Aus dieser Regelung lässt sich ableiten, dass die Betriebe Aufzeich-

nungen über die Lenkzeiten, Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten vorrätig haben müssen.

#### 1.1.3.4 Die Fahrpersonalverordnung

Die Regelungen der Fahrpersonalverordnung, die nun auch Festlegungen für den Bereich des ÖPNV mit Streckenlängen unter 50km enthält, zeigt Tab. 1.4. Hier findet sich auch die sog. Sechstelregelung, die bei einem Haltestellenabstand von durchschnittlich nicht mehr als 3 km einen Ersatz der gesetzlichen Pausenregelung durch Lenkzeitunterbrechungen von insgesamt 1/6 der Lenkzeit erlaubt, wobei die einzelnen Unterbrechungen in der Regel 10 Minuten nicht unterschreiten dürfen.

**Tab. 1.4:** Arbeitszeitregelungen der Fahrpersonalverordnung

<b>Begrifflichkeit</b>	<b>Regelung nach der Fahrpersonalverordnung (FpersV)</b>
ANWENDUNGS BEREICH	Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung dienen und die nach Ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, bis zu neun Personen- einschließlich des Fahrers- zu befördern; Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung dienen und die im Linienverkehr mit einer Linienstrecke bis zu 50 km eingesetzt sind; (§ 6 Abs. 1 Satz 2)
TAGESLENKZEITEN/ LENKZEITUNTER- BRECHUNGEN/ RUHEZEITEN	nach Maßgabe Artikel 1, 6, 7 Abs. 1, 2, 4 und 5 sowie Artikel 8 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 (§6 Abs.1)
Abweichungen	bei einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von mehr als 3 km Nach einer Lenkzeit von 4,5 Stunden ist eine Unterbrechung von mindestens 30 zusammenhängenden Minuten einzulegen. Diese Unterbrechung kann durch 2 Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 20 zusammenhängenden Minuten oder drei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 15 zusammenhängenden Minuten ersetzt werden. Die Teilunterbrechungen müssen innerhalb der Lenkzeit oder teils innerhalb und teils unmittelbar danach liegen. (§6 Abs. 3 Satz 2)
Abweichungen	bei einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von nicht mehr als 3 km sind als Lenkzeitunterbrechungen Arbeitsunterbrechungen ausreichend, soweit diese nach den Dienst- und Fahrplänen in der Arbeitsschicht enthalten sind (z.B. Wendezeiten). Voraussetzung hierfür ist, dass die Gesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen mindestens ein Sechstel der vorgesehenen Lenkzeit beträgt. Arbeitsunterbrechungen unter 10 Minuten werden bei der Berechnung der Gesamtdauer nicht berücksichtigt. Durch Tarifverträge kann vereinbart werden, dass Arbeitsunterbrechungen von mindestens 8 Minuten berücksichtigt werden können, wenn ein Ausgleich vorgesehen ist, der die Ausreichende Erholung des Fahrers erwarten lässt. (§6 Abs. 3 Satz 2)
WÖCHENTLICHE RUHEZEITEN	In den Fällen des Absatz 1 Nr. 2 ist der Fahrer nicht zur Einlegung einer wöchentlichen Ruhezeit nach höchstens sechs Tageslenkzeiten oder bis zum Ende des sechsten Tages verpflichtet, auch wenn die Gesamtlenkzeit während der sechs Tage die Höchstdauer übersteigt, die sechs Tageslenkzeiten entspricht. Die Verpflichtung zur Einlegung der wöchentlichen Ruhezeiten bleibt im Übrigen unberührt; jedoch können die wöchentlichen Ruhezeiten auf einen Zweiwochenzeitraum verteilt werden. (§6 Satz 4)

Da mit dieser Verrechnung von bestimmten Lenkzeitunterbrechungen als Pausen-äquivalent eine Ausdehnung der Schichtzeiten vermieden wird, sind diese Regelungen beim Fahrpersonal z.T. ausgesprochen beliebt. Auch aus arbeitswissenschaftlicher Sicht erscheinen solche Regelungen akzeptabel, sofern sichergestellt ist, dass die Unterbrechungen der Lenkzeit auch tatsächlich eingehalten werden können und nicht durch widrige Verkehrsbedingungen unter die kritische Schwelle gesenkt werden (vgl. dazu NACHREINER et al., 1999)

#### 1.1.3.5 Bewertung der deutschen Gesetze nach arbeitswissenschaftlichen Kriterien

Betrachtet man das ArbZG unter arbeitswissenschaftlicher Perspektive, so sind die grundsätzlichen Regelungen nicht zu beanstanden, wenn sie denn nicht durch eine Reihe von aus arbeitswissenschaftlicher Sicht bedenklichen Ausnahmeregelungen erheblich aufgeweicht würden, die im Endeffekt Arbeitszeiten bis zu 60 oder nach der neuesten Fassung wohl bis zu 72 Stunden erlauben würden. Dies schließt eine Reduzierung der Ruhezeiten auf ein kaum noch vertretbares Maß mit ein.

Die Klausel, wonach manche Ausnahmen nur angewendet werden können, wenn die Gesundheit der Arbeitnehmer dadurch nicht gefährdet wird, erscheint allerdings rein deklamatorisch, weil eine Nachweispflicht dafür nicht gesetzlich verankert ist.

Hervorzuheben ist, dass die arbeitswissenschaftlichen Erkenntnisse bei der Gestaltung der Arbeitszeit zumindest der Nacht- und der Schichtarbeiter (ohne dass diese im Gesetz definiert wären) zu berücksichtigen sind. Diese eher unbestimmte Festlegung lässt zwar eine erhebliche rechtliche Unsicherheit darüber entstehen, was denn nun tatsächlich bei der Dienstplangestaltung anzuwenden ist, eröffnet auf der anderen Seite aber die Möglichkeit, auch neuere Ergebnisse einfließen zu lassen.

Unglücklich erscheint, dass für den Bereich des Transportgewerbes darüber hinaus weitere Regelungen zur Lenkzeit gesetzlich festgelegt werden, die mit den Vorgaben des ArbZG nicht immer konsistent sind bzw. diese unterlaufen. Ein Beispiel ist in diesem Zusammenhang die maximal 9-stündige Lenkzeit bei 8 Std. (Regel-)Arbeitszeit, wobei offensichtlich davon ausgegangen wird, dass die Begrenzung auf den 8-Std.

Tag durch Ausnahmegenehmigungen aufgehoben werden kann. In allen anderen Fällen wäre eine solche Regelung überflüssig.

**Tab. 1.5: Überblick zu den Lenk- und Ruhezeiten im Personenlinienverkehr unter 50 km**

(Quelle: VDV Mitteilungen, Empfehlungen zur Dienstplangestaltung im Fahrdienst, Ausgabe November 2000)

	<b>Arbeitszeitgesetz (ArbZG)</b>	<b>VO (EWG) 3820/85</b>	<b>Fahrpersonal VO (FPersV)</b>
<b>Geltungsbereich</b>	Arbeiter und Angestellte sowie zu ihrer Berufsausbildung beschäftigte (§ 2 Abs. 2)	Arbeitnehmer im Straßenverkehr, jedoch kein Schienenverkehr (Art. 1 Nr. 2b) und kein Personenlinienverkehr unter 50 km (Art. 4 Nr. 3)	Arbeitnehmer im Straßenverkehr, jedoch kein Schienenverkehr (§ 6 Abs. 1 i.V.m. Art.1 Nr. 2b VO (EWG) 3820/85)
<b>Tägliche Arbeitszeit</b>	<b>Grundsatz:</b> 8 Std. (§ 3 Abs. 1) <b>Ausnahmen:</b> - 10 Std. bei Ausgleich (§ 3 Abs. 2) - durch TV und BV weitere Abweichungen möglich (§ 7 Abs. 1)	<b>Grundsatz:</b> 9 Std. Tagelenkzeit (Art. 6 Abs.1 Unterabsatz 1) <b>Ausnahme:</b> - 2x wöchentlich Verlängerung auf 10 Std. möglich	Über § 6 Abs. 1 findet Art. 6 VO (EWG) 3820/85 Anwendung
<b>Tägliche Ruhezeit</b>	<b>Grundsatz:</b> 11 Std. (§ 5 Abs. 1) <b>Ausnahmen:</b> - 10 Std. im Verkehrsbetrieb bei Ausgleich (§ 5 Abs. 1) - durch TV und BV weitere Kürzungen möglich (§ 7 Abs. 1 Nr. 3)	11 Std. innerhalb eines 24-Stunden- Zeitraumes, 3x pro Woche Verkürzung auf 9 Std. möglich bei Ausgleich (Art. 8 Abs.1)	s. VO (EWG) 3820/85
<b>Wöchentliche Arbeitszeit</b>	<b>Grundsatz:</b> 48 Std. (6 x 8) (§ 3 Abs.1) <b>Ausnahmen:</b> - 60 Std. bei Ausgleich (§ 3 Abs. 1 Satz 2) - über 60 Std. durch TV oder BV (§ 7 Abs.1)	Keine Vorgabe, jedoch Begrenzung der Gesamtlenkzeit innerhalb von zwei Wochen auf 90 Std.	s. VO (EWG) 3820/85
<b>Wöchentliche Ruhezeit</b>	Beschäftigungsverbot an Sonn- und Feiertagen (§ 9 Abs.1) Ausnahme: - § 10 Vgl. hier Nr. 10, (Verkehrsbetrieb) jedoch Ausgleich nach § 11 zwingend erforderlich	45 Std., jedoch Verkürzung auf 36 Std. möglich (Art. 8 Abs. 3)	s. VO (EWG) 3820/85, jedoch gemäß § 6 Abs. 4 Verteilung der wöchentlichen Ruhezeiten auf 2-Wochen-Zeitraum möglich

Insgesamt ergibt sich eine inkonsistente und verwirrende Lage der gesetzlichen Vorschriften. Tab. 1.5 zeigt ausgewählte Regelungen aus ArbZG, VO 3820/85 EWG und Fahrpersonalverordnung für den Bereich des Personenverkehrs im Nahbereich. Es

erscheint daher erforderlich, eine konsistente und eindeutige Rechtsbasis zu etablieren, um rechtliche Unsicherheiten in Zukunft zu vermeiden.

#### 1.1.4 Vergleich europäischer und nationaler Regelungen

Vergleicht man nationale und europäische Regelungen, so wird deutlich, dass auch hier Inkonsistenzen vorliegen, die nicht gerade zur Erzeugung von Rechtssicherheit beitragen. Tab. 1.6 zeigt ausgewählte Regelungen dieses Vergleiches. Dieser Vergleich macht deutlich, dass hier dringend Harmonisierungsbemühungen erforderlich sind.

**Tab. 1.6: Überblick zu den Lenk- und Ruhezeiten im Personenlinienverkehr nach nationalen und europäischen Vorgaben**

	<b>Arbeitszeitgesetz (ArbZG)</b>	<b>VO (EWG) 3820/85</b>	<b>AETR</b>	<b>Fahrpersonal VO (FPersV)</b>
<b>Geltungsbereich</b>	Arbeiter und Angestellte sowie zu ihrer Berufsausbildung beschäftigte (§ 2 Abs. 2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen</li> <li>- Personenlinienverkehr mit mehr als 9 Personen</li> <li>- Fahrzeuge mit mehr als 50 km Linienlänge, jedoch kein Schienenverkehr (Art. 4 Nr. 1-3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen</li> <li>- Personenlinienverkehr mit mehr als 9 Personen</li> <li>- Fahrzeuge mit mehr als 50 km Linienlänge, jedoch kein Schienenverkehr (Art. 2)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrzeuge mit mehr als 2,8 t und nicht mehr als 3,5 t</li> <li>- Personenbeförderung mit mehr als 9 Personen</li> <li>- Linienverkehr bis zu einer Länge von 50 km</li> <li>Arbeitnehmer im Straßenverkehr, jedoch kein Schienenverkehr (§ 6 Abs. 1 i.V.m. Art.1 Nr. 2b VO (EWG) 3820/85)</li> </ul>
<b>Definitionen</b>	<b>Arbeitszeit</b> im Sinne dieses Gesetzes ist die Zeit vom Beginn bis zum Ende der Arbeit ohne die Ruhepausen; Arbeitszeiten bei mehreren Arbeitgebern sind zusammenzurechnen. (§ 2 Abs.1)	<b>Tageslenkzeit: nicht definiert</b> "Unter Lenkzeit ist das Fahren eines Kraftfahrzeuges zu verstehen. Die Lenkzeit umfasst alle Tätigkeiten, die ein Fahrer während des Fahrens vom In gang setzen des Motors an bis zu seinem Stillstand ausübt. Lenkzeit ist auch die Zeit, in der das Fahrzeug zwar vorübergehend steht, dieses Stehen bleiben nach natürlicher Anschauung noch zur Fahrtätigkeit gehört, wie z.B. ein verkehrsbedingter Halt an Ampeln, Schranken, Haltestellen im Linienverkehr." (ANDRESEN et al., 2001, Fahrpersonalgesetz und Sozialvorschriften für Kraftfahrer)		

	<b>Arbeitszeitgesetz (ArbZG)</b>	<b>VO (EWG) 3820/85</b>	<b>AETR</b>	<b>Fahrpersonal VO (FPersV)</b>
<b>Tägliche Arbeitszeit/ Lenkzeit</b>	<p><b>Grundsatz:</b> 8 Std. (§ 3 Abs. 1)</p> <p><b>Ausnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10 Std. bei Ausgleich (§ 3 Abs. 2)</li> <li>- durch TV und BV weitere Abweichungen möglich (§ 7 Abs. 1)</li> </ul>	<p><b>Grundsatz:</b> 9 Std. Tagelenkzeit (Art. 6 Abs.1 Unterabsatz 1)</p> <p><b>Ausnahme:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2x wöchentlich Verlängerung auf 10 Std. möglich</li> </ul>	<p><b>Grundsatz:</b> 9 Std. Tageslenkzeit (Art. 6 Abs.1)</p> <p><b>Ausnahme:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2x wöchentlich Verlängerung auf 10 Std. möglich</li> </ul>	Über § 6 Abs. 1 findet Art. 6 VO (EWG) 3820/85 Anwendung
<b>Unterbrechungen/ Pausen</b>	<p><b>Grundsatz:</b> Feststehende Ruhepausen von mind. 30 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als sechs bis zu neun Stunden und 45 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als neun Stunden insgesamt. Die Ruhepausen können in Zeitabschnitte von jeweils 15 Minuten aufgeteilt werden.</p>	<p><b>Grundsatz:</b> Unterbrechung von mind. 45 Minuten nach einer Lenkzeit von 4,5 Stunden (Art. 7 Abs.1)</p> <p><b>Ausnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kann durch Unterbrechungen von jeweils mind. 15 Minuten ersetzt werden so das Absatz 1 eingehalten ist. (Art. 7 Abs. 2)</li> <li>- MG Staaten können die Unterbrechung auf nicht weniger als 30 Minuten nach einer Lenkzeit von höchstens 4 Stunden festsetzen (Art. 7 Abs. 3)</li> </ul>	<p><b>Grundsatz:</b> Unterbrechung von mind. 45 Minuten nach einer Lenkzeit von 4,5 Stunden (Art. 7 Abs.1)</p> <p><b>Ausnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kann durch Unterbrechungen von jeweils mind. 15 Minuten ersetzt werden so das Absatz 1 eingehalten ist. (Art. 7 Abs. 2)</li> </ul>	

	<b>Arbeitszeitgesetz (ArbZG)</b>	<b>VO (EWG) 3820/85</b>	<b>AETR</b>	<b>Fahrpersonal VO (FPersV)</b>
<b>Tägliche Ruhezeit</b>	<p><b>Grundsatz:</b> 11 Std. (§ 5 Abs. 1)</p> <p><b>Ausnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 10 Std. im Verkehrsbetrieb bei Ausgleich (§ 5 Abs. 1)</li> <li>- durch TV und BV weitere Kürzungen möglich (§ 7 Abs. 1 Nr. 3)</li> </ul>	<p><b>Grundsatz:</b> mind. 11 zusammenhängende Stunden innerhalb eines 24-Stunden-Zeitraumes (Art. 8 Abs. 1)</p> <p><b>Ausnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- höchstens 3x pro Woche Verkürzung auf nicht weniger als 9 Std. möglich bei Ausgleich bis Ende der folgenden Woche (Art. 8 Abs.1)</li> </ul>	<p><b>Grundsatz:</b> mind. 11 zusammenhängende Stunden innerhalb eines 24-Stunden-Zeitraumes (Art. 8 Abs. 1)</p> <p><b>Ausnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- höchstens 3x pro Woche Verkürzung auf nicht weniger als 9 Std. möglich bei Ausgleich bis Ende der folgenden Woche (Art. 8 Abs.1)</li> </ul>	s. VO (EWG) 3820/85
<b>Wöchentliche Arbeitszeit</b>	<p><b>Grundsatz:</b> 48 Std. (6 x 8) (§ 3 Abs.1)</p> <p><b>Ausnahmen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 60 Std. bei Ausgleich (§ 3 Abs. 1 Satz 2)</li> <li>- über 60 Std. durch TV oder BV (§ 7 Abs.1)</li> </ul>	Gesamtlenkzeit darf innerhalb eines Zeitraumes von zwei Wochen 90 Stunden nicht überschreiten	Gesamtlenkzeit darf innerhalb eines Zeitraumes von zwei Wochen 90 Stunden nicht überschreiten	s. VO (EWG) 3820/85
<b>Wöchentliche Ruhezeit</b>	<p><b>Grundsatz:</b> Beschäftigungsverbot an Sonn- und Feiertagen (§ 9 Abs.1)</p> <p><b>Ausnahme:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- § 10 Vgl. hier Nr. 10, (Verkehrsbetrieb) jedoch Ausgleich nach § 11 zwingend erforderlich</li> </ul>	<p><b>Grundsatz:</b> 45 zusammenhängende Std.</p> <p><b>Ausnahme: bei Ausgleich</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkürzung auf 36 Std. möglich am Standort des Fahrzeugs oder Heimatort des Fahrers (Art. 8 Abs. 3)</li> <li>- außerhalb dieser Orte Verkürzung auf 24 Std. möglich</li> </ul>	<p><b>Grundsatz:</b> 45 zusammenhängende Std.</p> <p><b>Ausnahme: bei Ausgleich</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkürzung auf 36 Std. möglich am Standort des Fahrzeugs oder Heimatort des Fahrers (Art. 8 Abs. 3)</li> <li>- außerhalb dieser Orte Verkürzung auf 24 Std. möglich</li> </ul>	s. VO (EWG) 3820/85, jedoch gemäß § 6 Abs. 4 Verteilung der wöchentlichen Ruhezeiten auf 2-Wochen-Zeitraum möglich

### **1.1.5 Tarifverträge**

In der Bundesrepublik Deutschland existiert eine nahezu unüberschaubare Anzahl an Tarifverträgen mit Regelungsinhalten für die Arbeitszeit im ÖPNV und Gütertransport einschließlich der Vergütung für abweichende Arbeitszeiten. Eine ausführliche Darstellung und Diskussion selbst ausgewählter Tarifverträge erscheint im Rahmen dieses Berichtes nicht möglich, dies würde eher ein eigenes Projekt rechtfertigen. Es muss hier der Verweis ausreichen, dass die Regelungen der Tarifverträge ebenfalls nicht immer konsistent mit den rechtlich höherrangigen Festlegungen sind. Das liegt u.a. daran, dass Tarifverträge fortbestehen, selbst wenn die gesetzlichen Grundlagen geändert werden. So erlaubt etwa das jetzt geänderte ArbZG eine Weitergeltung bestehender oder nachwirkender Tarifverträge (oder auch Betriebsvereinbarungen) bis zum 31.12.2005. In der hier durchgeführten Analyse wurden dagegen Regelungen gefunden, die offensichtlich seit mehreren Jahren nicht mehr an die geltende Rechtslage angepasst wurden. Es erscheint daher wichtig, eine derartige Anpassung zu fordern und deren Umsetzung zu überprüfen, damit nicht inkonsistente oder entgegenstehende Regelungen existieren.

In Anhang 2 und 3 ist jeweils eine Übersicht über ausgewählte tarifvertragliche Regelungen ausgewählter Tarifverträge für den Bereich des ÖPNV und den des Güterverkehrs beispielhaft wiedergegeben, die jedoch hier nicht weiter diskutiert werden sollen. Auffällig ist jedoch, dass die Tarifverträge die gesetzlichen Vorgaben oft bis an die Grenzen ausnutzen und z.T. sogar überschreiten. Auffällig ist weiterhin, dass in den Tarifverträgen Vereinbarungen über die Umsetzung arbeitswissenschaftlicher Erkenntnisse nicht gefunden wurden, obwohl doch gerade hier eine Möglichkeit bestünde, derartige Erkenntnisse aufbereitet und an die jeweilige Situation angepasst umzusetzen.

### **1.1.6 Nationale Regelungen im Vergleich**

Tab. 1.7 zeigt beispielhaft einige ausgewählte, wichtige Regelungen im Vergleich von ArbZG, FPersV und BMTG. Die Tabelle macht deutlich, dass einige Tatbestände nur in bestimmten Regelwerken vorgegeben sind (z.B. Dienstschichten), während gleichzeitig bei Grundtatbeständen inkonsistente Regelungen vorliegen. So kann die Arbeitszeit nach ArbZG normalerweise maximal 8 Stunden betragen, wohingegen sie

nach dem BMTG 8,5 Stunden betragen darf. Die Tageslenkzeit wird auf 8 Stunden begrenzt, wohingegen nach der 3820/85 EWG, die aber im ÖPNV nicht anzuwenden ist, 9 Stunden vorgegeben werden.

Derartige Inkonsistenzen und Widersprüchlichkeiten müssen in den Betrieben zu erheblichen Unsicherheiten darüber führen, welche dieser Regelungen denn nun tatsächlich anzuwenden ist, wobei im Zweifelsfalle dann die für den Betrieb passendste ausgewählt werden dürfte. Von Rechtssicherheit kann hier offensichtlich nicht die Rede sein.

**Tab. 1.7: Vergleich ausgewählter normativer Regelungen in Gesetzen und Tarifverträgen**

Regelungsebene	ArbZG	FPersV	BMTG
Regelungstatbestand			
Tagesarbeitszeit	8 Stunden		8,5 Stunden, in Ausnahmefällen bis zu 9,5 Stunden
Tageslenkzeit			8 Stunden
Dienstschicht			12 Stunden
Wochenarbeitszeit			38,5 Stunden
Pause	Mindestens 30 Minuten (keine Begrenzung nach oben) nach spätestens 6 Stunden; kann in Teilabschnitten von 15 Minuten genommen werden	Lenkzeitunterbrechung von 45 Minuten nach 4,5 Stunden Lenkzeit; gilt nur für den Bus	Pause
Kurzpause	Kurzpause		Arbeitsunterbrechung nach der Sechstel-Regelung
Ruhezeit	11 Stunden, in Verkehrsbetrieben Absenkung auf 10 Stunden möglich, wenn innerhalb von vier Wochen jede verkürzte Ruhezeit über 12 auf 11 Stunden ausgeglichen wird		10 Stunden
Wochenruhezeit	24 Sonntagsruhe + 11 Ruhezeit =35 Std	Nach 6 Tageslenkzeiten 45 Stunden	

### **1.1.7 Zusammenfassung**

Die rechtlichen und nachgeordneten Ebenen normativer Regelungen der Arbeitszeit im ÖPNV und im Gütertransport vermitteln nicht zwingend den Eindruck eines klar strukturierten, konsistenten, leicht überschaubaren und damit einfach umzusetzenden Normenwerkes. Eher ist das Gegenteil der Fall. Die vorhandenen Regelungen zeichnen sich durch Ausnahmeregelungen aus, die nur noch Fachleuten und Experten einen Überblick ermöglichen. Eine einfache und klare Umsetzung dieser Regeln ist daher von vornherein wenig wahrscheinlich und stößt auch in den hier untersuchten Praxisbetrieben auf erhebliche Schwierigkeiten, selbst in Großbetrieben.

In Klein- und Mittelbetrieben erscheint diese Lage noch aussichtsloser. In der Regel versucht man sich am Tarifvertrag zu orientieren und dessen Vorgaben so gut wie möglich zu erfüllen. Höherrangige Vorgaben (und deren Schutzziele) bleiben dabei häufig auf der Strecke, weil davon ausgegangen wird, dass in den Tarifverträgen alle relevanten Punkte geregelt sind. Arbeitswissenschaftliche Grundsätze haben dabei eine große Chance, durch das Raster zu fallen, obwohl deren Umsetzung in der Bundesrepublik Deutschland gesetzlich vorgeschrieben ist.

Da nicht davon ausgegangen werden kann, dass arbeitswissenschaftliche Erkenntnisse auf der betrieblichen Ebene präsent sind, ist durchaus zu fragen, wie der gesetzlich vorgesehene Weg des Ausschlusses der gesundheitlichen Gefährdung des Fahrpersonals bei der Anwendung von Ausnahmeregelungen tatsächlich eingehalten werden kann.

Bei der im Projekt vorzunehmenden Bilanzierung wird daher darauf zu achten sein, inwieweit die gesetzlichen, tarifvertraglichen und arbeitswissenschaftlichen Vorgaben in der Praxis tatsächlich umgesetzt werden und ob aus deren Nicht- oder eingeschränkter Beachtung Gefährdungen der Sicherheits- und Gesundheitsziele resultieren.

# Anhang 1: Analyisierte Rechtsgrundlagen

## Europäische Ebene

Richtlinie 93/104/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung  
(Abl. Nr. L 307 vom 13.12.1993, S. 18)

Richtlinie 2003/88 über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung  
(Abl. Nr. L 299 vom 18.11.2003, S. 9)

Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten  
im Bereich des Straßentransports ausüben  
(Abl. L 80 vom 23.3.2002, S. 35)

Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20.12.1985 über die Harmonisierung  
bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr  
(Abl. L 370 S. 1, 1986 Nr. L 206 S. 36)

Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20.12.1985 über das Kontrollgerät im  
Straßenverkehr (Amtsblatt der EG 1985 Nr. L 370 S. 8), zuletzt geändert durch VO  
(EWG) Nr. 2135/98 vom 24.09.1998 (ABl. Nr. L 274 vom 09.10.98)

Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr  
beschäftigten Fahrpersonals (AETR) in der Fassung vom 31.07.1985 (BGBl. II S.  
889), zuletzt geändert am 18.08.1997 (BGBl. II S. 1550)

Weißbuch der Europäischen Kommission vom 12.09.2001: „Die Europäische Ver-  
kehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft“ [KOM(2001) 370 endg. Nicht  
im Amtsblatt veröffentlicht]

Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und Rates über Mindest-  
bedingungen für die Durchführung der Richtlinie 2002/15/EG sowie der Verordnung  
en (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für  
Tätigkeiten im Kraftverkehr (von der Kommission vorgelegt)  
KOM (2003) 628 endgültig, vom 21.10.2003

## **Nationale Ebene**

Arbeitszeitgesetz (ArbZG) vom 06. Juni 1994 (BGBl. I S.1170), geändert am 21.12.2000 (BGBl. I S. 1983), zuletzt geändert am 24.12.2003, BGBl. I S.3002

Gesetz über das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen (Fahrpersonalgesetz – FPersG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485).

Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Fahrpersonalverordnung – FPersV) vom 28. August 1969 (BGBl. I S. 1370, 1791) in der Fassung der Änderungsverordnung vom 09.12.1986 (BGBl. I S. 2344), zuletzt geändert durch VO vom 18.08.1998 (BGBl. I S. 2307)

## **Tarifverträge ÖPNV**

Rahmentarifvertrag (für Betrieb B) vom 1.6.1998

Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N Nds.) vom 14. September 2001

Bezirkstarifvertrag für die kommunalen Nahverkehrs-betriebe (BzTV-N BW) vom 06.April 2001

Manteltarifvertrag Nr. 6 für alle gewerblichen AN des privaten Omnibusgewerbes in Bayern vom 12.8.1998- gültig ab 1.1.1999

Lohntarifvertrag Nr. 21 für alle gewerblichen AN des privaten Omnibusgewerbes in Bayern vom 25.1.2000- gültig ab 1.10.2000

Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) vom 25. Mai 2001

Tarifvertrag zur Regelung der Arbeitsbedingungen bei den Nahverkehrsbetrieben im Land Brandenburg vom 27. Juni 2001

## **Tarifverträge Güterverkehr**

Manteltarifvertrag für die Angestellten und Arbeiter im Speditions-, Güterverkehrs-, Logistik- und Hafenumschlagsgewerbe Baden- Württemberg vom 1.März 1999

Manteltarifvertrag Nr. 4 für Arbeitnehmer/innen des Speditions- und Transportgewerbes in Bayern

Lohntarifvertrag Nr.24 und Gehaltstarifvertrag Nr. 4 für die Arbeitnehmer/innen des Speditions- und Transportgewerbes in Bayern

Manteltarifvertrag Speditionsgewerbe einschließlich Hafen-, Speicher- und Umschlagsbetriebe Berlin und Brandenburg

Bezirksmanteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer im privaten Güterverkehrsgewerbe des Landes Nordrhein-Westfalen vom 15. Juni 1994

Auszug aus dem Bundesmanteltarifvertrag für den Güter- und Möbelverkehr – BMT-Fernverkehr- vom 14. Juli 1988 (gekündigt seit dem 1. Juli 1992)

Manteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Verkehrsgewerbes im Lande Niedersachsen vom 27. November 1998

**Anhang 2: Tarifverträge im Vergleich - ÖPNV -**

	Manteltarifvertrag Nr. 6 für alle gewerblichen AN des privaten Omnibusgewerbes in Bayern vom 12.8.1998- gültig ab 1.1.1999	Lohntarifvertrag Nr. 21 für alle gewerblichen AN des privaten Omnibusgewerbes in Bayern vom 25.1.2000- gültig ab 1.10.2000	Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) vom 25. Mai 2001	Tarifvertrag zur Regelung der Arbeitsbedingungen bei den Nahverkehrsbetrieben im Land Brandenburg vom 27. Juni 2001
regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit einschließlich Pausen	<p>wöchentlich durchschnittlich 38,5 Stunden, bzw. 167 Stunden monatlich 5-Tage-Woche soll nach Möglichkeit sichergestellt werden</p> <p>monatliche Höchstarbeitszeit, einschließlich AB: im Linienverkehr bis 50 km: 200 Stunden im Gelegenheitsverkehr (Einmannfahrerbesetzung): 220 Stunden im Gelegenheitsverkehr (Zweimannfahrerbesetzung): 240 Stunden</p>	<p>Die Dienstschicht soll innerhalb eines Zeitraumes von zwölf Stunden liegen. In betriebsnotwendigen Fällen kann der Zeitraum auf bis zu 14 Stunden ausgedehnt werden.</p> <p>Im Kraftverkehr darf der reine Dienst am Steuer acht Stunden in der DS nicht überschreiten.</p>	<p>wöchentlich durchschnittlich 38,5 Stunden</p> <p>Berechnung des Durchschnitts der regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit: ein Zeitraum von bis zu einem Jahr <b>(Arbeitszeitkonto)</b></p> <p>Bei AN, die ständig Wechselschicht- oder Schichtarbeit zu leisten haben, kann ein längerer Zeitraum zugrunde gelegt werden</p> <p>durch Betriebsvereinbarungen kann eine tägliche Rahmenarbeitszeit von bis zu 12 Stunden in der Zeit von 6 bis 20 Uhr eingerichtet werden</p> <p><b>Ausgleichszeitraum:</b> bis zu einem Jahr</p>	<p>durchschnittlich 40 Stunden wöchentlich</p> <p>Berechnung des Durchschnitts der regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit: ein Zeitraum von bis zu einem Jahr</p>

**Legende:**

AB: Arbeitsbereitschaft

RZ: Ruhezeiten

AN: Arbeitnehmer

BR: Betriebsrat

DS: Dienstschicht

BV: Betriebsvereinbarungen

	Manteltarifvertrag Nr. 6 für alle gewerblichen AN des privaten Omnibusgewerbes in Bayern vom 12.8.1998- gültig ab 1.1.1999	Lohntarifvertrag Nr. 21 für alle gewerblichen AN des privaten Omnibusgewerbes in Bayern vom 25.1.2000- gültig ab 1.10.2000	Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) vom 25. Mai 2001	Tarifvertrag zur Regelung der Arbeitsbedingungen bei den Nahverkehrsbetrieben im Land Brandenburg vom 27. Juni 2001
Arbeitszeitkorridor			<p>wöchentlicher Arbeitszeitkorridor von bis zu <b>45 Stunden</b> durch Betriebsvereinbarungen möglich</p> <p>für den Fahrdienst nur durch Betriebsvereinbarungen zulässig</p> <p><b>Ausgleichszeitraum:</b> bis zum Ende von 8 Kalenderwochen nach dem Zeitpunkt ihres ersten Entstehens</p> <p>nicht ausgeglichen Arbeitsstunden werden im Verhältnis 1:1,3 in Zeit umgewandelt und gutgeschrieben</p> <p><b>max. Zeitguthaben:</b> 120 Stunden</p> <p><b>Schwellenwert:</b> 80 Stunden</p>	<p>wöchentlicher Arbeitszeitkorridor von bis zu <b>45 Stunden</b></p> <p><b>Ausgleichszeitraum:</b> bis zu einem Jahr</p> <p>an Stelle des Arbeitszeitkorridors kann durch Betriebsvereinbarungen eine tägliche Rahmenarbeitszeit von bis zu 12 Stunden in der Zeit von 6 bis 20 Uhr eingerichtet werden</p> <p><b>Ausgleichszeitraum:</b> bis zu einem Jahr</p>

**Legende:**

AB: Arbeitsbereitschaft

RZ: Ruhezeiten

AN: Arbeitnehmer

BR: Betriebsrat

DS: Dienstschrift

BV: Betriebsvereinbarungen

	<b>Manteltarifvertrag Nr. 6 für alle gewerblichen AN des privaten Omnibusgewerbes in Bayern vom 12.8.1998- gültig ab 1.1.1999</b>	<b>Lohntarifvertrag Nr. 21 für alle gewerblichen AN des privaten Omnibusgewerbes in Bayern vom 25.1.2000- gültig ab 1.10.2000</b>	<b>Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) vom 25. Mai 2001</b>	<b>Tarifvertrag zur Regelung der Arbeitsbedingungen bei den Nahverkehrsbetrieben im Land Brandenburg vom 27. Juni 2001</b>
<b>Arbeitszeitkonto</b>			<p><b>max. Zeitschuld:</b> 10 Stunden*</p> <p><b>max. Zeitguthaben:</b> 52 Stunden*</p> <p><b>Ausgleichszeitraum:</b> bis zu einem Jahr</p> <p>* durch Betriebsvereinbarungen sind einzelvertragliche Vereinbarungen eines Langzeitkontos möglich</p>	<p><b>max. Zeitschuld:</b> 30 Stunden*</p> <p><b>max. Zeitguthaben:</b> 100 Stunden*</p> <p><b>*durch Betriebsvereinbarungen können andere Obergrenzen geregelt werden</b></p> <p>Der AG kann mit dem AN ein Langzeitkonto vereinbaren</p>
<b>Werk tägliche Arbeitszeit, die nicht überschritten werden darf</b>	<p>ArbZG</p> <p>In begründeten Ausnahmefällen kann an bis zu 10% der Einsatztage die tägl. <b>SZ auf max. 14 Stunden</b> ausgeweitet werden.</p>	<p>Die täglich Arbeitszeit darf <b>8 ½</b> Stunden, in Ausnahmefällen <b>9 ½</b> nicht übersteigen.</p> <p>Die Arbeitszeit darf an höchstens <b>30 Werktagen</b> im Jahr auf <b>zehn Stunden</b> verlängert werden.</p>		<p>Die täglich Arbeitszeit darf <b>8 ½</b> Stunden, in Ausnahmefällen <b>9 ½</b> nicht übersteigen.</p>
<b>Dienstschicht bzw. geteilte Dienste</b>	<p>Verlängerung der Schichtzeit im Linienverkehr bis zu 50 km bis <b>max. 12 Stunden</b>, wenn <b>zwischen zwei Teilschichten</b> im erheblichen Umfang, AB, Pausen, Warte- Steh- und Wendezeiten bzw. Freizeit fallen</p> <p>bei <b>geteilten Schichten</b> kann die Schichtzeit auf bis <b>max. 14 Stunden</b> verlängert werden</p>			<p>soll innerhalb eines Zeitraumes von <b>12 Stunden</b> liegen</p> <p>Ausdehnung in betriebsnotwendigen Fällen auf <b>14 Stunden</b></p>

**Legende:**

AB: Arbeitsbereitschaft

RZ: Ruhezeiten

AN: Arbeitnehmer

BR: Betriebsrat

DS: Dienstschicht

BV: Betriebsvereinbarungen

	Manteltarifvertrag Nr. 6 für alle gewerblichen AN des privaten Omnibusgewerbes in Bayern vom 12.8.1998- gültig ab 1.1.1999	Lohntarifvertrag Nr. 21 für alle gewerblichen AN des privaten Omnibusgewerbes in Bayern vom 25.1.2000- gültig ab 1.10.2000	Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) vom 25. Mai 2001	Tarifvertrag zur Regelung der Arbeitsbedingungen bei den Nahverkehrsbetrieben im Land Brandenburg vom 27. Juni 2001
Ununterbrochene Ruhezeit (RZ) zwischen zwei Dienstschichten	<p>tägliche RZ zwischen zwei Arbeitsschichten von mind. 11 zusammenhängenden Stunden</p> <p>Dreimal pro Woche darf die RZ auf 9 Stunden verkürzt werden, sofern zum Ende der folgenden Woche eine entsprechende RZ zum Ausgleich gewährt wird.</p> <p>Die RZ kann an den Tagen, an denen sie nicht auf 9 Stunden verkürzt wird, innerhalb von 24 Stunden in zwei oder drei Abschnitte genommen werden, von denen einer mind. 8 Stunden betragen muss. In diesem Fall erhöht sich die Mindestruhezeit auf 12 Stunden.</p>	mindestens zehn Stunden		mindestens zehn Stunden
dienstplanmäßige freie Tage	Die Wochenruhezeiten müssen mind. einmal im Kalendermonat auf einen Samstag/ Sonntag bzw. Sonntag/Montag fallen.			<p>für einen freien Tag sind mind. 34 Stunden, für zwei freie Tage sind mind. 56 Stunden einzuplanen</p> <p>Gewährung so vieler unbezahlter freier Tage pro Jahr, wie Sonntage in dieses Jahr fallen. Im Jahresdurchschnitt müssen mindestens zehn Sonntage dienstplanmäßig freie Tage sein. Ferner werden in jedem Kalenderjahr so viele bezahlte freie Tage gewährt, wie lohnzahlungspflichtige Wochenfeiertage in dieses Jahr fallen.</p>

**Legende:**

AB: Arbeitsbereitschaft

RZ: Ruhezeiten

AN: Arbeitnehmer

BR: Betriebsrat

DS: Dienstschicht

BV: Betriebsvereinbarungen

	Manteltarifvertrag Nr. 6 für alle gewerblichen AN des privaten Omnibusgewerbes in Bayern vom 12.8.1998- gültig ab 1.1.1999	Lohntarifvertrag Nr. 21 für alle gewerblichen AN des privaten Omnibusgewerbes in Bayern vom 25.1.2000- gültig ab 1.10.2000	Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) vom 25. Mai 2001	Tarifvertrag zur Regelung der Arbeitsbedingungen bei den Nahverkehrsbetrieben im Land Brandenburg vom 27. Juni 2001
geteilte Dienste		Wenn die Betriebsverhältnisse es zulassen, sollen <b>möglichst ungeteilte Dienste</b> eingerichtet werden. Andernfalls soll die DS nur einmal geteilt werden. Jeder Teil der DS soll <b>mind. zwei Stunden</b> betragen.		Dienstschicht soll nur einmal geteilt werden  jeder Teil soll der Dienstschicht soll mind. zwei Stunden betragen
Gelegenheitsverkehr Sonderfahrten		Dienstschichten dürfen bis zu 18 Stunden einschließlich der Arbeitsbereitschaft und des Vorbereitungs- und Abschlussdienstes ausgedehnt werden, wenn während dieser Schicht eine Ruhezeit von insgesamt acht Stunden und vor und nach der Schicht eine Ruhezeit von mindestens je elf Stunden gewährt werden. Dienstschichten dieser Art dürfen in der Woche höchstens zweimal verlangt werden.		Dienstschichten dürfen bis zu 18 Stunden einschließlich der Arbeitsbereitschaft und des Vorbereitungs- und Abschlussdienstes ausgedehnt werden, wenn während dieser Schicht eine Ruhezeit von insgesamt acht Stunden und vor und nach der Schicht eine Ruhezeit von mindestens je elf Stunden gewährt werden. Dienstschichten dieser Art dürfen in der Woche höchstens zweimal verlangt werden.

**Legende:**

AB: Arbeitsbereitschaft

RZ: Ruhezeiten

AN: Arbeitnehmer

BR: Betriebsrat

DS: Dienstschicht

BV: Betriebsvereinbarungen

## Anhang 3: Tarifverträge im Vergleich - Speditionen -

	Manteltarifvertrag Speditionsgewerbe einschließlich Hafenspeicher- und Umschlagsbetriebe Berlin und Brandenburg	Bezirksmanteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer im privaten Güterverkehrsgewerbe des Landes Nordrhein-Westfalen vom 15. Juni 1994	Auszug aus dem Bundesmanteltarifvertrag für den Güter- und Möbelverkehr – BMT-Fernverkehr- vom 14. Juli 1988 (gekündigt seit dem 1. Juli 1992)	Manteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Verkehrsgewerbes im Lande Niedersachsen vom 27. November 1998
regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit ausschließlich Pausen	<p><b>Berlin West</b></p> <p>Die regelmäßige Arbeitszeit beträgt <b>38 Stunden</b>.</p> <p><b>Berlin Ost Brandenburg</b></p> <p>Die regelmäßige Arbeitszeit beträgt <b>40 Stunden</b>.</p>	<p>Die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit beträgt, mit Ausnahme des Güter- und Möbelverkehrs, ausschließlich der Pausen, <b>39 Stunden</b>.</p> <p>Für Kraftfahrer kommt zur regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit eine tägl. Ein- und Ausfahrzeit von je ½ Stunde zur Wagenpflege.</p> <p><b>Kurzarbeit möglich</b></p>		<p>Die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit ohne Pausen beträgt <b>40 Stunden</b>.</p> <p>Die <b>verkürzte Arbeitszeit</b> ohne Pausen beträgt <b>39 Stunden</b>.</p> <p><b>Linienverkehr:</b> Im Linienverkehr, der nicht unter den Begriff „ÖPNV“ (Strecke weniger als 50 km) fällt, wird die Wendezeit bis zu zwei Stunden als Arbeitszeit berechnet.</p> <p><b>Gelegenheitsverkehr</b> Die Arbeitsschicht kann in Notfällen auf <b>3x15 und 3x13 Stunden</b> ausgedehnt werden, wenn in ihr eine erhebliche <b>Wartezeit und Bereitschaft</b> enthalten ist.</p>

**Legende:**

AN: Arbeitnehmer

BV: Betriebsvereinbarungen

SZ: Schichtzeit

BR: Betriebsrat

RZ: Ruhezeiten

	<b>Manteltarifvertrag Speditionsgewerbe einschließlich Hafen-, Speicher- und Umschlagsbetriebe Berlin und Brandenburg</b>	<b>Bezirksmanteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer im privaten Güterverkehrsgewerbe des Landes Nordrhein-Westfalen vom 15. Juni 1994</b>	<b>Auszug aus dem Bundesmanteltarifvertrag für den Güter- und Möbelverkehr – BMT-Fernverkehr- vom 14. Juli 1988 (gekündigt seit dem 1. Juli 1992)</b>	<b>Manteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Verkehrsgewerbes im Lande Niedersachsen vom 27. November 1998</b>
<b>Arbeitszeitkorridor</b>	<p>Die Verteilung der Arbeitszeit innerhalb von zwei Wochen kann zur Erreichung eines freien Sonnabends in einer Woche herabgesetzt und in der anderen Woche heraufgesetzt werden.</p> <p>Abweichende Regelungen können durch Betriebsvereinbarungen getroffen werden, wenn dadurch zusammenhängende Freizeit vereinbart wird und dabei der Durchschnitt von bis zu <b>13 aufeinander folgenden Arbeitswochen</b> die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit ergibt.</p>	Die regelmäßige Arbeitszeit kann für die im Güterfernverkehr und Möbelverkehr beschäftigten AN <b>bis zu höchstens 113 Stunden in der Doppelwoche</b> verlängert werden.	<p>Die Arbeitszeit kann in Hinblick auf die vorliegende Arbeitsbereitschaft nach Wahl des Betriebes entweder <b>in der Doppelwoche höchstens 113 Stunden</b> oder <b>im Kalendermonat höchstens 244 Stunden</b> betragen.</p> <p>Die höchstzulässigen Zeiten dürfen in einer Woche 60 Stunden nicht überschreiten.</p> <p>Zu der vereinbarten Arbeitszeit können in der <b>Doppelwoche 34 Stunden Kabinenzzeit</b> oder <b>im Kalendermonat 74 Stunden Kabinenzzeit</b> hinzutreten.</p> <p>Die höchstzulässigen Zeiten dürfen in einer Woche 85 Stunden nicht überschreiten.</p>	Die Differenz zwischen der regelmäßigen wöchentlichen Arbeitszeit und der verkürzten Arbeitszeit wird durch bezahlte Freistellung von der Arbeit ausgeglichen. Der Ausgleich erfolgt in Zeitabschnitten von <b>vier Monaten</b> . Die in diesem Zeitraum angesammelte Freizeit wird möglichst zusammenhängend gewährt.
<b>Arbeitszeitkonto</b>	Zum Praktizieren von Arbeitszeitmodellen kann der Ausgleichszeitraum auf der Basis einer freiwilligen Betriebsvereinbarung auf <b>26 Wochen ausgedehnt</b> werden.			

**Legende:**

AN: Arbeitnehmer

BV: Betriebsvereinbarungen

SZ: Schichtzeit

BR: Betriebsrat

RZ: Ruhezeiten

	Manteltarifvertrag Speditionsgewerbe einschließlich Hafenspeicher- und Umschlagsbetriebe Berlin und Brandenburg	Bezirksmanteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer im privaten Güterverkehrsgewerbe des Landes Nordrhein-Westfalen vom 15. Juni 1994	Auszug aus dem Bundesmanteltarifvertrag für den Güter- und Möbelverkehr – BMT-Fernverkehr- vom 14. Juli 1988 (gekündigt seit dem 1. Juli 1992)	Manteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Verkehrsgewerbes im Lande Niedersachsen vom 27. November 1998
Werktägliche Arbeitszeit, die nicht überschritten werden darf				<p>Die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit der AN beträgt <b>8 Stunden</b>.</p> <p>Sie kann auf <b>bis zu 10 Stunden</b> verlängert werden, wenn innerhalb von 6 Kalendermonaten oder innerhalb von 24 Wochen im Durchschnitt 8 Stunden werktäglich nicht überschritten werden.</p> <p>Die werktägliche Arbeitszeit kann <b>an höchstens 60 Tagen im Jahr auf 10 Stunden</b> ohne (Zeit-) Ausgleich verlängert werden.</p> <p>Fällt in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichem Umfang <b>Arbeitsbereitschaft</b>, kann die tägl. Arbeitszeit der bei Kraftfahrern, (...) und Beifahrern auf <b>12 Stunden</b> ohne (Zeit-) Ausgleich verlängert werden.</p> <p><b>Linienverkehr:</b> Die <b>Arbeitsschicht</b> soll innerhalb eines Zeitraums von <b>12 Stunden</b> liegen.</p> <p>In besonderen betriebsnotwendigen Fällen kann im <b>Ausnahmefall</b> mit Zustimmung der BR die Arbeitsschicht auf <b>3x15 und 3x13 Stunden</b></p>

**Legende:**

AN: Arbeitnehmer

BV: Betriebsvereinbarungen

SZ: Schichtzeit

BR: Betriebsrat

RZ: Ruhezeiten

	<b>Manteltarifvertrag Speditionsgewerbe einschließlich Hafenspeicher- und Umschlagsbetriebe Berlin und Brandenburg</b>	<b>Bezirksmanteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer im privaten Güterverkehrsgewerbe des Landes Nordrhein-Westfalen vom 15. Juni 1994</b>	<b>Auszug aus dem Bundesmanteltarifvertrag für den Güter- und Möbelverkehr – BMT-Fernverkehr- vom 14. Juli 1988 (gekündigt seit dem 1. Juli 1992)</b>	<b>Manteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Verkehrsgewerbes im Lande Niedersachsen vom 27. November 1998</b>
<b>Schichtzeit</b>	Kraffahrer und Mitfahrer können in erforderlichen Fällen <b>bis zu einer Stunde</b> tägl. außerhalb der üblichen Arbeitszeit zu Vor- und Abschlussarbeiten herangezogen werden.		<p>Ist das Fahrzeug mit <b>einem Fahrer</b> besetzt, beträgt die <b>höchstzulässige Schichtzeit</b> des Fahrers <b>12 Stunden</b>.</p> <p>Ist das Fahrzeug <b>ohne eine Schlafkabine</b> ausgerüstet und mit <b>zwei Fahrern</b> besetzt, beträgt die <b>höchstzulässige Schichtzeit</b> der Fahrer <b>17 Stunden</b>.</p> <p>Ist das Fahrzeug mit <b>einer Schlafkabine</b> ausgerüstet und mit <b>zwei Fahrern</b> besetzt, beträgt die <b>höchstzulässige Schichtzeit</b> der Fahrer <b>22 Stunden</b>.</p> <p>Wenn in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichem Umfang <b>AB</b> fällt, kann die Schichtzeit für die Ein-Fahrer-Besetzung auf <b>13 Stunden</b>, <b>einmal wöchentlich auf 14 Stunden</b> und <b>zweimal wöchentlich auf 15 Stunden</b> verlängert werden.</p>	<p><b>Gelegenheitsverkehr:</b> Bei Besetzung des Fahrzeuges mit <b>zwei Fahrern</b> kann die <b>SZ auf 22 Stunden</b> verlängert werden.</p> <p>In jeder Woche hat der AN Anspruch auf eine <b>zusammenhängende Freizeit von 45 Stunden</b>, die am Betriebs-sitz auf <b>36 Stunden</b>, außerhalb des Betriebs-sitzes auf <b>24 Stunden verkürzt</b> werden kann. Ein Ausgleich für die Verkürzung ist bis zum Ende der <b>3. Kalenderwoche</b> zu nehmen. Eine wöchentliche RZ, die in einer Woche beginnt und in die folgende Woche hineinreicht (z.B. Sonntag/Montag), kann der einen oder der anderen Woche zugerechnet werden. Im grenzüberschreitenden Personenverkehr kann die Wochenruhezeit vollständig auf die nächste Woche übertragen werden.</p>

**Legende:**

AN: Arbeitnehmer

BV: Betriebsvereinbarungen

SZ: Schichtzeit

BR: Betriebsrat

RZ: Ruhezeiten

	Manteltarifvertrag Speditionsgewerbe einschließlich Hafenspeicher- und Umschlagsbetriebe Berlin und Brandenburg	Bezirksmanteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer im privaten Güterverkehrsgewerbe des Landes Nordrhein-Westfalen vom 15. Juni 1994	Auszug aus dem Bundesmanteltarifvertrag für den Güter- und Möbelverkehr – BMT-Fernverkehr- vom 14. Juli 1988 (gekündigt seit dem 1. Juli 1992)	Manteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Verkehrsgewerbes im Lande Niedersachsen vom 27. November 1998
Nachtarbeit		Die in Schichtarbeit beschäftigten AN sollen möglichst gleichmäßig zur Nachtarbeit herangezogen werden.  (21.00- 5.00)		Die werktägliche Arbeitszeit der <b>Nachtarbeitnehmer</b> darf <b>8 Stunden</b> nicht überschreiten. Sie kann auf bis zu <b>10 Stunden verlängert</b> werden, wenn innerhalb von 6 Kalendermonaten im Durchschnitt 8 Stunden Arbeitszeit werktäglich nicht überschritten werden.  Fällt in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichem Umfang <b>Arbeitsbereitschaft</b> , kann die tägl. Arbeitszeit der <b>Nachtarbeitnehmer</b> über <b>10 Stunden</b> hinaus ohne (Zeit-) Ausgleich verlängert werden.
Dienstschicht bzw. geteilte Dienste				<b>Linienverkehr:</b> Die Schichtzeit soll in nicht mehr als zwei Teile zerfallen.

**Legende:**

AN: Arbeitnehmer

BV: Betriebsvereinbarungen

SZ: Schichtzeit

BR: Betriebsrat

RZ: Ruhezeiten

	Manteltarifvertrag Speditionsgewerbe einschließlich Hafens-, Speicher- und Umschlagsbetriebe Berlin und Brandenburg	Bezirksmanteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer im privaten Güterverkehrsgewerbe des Landes Nordrhein-Westfalen vom 15. Juni 1994	Auszug aus dem Bundesmanteltarifvertrag für den Güter- und Möbelverkehr – BMT-Fernverkehr- vom 14. Juli 1988 (gekündigt seit dem 1. Juli 1992)	Manteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Verkehrsgewerbes im Lande Niedersachsen vom 27. November 1998
Ununterbrochene Ruhezeit (RZ) zwischen zwei Dienstschichten			<p>Auch bei Aufteilung der <b>RZ</b> darf die Schicht von <b>15 Stunden</b> bei <b>Ein-Fahrer-Besatzung</b> nicht überschritten werden.</p> <p>Bei <b>Zwei-Fahrer-Besatzung</b> in einem Fahrzeug <b>ohne Schlafkabine</b>, muss jeder Fahrer innerhalb der letzten <b>27 Stunden</b> vor jedem Zeitpunkt, zu dem er eine Tätigkeit oder AB leistet, eine RZ von <b>mind. 10 Stunden</b> gehabt haben.</p> <p>Bei <b>Zwei-Fahrer-Besatzung</b> in einem Fahrzeug <b>mit Schlafkabine</b>, muss jeder Fahrer innerhalb der letzten <b>30 Stunden</b> vor jedem Zeitpunkt, zu dem er eine Tätigkeit oder AB leistet, eine RZ von <b>mind. 8 Stunden</b> gehabt haben.</p> <p>Die RZ muss außerhalb des Fahrzeugs verbracht werden. Ist das Fahrzeug jedoch mit einer Schlafkabine ausgestattet, so kann die RZ bei stillstehendem Fahrzeug in der Kabine verbracht werden.</p> <p>Im Falle höherer Gewalt oder unvorhergesehener Verzögerung können zur Erreichung eines geeigneten Halteplatzes oder des Bestimmungsortes die Lenk- und Schichtzeit ausnahmsweise verlängert und die RZ verkürzt werden, wenn dies mit der Verkehrssicherheit zu vereinbaren ist oder die Verkehrssicherheit dies gebietet.</p>	<p><b>Gelegenheitsverkehr:</b> Der Fahrer legt innerhalb eines Zeitraumes von <b>24 Stunden</b> eine <b>tägl. RZ von mind. 11</b> zusammenhängenden Stunden ein, die höchstens <b>dreimal pro Woche auf nicht weniger als 9</b> zusammenhängende Stunden verkürzt werden darf, sofern bis zum Ende der folgenden Woche eine dem entsprechende RZ zum Ausgleich gewährt wird. Die tägl. RZ soll grundsätzlich zusammenhängend gewährt werden. Die RZ kann an den Tagen, an denen sie verkürzt wird, <b>innerhalb von 24 Stunden in zwei oder drei Zeitabschnitten</b> genommen werden, von denen einer <b>mind. 8 zusammenhängende Stunden</b> betragen muss. In diesem Fall erhöht sich die <b>Mindestruhezeit auf 12 Stunden</b>.</p>

**Legende:**

AN: Arbeitnehmer

BV: Betriebsvereinbarungen

SZ: Schichtzeit

BR: Betriebsrat

RZ: Ruhezeiten

	<b>Manteltarifvertrag Speditionsgewerbe einschließlich Hafen-, Speicher- und Umschlagsbetriebe Berlin und Brandenburg</b>	<b>Bezirksmanteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer im privaten Güterverkehrsgewerbe des Landes Nordrhein-Westfalen vom 15. Juni 1994</b>	<b>Auszug aus dem Bundesmanteltarifvertrag für den Güter- und Möbelverkehr – BMT-Fernverkehr- vom 14. Juli 1988 (gekündigt seit dem 1. Juli 1992)</b>	<b>Manteltarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des privaten Verkehrsgewerbes im Lande Niedersachsen vom 27. November 1998</b>
dienstplanmäßige freie Tage	Der AN darf <b>nicht öfter als einmal im Monat zur Sonntagsarbeit</b> herangezogen werden.	Die Wochenarbeitszeit soll auf die Werkstage möglichst so verteilt werden, dass am Sonnabend frühestmöglicher Arbeitschluss erfolgen kann.		Die <b>Verteilung der regelmäßigen Arbeitszeit</b> auf die Wochentage kann mit Zustimmung des BR so erfolgen, dass <b>jeder zweite Sonnabend</b> arbeitsfrei ist.  <b>Linienverkehr:</b> In jeder Woche hat der AN Anspruch auf eine zusammenhängende Freizeit von <b>mind. 24 Stunden</b> , die unmittelbar vor oder nach einer Tagesruhezeit zu gewähren ist. Von den anfallenden freien Tagen muss innerhalb eines Monats ein freier Tag auf einen Sonntag fallen.

**Legende:**

AN: Arbeitnehmer

BV: Betriebsvereinbarungen

SZ: Schichtzeit

BR: Betriebsrat

RZ: Ruhezeiten

	<p><b>Manteltarifvertrag Nr. 4 für Arbeitnehmer/innen des Speditions- und Transportgewerbes in Bayern</b></p>	<p><b>Lohntarifvertrag Nr.24 Gehaltstarifvertrag Nr. 4 Für die Arbeitnehmer/innen des Speditions- und Transportgewerbes in Bayern</b></p>
<p>regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit ausschließlich Pausen</p>	<p>beträgt wöchentlich 38,5 Stunden bzw. monatlich 167 Stunden, wobei die wöchentliche AZ innerhalb eines Monats auf die einzelnen Wochen ungleichmäßig verteilt werden kann. Zu verteilen auf 5 zusammenhängende Tage. Samstag ist Mehrarbeit. Der AN darf nur an zwei Samstagen im Monat zur Mehrarbeit heran gezogen werden.</p> <p>Die Gesamtarbeitszeit, die auch Regelarbeitszeit sein kann, soll 48,5 Stunden wöchentlich bzw. 211 Stunden monatlich nicht überschreiten.</p>	
<p>Arbeitszeitkorridor</p>		
<p>Arbeitszeitkonto</p>		
<p>Werk tägliche Arbeitszeit, die nicht überschritten werden darf</p>		

**Legende:**

AN: Arbeitnehmer

BV: Betriebsvereinbarungen

SZ: Schichtzeit

BR: Betriebsrat

RZ: Ruhezeiten

	<b>Manteltarifvertrag Nr. 4 für Arbeitnehmer/innen des Speditions- und Transportgewerbes in Bayern</b>	<b>Lohntarifvertrag Nr.24 Gehaltstarifvertrag Nr. 4 Für die Arbeitnehmer/innen des Speditions- und Transportgewerbes in Bayern</b>
<b>Lenkzeiten</b>		<p>Die <b>Tageslenkzeit</b> darf 9 Stunden nicht überschreiten. Sie darf 2x pro Woche auf 10 Stunden verlängert werden. Als Lenkzeiten zählen alle Zeiten des reinen Dienstes am Steuer, insbesondere auch verkehrsbedingte Standzeiten an Ampeln, Kreuzungen oder im Stau.</p> <p>Die <b>Gesamtlenkzeit</b> darf innerhalb eines Zeitraumes von zwei aufeinanderfolgenden Wochen 90 Stunden nicht überschreiten.</p>
<b>Lenkzeitunterbrechung</b>		<p>Die Lenkzeit von 45 Minuten kann durch Teilunterbrechungen von mind. 14 Minuten ersetzt werden.</p> <p>Wird ein Fahrzeug von einem Fahrer länger als 9 Stunden gelenkt, sind zwei Unterbrechungen von jeweils 45 Minuten Dauer einzulegen, die ebenfalls aufgeteilt werden können. Während der Lenkzeitunterbrechung dürfen keine anderen Arbeiten ausgeführt werden (z.B. Be- und Entladen). Reine Wartezeiten und Nicht-Lenkzeiten in einem fahrenden Fahrzeug, in einem Zug oder auf einer Fähre werden als Lenkzeitunterbrechungen anerkannt.</p>
<b>Schichtzeit</b>		

**Legende:**

AN: Arbeitnehmer

BV: Betriebsvereinbarungen

SZ: Schichtzeit

BR: Betriebsrat

RZ: Ruhezeiten

	<b>Manteltarifvertrag Nr. 4 für Arbeitnehmer/innen des Speditions- und Transportgewerbes in Bayern</b>	<b>Lohntarifvertrag Nr.24 Gehaltstarifvertrag Nr. 4 Für die Arbeitnehmer/ innen des Speditions- und Transportgewer- bes in Bayern</b>
<b>Nachtar- beit</b>	Nachtarbeit in der Zeit von 20.00 Uhr bis 6.00 Uhr.	
<b>Dienstschicht bzw. geteilte Dienste</b>		

**Legende:**

AN: Arbeitnehmer

BV: Betriebsvereinbarungen

SZ: Schichtzeit

BR: Betriebsrat

RZ: Ruhezeiten

	<p><b>Manteltarifvertrag Nr. 4 für Arbeitnehmer/innen des Speditions- und Transportgewerbes in Bayern</b></p>	<p><b>Lohntarifvertrag Nr.24 Gehaltstarifvertrag Nr. 4 Für die Arbeitnehmer/innen des Speditions- und Transportgewerbes in Bayern</b></p>
<p><b>Ununterbrochene Ruhezeit (RZ) zwischen zwei Dienstschichten</b></p>	<p>1. Pausen sind Zeiten, in denen der AN von jeglicher Arbeitsleistung befreit ist. Sie sollen pro Schicht und Arbeitstag eine Stunde nicht überschreiten.                  2. Die Mindestruhezeit zwischen zwei Arbeitsschichten bzw. Arbeitstagen soll mind. 12 Stunden betragen. In außergewöhnlichen Fällen kann die RZ bis auf 10 Stunden reduziert werden.</p>	<p>Nach spätestens 6 Tageslenkzeiten ist eine wöchentliche RZ einzuhalten.                  Die tägl. RZ kann -3x pro Woche auf mind. 9 zusammenhängende Stunden verkürzt werden. Die Verkürzung ist bis zum Ende der folgenden Woche auszugleichen.                  -in 2 oder 3 Abschnitte innerhalb von 24 Stunden aufgeteilt werden, von denen ein Abschnitt mind. 8 zusammenhängende Stunden, jeder Weitere Abschnitt mind. 1 Stunde betragen muss. Bei Aufteilung der tägl. RZ erhöht sich die Gesamtdauer auf 12 Stunden.                  Bei einer Zwei-Fahrer-Besatzung muss jeder Fahrer eine Tagesruhezeit von 8 zusammenhängenden Stunden innerhalb eines Zeitraumes von 30 Stunden einlegen.                  Die Tagesruhezeit darf nur außerhalb des Fahrzeugs erbracht werden oder in einem stehenden Fahrzeug, das mit einer Schlafkabine ausgestattet ist.                  Bei einer Beförderung des Fahrzeugs auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn kann die tägl. RZ unter bestimmten Voraussetzungen einmal unterbrochen werden. Damit ist die Gesamtdauer um 2 Stunden zu erhöhen.</p>

**Legende:**

AN: Arbeitnehmer

BV: Betriebsvereinbarungen

SZ: Schichtzeit

BR: Betriebsrat

RZ: Ruhezeiten

	<p><b>Manteltarifvertrag Nr. 4 für Arbeitnehmer/innen des Speditions- und Transportgewerbes in Bayern</b></p>	<p><b>Lohntarifvertrag Nr.24 Gehaltstarifvertrag Nr. 4 Für die Arbeitnehmer/innen des Speditions- und Transportgewerbes in Bayern</b></p>
<p>dienstplanmäßige freie Tage</p>		<p>Nach mind. 6 Tageslenkzeiten muss eine wöchentliche RZ eingelegt werden. Die Wochenruhezeit schließt jeweils eine Tagesruhezeit mit ein.</p> <p>Jeder Fahrer muss eine wöchentliche RZ von mind. 45 zusammenhängenden Stunden einlegen.</p> <p>Die RZ kann verkürzt werden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- am Standort des Fahrzeugs oder am Heimatort des Fahrers auf 36 zusammenhängende Stunden,</li> <li>- außerhalb dieser Orte auf 24 zusammenhängende Stunden.</li> </ul> <p>Hierfür muss bis zum Ende der folgenden dritten Woche ein zusammenhängender Ausgleich zusammen mit einer anderen , mind. achtstündigen RZ erfolgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sonderregelung: Im Personenverkehr außer dem Linienverkehr über 50 km Linienlänge</li> <li>- muss jeder Fahrer erst nach höchstens 12 Tageslenkzeiten die wöchentliche RZ einlegen</li> <li>- kann die wöchentl. RZ vollständig auf die Woche übertragen werden, die auf die Woche folgt, für welche die RZ genommen werden muss, und an die wöchentl. RZ dieser zweiten Woche angehängt werden.</li> </ul>

**Legende:**

AN: Arbeitnehmer

BV: Betriebsvereinbarungen

SZ: Schichtzeit

BR: Betriebsrat

RZ: Ruhezeiten