

Lenk- und Ruhezeiten im Omnibusverkehr

Erläuterungen für Praktiker

© Peter Bagdahn

www.kompetenz-bus.de

1 Einführung

In Gesprächen mit Omnibusfahrern, Disponenten und selbst mit Omnibusunternehmen spürt man nach wie vor eine gewisse Unsicherheit im Umgang mit den Sozialvorschriften für Omnibusfahrer. Das ist durchaus erstaunlich, denn diese Vorschriften gelten dem Grunde nach immerhin schon seit rund 27 Jahren. Am 29. September 1986 ist nämlich die EU-Verordnung 3820 in Kraft getreten.

Am 11. April 2007 folgte dann die EU-Verordnung 571. Mit dieser Neufassung wurden Vorschriften der alten EU-Verordnung entrümpelt und gestrafft; teilweise gab es auch Verschärfungen. An den grundsätzlichen Regeln wurde aber nichts geändert.

Eine echte Neuerung hingegen kam mit der Einführung des digitalen Kontrollgeräts, das seit dem 1. Mai 2006 in alle Neufahrzeuge eingebaut werden muss. Dieses Gerät ermöglicht eine lückenlose Dokumentation der Arbeits- und Ruhezeiten eines Fahrers und erleichtert den Kontrollbehörden die Arbeit erheblich. Wo man früher noch hoffen konnte, dass der eine oder andere kleinere Verstoß unentdeckt blieb, muss man heute mit empfindlichen Strafen rechnen.

Für den Praktiker ist der Umstand, dass die Vorschriften, die man beim Einsatz von Omnibusfahrern beachten muss, nicht in einem Gesetzestext zusammengefasst sind, besonders verwirrend. Entscheidend sind folgende Gesetze und Verordnungen:

- Verordnung (EG) 561/2006;
- Verordnung (EG) 1073/2009;
- Verordnung (EG) 3821/1985;
- Fahrpersonalverordnung;
- Arbeitszeitgesetz.

Weil die Texte in teilweise grauenvollem Deutsch verfasst sind und zudem eine Unzahl von Verweisen enthalten, sind sie wirklich schwer lesbar. Hinzu kommt, dass einige Vorschriften keinen Bezug zur Praxis haben und zu allem Überfluss auch noch erkennbar politisch motiviert sind. Deshalb soll versucht werden, die Inhalte der Gesetzesvorschriften in eine einigermaßen verständliche Sprache zu übersetzen.

Grundsätzlich gelten die Sozialvorschriften für alle Arten des gewerblichen Omnibusverkehrs, außer im innerdeutschen Linienverkehr bis 50 km Länge; für diesen Sonderfall gibt es ein paar wichtige Ausnahmen. Obwohl die Sozialvorschriften Gegenstand von Verordnungen der Europäischen Union sind, gelten sie nicht nur innerhalb der EU, sondern auch im grenzüberschreitenden Verkehr in die Schweiz sowie nach Liechtenstein, Norwegen und Island (was in der Praxis nicht so oft vorkommen dürfte).

2 Vorschriften für alle Verkehrsarten

(mit Ausnahme des nationalen Linienverkehrs bis 50 km Länge)

Die betreffenden Vorschriften finden sich in den EU-Verordnungen 561 und 1073. Eigentlich hat die Verordnung 1073 gar nichts mit den Sozialvorschriften zu tun. Aber sie sieht ganz am Ende in Artikel 29 die Einfügung eine Ergänzung der Verordnung 561 vor.

2.1 Lenkzeiten und Lenkzeitunterbrechungen

Ein Omnibusfahrer darf höchstens 4 ½ Stunden am Stück lenken. Danach muss er eine *Fahrtunterbrechung* einlegen. Eine *Fahrtunterbrechung* definiert die Verordnung als einen

„...Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird...“

In der Praxis wird häufig auch der Begriff *Lenkzeitunterbrechung*, abgekürzt *LZU*, verwendet.

Diese *Fahrtunterbrechung* muss mindestens 45 Minuten dauern. Während dieser Zeit darf der Fahrer nicht arbeiten, also beispielsweise auch keinen Kaffee für seine Fahrgäste kochen.

Bei einer *Mehrfahrerbesatzung* (siehe unten) kann die *Fahrtunterbrechung* auch auf dem Beifahrersitz im fahrenden Bus stattfinden. Aber auch dann gilt: es darf nicht gearbeitet werden!

Die vorgeschriebene *Fahrtunterbrechung* kann auch aufgeteilt werden. Dabei müssen der erste Teil mindestens 15 Minuten und der zweite Teil mindestens 30 Minuten dauern. Die 30-minütige *Fahrtunterbrechung* muss spätestens nach 4 ½ Stunden Lenkzeit eingelegt werden. Wann die 15-minütige Unterbrechung stattfindet, ist gleichgültig, sie muss eben vor der 30-minütigen Pause liegen.

Theoretisch könnte der Fahrer beispielsweise schon nach 10 Minuten Fahrt den ersten Teil seiner *Fahrtunterbrechung* einlegen. Der zweite Teil muss dann nach spätestens 4 ½ Stunden Lenkzeit folgen.

Es ist auch wichtig darauf hinzuweisen, dass sobald die 45 Minuten *Lenkzeitunterbrechung* eingelegt wurden, ein neuer *Lenkzeitblock* beginnt. Der Fahrer kann nun wieder bis zu 4 ½ Stunden ununterbrochen am Steuer sitzen.

Pro Tag darf ein Omnibusfahrer höchstens neun Stunden lenken. Zweimal pro *Woche* kann die Tageslenkzeit auf 10 Stunden erhöht werden. Auch der Begriff *Woche* ist in der Verordnung beschrieben. Dieser bezeichnet

„...den Zeitraum zwischen Montag 00.00 Uhr und Sonntag 24.00 Uhr...“

Die wöchentliche Lenkzeit ist auf 56 Stunden beschränkt. In zwei aufeinanderfolgenden Wochen beträgt die zulässige Lenkzeit maximal 90 Stunden.

2.2 Tägliche Ruhezeit

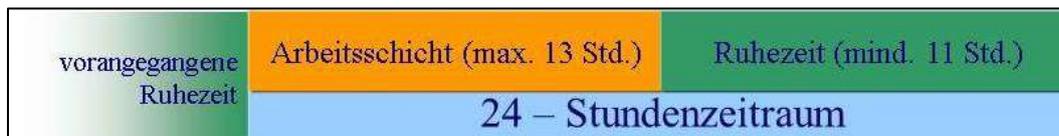
Die tägliche Ruhezeit steht in engem Zusammenhang mit der zulässigen Länge einer Arbeitsschicht. Dabei geht die Verordnung von einem 24-Stundenzeitraum aus, innerhalb dem die Arbeitsschicht und die tägliche *Ruhezeit* liegen müssen.

Der Begriff *Ruhezeit* bezeichnet einen

„...ununterbrochenen Zeitraum, in dem der Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann...“

2.2.1 Regel-Tagesruhezeit

Aus der Verordnung ergibt sich, dass die Arbeitsschicht eines Omnibusfahrers grundsätzlich höchstens 13 Stunden betragen darf. Spätestens dann muss er eine *Ruhezeit* von mindestens 11 Stunden einlegen.



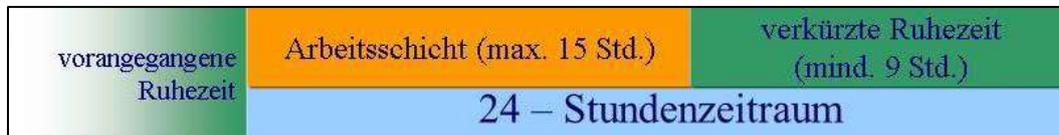
2.2.2 Aufgeteilte Tagesruhezeit

Die tägliche Ruhezeit kann auch in zwei Teilen genommen werden. Dabei muss der erste Teil mindestens 3 Stunden und der zweite Teil mindestens 9 Stunden umfassen. Die maximal mögliche Schichtzeit des Fahrers beträgt dann mindestens 15 Stunden. Innerhalb dieser 15 Stunden muss aber die 3-stündige Ruhezeit liegen.



2.2.3 Verkürzte Tagesruhezeit

Ausnahmsweise kann die tägliche Schichtzeit auch auf 15 Stunden verlängert und die anschließende Ruhezeit auf 9 Stunden verkürzt werden, ohne dass während der Schicht eine 3-stündige Ruhezeit eingelegt wird. Allerdings ist das nur an drei Tagen zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten (siehe unten) erlaubt.



2.2.4 „Fährenregel“

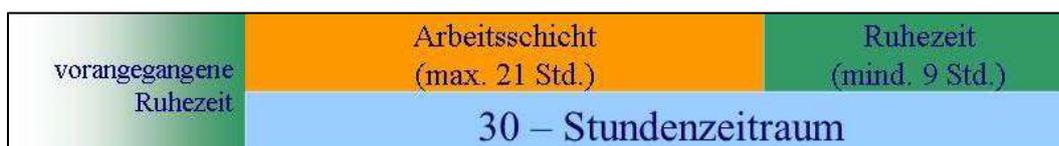
Die „Fährenregel“ regelt eine Situation, die eher im Güterverkehr als in der Personenbeförderung vorkommt. Der Vollständigkeit halber wird sie dennoch kurz dargestellt. Wenn ein Omnibus mit der Bahn oder mit der Fähre befördert wird, darf der Fahrer seine tägliche Ruhezeit bis zu zweimal für insgesamt höchstens eine Stunde unterbrechen (beispielsweise, um das Fahrzeug zu rangieren). Das ist aber nur möglich, wenn es sich um eine Ruhezeit von mindestens 11 Stunden handelt.



2.2.5 Mehrfahrerbesatzung

Ein Mehrfahrerbetrieb ist laut der Verordnung dann gegeben, wenn mindestens zwei Fahrer auf einem Fahrzeug zum Lenken eingesetzt sind. Das gilt auch dann, wenn die Fahrt mit einem Fahrer beginnt und der zweite Fahrer maximal eine Stunde nach Fahrtbeginn zusteigt.

Im Mehrfahrerbetrieb wird nicht mehr von einem 24-Stundenzeitraum ausgegangen, sondern von einem 30-Stundenzeitraum. Am Ende dieses Zeitraums müssen die Fahrer eine 9-stündige Ruhezeit einlegen. Es ergibt sich also eine maximal zulässige Arbeitsschicht von 21 Stunden.



2.3 Wöchentliche Ruhezeit

Innerhalb von zwei Wochen muss ein Fahrer zwei *wöchentliche Ruhezeiten* einlegen. Eine solche wöchentliche Ruhezeit muss nach spätestens 6 Arbeitstagen genommen werden (Ausnahme siehe unten).

Um auf eine normale („*regelmäßige*“) wöchentliche Ruhezeit zu kommen, wird eine tägliche Ruhezeit auf 45 Stunden verlängert. Jede zweite wöchentliche Ruhezeit kann auf bis zu 24 Stunden verkürzt werden. Allerdings muss diese Verkürzung bis zum Ende der dritten Folgewoche nachgeholt werden, indem man die Verkürzung als Ganzes an eine (tägliche oder wöchentliche) Ruhezeit angehängt.

Faustregel für die Praxis (keine Nachtfahrten!)

Ein freier Tag entspricht in etwa einer Ruhezeit von etwa 32 bis 36 Stunden. Es müssen also nur etwa 9 bis 13 Stunden nachgeholt werden.

Zwei freie Tage entsprechen einer Ruhezeit von etwa 56 bis 60 Stunden. Im Rahmen dieser freien Tage können also schon zwischen 11 und 15 Stunden nachgeholt werden.

Wöchentlich abwechselnd einen und zwei freie Tage können somit ausreichen, um die Wochenruhezeiten samt Ausgleich zu gewähren.

Ausnahme für den grenzüberschreitenden Verkehr

Bevor die EU-Verordnung 561 in Kraft trat, durften Fahrer im grenzüberschreitenden Verkehr bis zu 12 Tage am Stück arbeiten und mussten anschließend eben zwei Wochenruhezeiten einlegen.

Offenbar hatten die Verbände während der Anhörungen geschlafen, denn mit der Verordnung 561 war das plötzlich nicht mehr der Fall. Auslandsreisen, die länger als sechs Tage gingen, mussten nun mit einem Standtag geplant oder der Fahrer musste unterwegs abgelöst werden. Die Verbände liefen deshalb Sturm gegen die neue Regelung der Wochenruhezeiten – mit Erfolg.

Seit dem 4. Dezember 2011 dürfen nun Fahrer, die auf einer Auslandsreise eingesetzt sind, bis zu 12 Tage hintereinander arbeiten, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- die Fahrt muss mindestens 24 Stunden ins Ausland gehen;
- der Fahrer muss vor der Fahrt eine mindestens 45-stündige Ruhezeit gehabt haben;
- der Fahrer muss nach der Reise zwei wöchentliche Ruhezeiten einlegen (eine davon darf verkürzt sein).

Ab dem 1. Januar 2014 gelten für die Anwendung der Ausnahmeregelung folgende zusätzlichen Vorgaben:

- der Bus muss mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet sein;
- bei Nachtfahrten (zwischen 22 Uhr und 6 Uhr) beträgt die zulässige ununterbrochene Lenkzeit für den Fahrer nicht mehr 4 ½ Stunden sondern nur noch 3 Stunden (gilt nicht bei Mehrfahrerbesatzung).

2.4 Weitere Vorschriften

2.4.1 Ruhezeiten im Bus

Wenn der Bus mit einer Schlafkabine ausgestattet ist, dürfen tägliche Ruhezeiten und verkürzte wöchentliche Ruhezeiten im Bus verbracht werden. Allerdings darf der Bus während dieser Ruhezeiten nicht fahren.

2.4.2 Ablösefahrten

Wenn ein Fahrer selber mit einem Pkw zum Ablöseort (oder von dort zurück) fährt, zählt diese Zeit als sonstige Arbeitszeit (und damit zur Schichtzeit), nicht aber als Lenkzeit.

Wenn der Ablösefahrer von einer anderen Person mit dem Pkw gefahren wird, zählt diese Zeit als Arbeitsbereitschaft und damit ebenfalls zur Schichtzeit.

Auch bei Anfahrt mit der Bahn ist die Fahrzeit Arbeitsbereitschaft und zählt damit zur Schichtzeit. Nur wenn der Fahrer über ein Bett verfügt (liege- oder Schlafwagen), zählt die Zeit im Zug als Ruhezeit.

2.4.3 Notfälle

Wenn ein Fahrer beispielsweise durch einen Stau in die Situation gerät, dass er seine zulässige Lenkzeit oder die Schichtzeit überschreitet, kann er seinen Bus ja nicht einfach auf der Autobahn abstellen. In diesem Fall darf er weiterfahren,

- um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen;
- wenn dies erforderlich ist um die Sicherheit der Fahrgästen und des Fahrzeugs zu gewährleisten;
- sofern dadurch die Sicherheit nicht gefährdet wird.

Den Grund für die Abweichung von den Vorschriften muss der Fahrer sofort bei Erreichen des Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt oder auf einem Ausdruck des Kontrollgeräts aufschreiben.

3 Sonderregeln für den nationalen Linienverkehr bis 50 km Länge

Die Organisation eines Linienverkehrs ist eine komplexe Angelegenheit. Deshalb lassen Sonderregelungen für den Linienverkehr eine flexiblere Pausengestaltung zu.

3.1 Lenkzeiten und Lenkzeitunterbrechungen

Auch im Linienverkehr darf höchstens 4 ½ Stunden am Stück lenken. Danach muss er eine *Fahrtunterbrechung* von mindestens 30 Minuten einlegen. Diese Unterbrechung kann ersetzt werden durch zwei Teilunterbrechungen von mindestens 20 Minuten oder drei Teilunterbrechungen von mindestens 15 Minuten.

Die letzte dieser Teilunterbrechungen muss nach 4 ½ Stunden Lenkzeit eingelegt werden, hinsichtlich der Lage der anderen Teilunterbrechungen gibt es keine Vorschrift.

Die zulässigen Höchstlenkzeiten pro Tag, pro Woche und pro Doppelwoche sind die gleichen wie im Gelegenheitsverkehr.

Ausnahme: Sechstelregelung

Wenn ein Linienverkehr einen durchschnittlichen Haltestellenabstand von weniger als drei Kilometer aufweist, darf eine weitere Ausnahmeregel zu den Pausenvorschriften angewendet werden, die sogenannte Sechstelregelung.

Hier dürfen sogar planmäßigen Standzeiten (z.B. Wendezeiten an den Endstationen) als Pausen angerechnet werden, wenn diese mindestens 10 Minuten betragen. Durch Tarifvertrag kann sogar geregelt werden, dass diese Standzeit auf 8 Minuten verkürzt werden.

Allerdings muss die Gesamtdauer dieser Pausen mindestens ein Sechstel der vorgesehenen Lenkzeit betragen.

3.2 Tägliche Ruhezeit

Hinsichtlich der täglichen Ruhezeiten gelten die gleichen Vorschriften wie im Gelegenheitsverkehr (siehe Kapitel 2.2). Die „Fährenregel“ und die Regeln für die Mehrfahrerbesatzung kommen aber nicht zur Anwendung.

3.3 Wöchentliche Ruhezeit

Auch im Linienverkehr muss ein Omnibusfahrer innerhalb von zwei aufeinanderfolgenden Wochen zwei *wöchentliche Ruhezeiten* einlegen. Allerdings gibt es kei-

ne Vorschrift, nach wie vielen Arbeitstagen die wöchentliche Ruhezeit eingelegt wird. Es wäre also durchaus möglich, dass ein Fahrer zehn oder zwölf Tage am Stück arbeitet und dann eben zwei Wochenruhezeiten am Stück einlegt.

Auch im Linienverkehr kann jede zweite Wochenruhezeit verkürzt werden, die fehlenden Zeiten müssen analog zu den Regeln des Gelegenheitsverkehrs nachgeholt werden.

4 Kombiniertes Fahrereinsatz

Omnibusfahrer, die sowohl im Linien- als auch im Gelegenheitsverkehr fahren, müssen wegen der unterschiedlichen Regelungen hinsichtlich der Fahrtunterbrechungen und der Wochenruhezeiten folgende Gesichtspunkte beachten.

Die EU-Verordnung 561 gilt nicht für den Linienverkehr bis 50 km. Auch die Vorschriften über den Einsatz des Kontrollgeräts gelten für diese Verkehrsart nicht.

Im Linienverkehr bis 50 km braucht der Omnibus lediglich einen Fahrtschreiber gemäß § 57a StVZO. Dieser Fahrtschreiber ist nicht personenbezogen (wie die Aufzeichnungen des Kontrollgeräts) sondern fahrzeugbezogen.

Wenn ein Omnibus mit analogem Kontrollgerät im Linienverkehr fährt, kann also die Diagrammschreibe den ganzen Tag im Gerät bleiben, auch wenn der Fahrer wechselt. In diesem Fall bleibt die Scheibe nicht beim Fahrer.

Beim Einsatz von Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät wird die Fahrerkarte nicht gesteckt. Das Gerät muss auf den Modus „out of scope“ gestellt werden. Ärgerlich ist bei älteren Geräten, dass bei diesen trotz korrekter Einstellung beim Fahren ohne Karte eine Warnlampe leuchtet.

Bei Fahrten, die der EU-Verordnung 561 unterliegen (also im Gelegenheits- oder Fernlinienverkehr) muss der Fahrer seinen Einsatz während der letzten 28 Tage lückenlos dokumentieren. Das geschieht normalerweise durch die Aufzeichnungen auf der Fahrerkarte oder durch die Mitführung der betreffenden Diagrammscheiben. Freie Tage werden durch eine Bescheinigung des Arbeitgebers dokumentiert. Auch der Einsatz im Linienverkehr muss durch eine solche Bescheinigung nachgewiesen werden.

Hinsichtlich der Wochenruhezeiten muss beachtet werden, dass im Gelegenheitsverkehr (abgesehen von der beschriebenen Ausnahme) generell nach 6 Tagen eine Wochenruhezeit eingelegt werden muss. Dazu zählen auch die Tage, an denen der Fahrer vorher gegebenenfalls im Linienverkehr eingesetzt war.