

## Erklärungen zu den Pausenregelungen, sowie zur Lenk- und Ruhezeit. Zusätzlich haben wir ein Rechenbeispiel zur 1/6-Regelung aufgeführt.

Gerade bei der Anwendung der 1/6 Regelung gibt es oft Schwierigkeiten, da die Fahrpersonalverordnung (**FPersV**) lediglich die planerische Vorgabe zum Verhältnis zwischen der Lenkzeit und den Fahrtunterbrechungen (**FU**) zur Verfügung stellt. Bedingung ist, dass sie **zeitgleich mit den Ruhepausen** (§4 ArbZG), die auch in Kurzpausen von angemessener Dauer (§7 ArbZG) aufgeteilt werden können, zur Verfügung stehen. Nur dann sind Begriffe wie Arbeitsunterbrechungen (**AU**), Fahrtunterbrechungen (§1 Abs.3 Nr.1 FPersV) oder Wendezeiten (§1 Abs.3 Nr.2 FPersV) dazu geeignet, als sogenannte *Pausenregelung* ausgewiesen zu werden. Das ArbZG dient dem Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer, die FPersV hingegen der Sicherheit im Straßenverkehr. Diese Kriterien können sich gegenseitig nicht aufheben oder ersetzen. Hierauf und auf die Ausnahmen in der FPersV, bezüglich der sogenannten *Pausenregelungen*, gehen wir durch Einbezug geltender Gesetze, sowie Querverweise auf Verordnungen und Richtlinien der EG und Entscheidungen des Bundesarbeitsgerichts (BAG) näher ein.

Die vorgegebene „*Pausenregelung*“ eines Dienstes kann während der Gültigkeit des Dienstplanes nicht verändert werden, auch dann nicht, wenn durch den Wegfall von ausgewiesenen „Wendezeiten / AU / FU“, die zeitgleich mit den Ruhepausen der §§ 4 und 7 ArbZG als Pausenregelung dienen, rechnerisch eine andere Regelung möglich wäre!

Auch Bereitschafts- / Reservedienste müssen dem § 4 ArbZG entsprechen und eine im Voraus feststehende Pausenregelung beinhalten, so wie es das **BAG (Bundesarbeitsgericht)** in seinem **Urteil vom 16.12.2009 unter Az: 5 AZR 157 / 09** festgelegt hat.

Die Dienste behalten ihre genehmigte „Pausenregelung“ und ihre Verteilung auf die Arbeitstage im Dienstreihenfolge- / Turnusplan (BetrVG § 87, Abs. 1, Nr. 2 und ArbZG § 4).

**Die FPersV stellt Abweichungen vom Artikel 7 der VO 561 / 2006 EG bei der Aufteilung der FU für den Linienverkehr bis 50 km Linienlänge zur Verfügung. Hierbei wird unterschieden, ob es sich um den vorgenannten Linienverkehr mit einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von mehr als 3 km oder weniger als 3 km handelt.** Der Originaltext ist dem Schalter „**FPersV**“ unserer Website mit dem Hinweis auf den Abschnitt 1 § 1 Absatz 3 Nr.1 oder Nr.2 der FPersV hinterlegt.

Da es sich hierbei um Ausnahmeregelungen handelt, entfallen diese sobald die im Abschnitt 1 § 1 Abs. 3 Nr. 1 und Nr. 2 genannten Ausnahmeregelungen zum Artikel 7 der VO 561 / 2006 EG nicht eingehalten werden können, da es zu einer Ausnahmeregelung keine weitere Ausnahmeregelung gibt. Durch den Hinweis auf die VO 561 / 2006 EG greift diese dann direkt mit dem Artikel 7 und schreibt nach einer Lenkzeit von 4,5 Stunden eine FU von mindestens 45 Minuten vor, die lediglich in zwei Abschnitte unterteilt werden kann, wobei der erste Abschnitt 15 Minuten und der zweite Abschnitt dann 30 Minuten betragen muss. (4:30 Lenkzeit + 45 Minuten FU = 5:15 oder 4:30 + 15 Minuten innerhalb der Lenkzeit + 30 Minuten unmittelbar danach = 5:15)!

Bei der „*Pausenregelung*“ **3 x 15 Minuten**, liegen 2 x 15 Minuten innerhalb der 4,5 Stunden Lenkzeit und die dritte 15 minütige **Fahrtunterbrechung (FU)** unmittelbar danach. 4,5 Std. Lenkzeit + 2 x 15 Minuten innerhalb = 5 Stunden und dann muss die dritte FU mit 15 Minuten eingehalten werden. Bekommt man eine FU bei dieser Regelung nicht, muss diese noch vor der dritten FU nachgeholt werden. 4:30 + 1 x 15 Min. = 4:45 + 15 Min. (nachholen) + 15 Min. (planmäßig) = 5:15 gesamt. Bekommt man beide, innerhalb der Lenkzeit liegenden Fahrtunterbrechungen von jeweils 15 Minuten nicht, ist nach 4,5 Stunden Lenkzeit eine durchgehende Fahrtunterbrechung von 45 Minuten einzulegen.

Bei der „*Pausenregelung*“ **2 x 20 Minuten** liegt eine FU innerhalb und eine spätestens unmittelbar nach der Höchstlenkzeit von 4,5 Stunden. 4:30 + 20 Min. (innerhalb) = 4:50 + 20 Min. (außerhalb) = 5:10 gesamt. Bekommt man eine FU nicht, muss diese nach der Höchstlenkzeit von 4:30 direkt vor der 2. FU nachgeholt werden und erhöht die FU auf 45 Minuten, da die Verkürzung (2 x 20 =) 40 Minuten als *Ausnahmeregelung zum Artikel 7 der VO 561 / 2006 EG entfällt, da es auch hierzu keine weitere Ausnahmeregelung für diese Ausnahmeregelung gibt.* Die Gesamtzeit der Lenkzeit plus FU beträgt dann wieder 5 Std.15 Min.!

Bei der „*Pausenregelung*“ **1 x 30 Minuten** muss die FU so gelegt werden, dass beide Abschnitte des Dienstes jeweils die Höchstlenkzeit von 4,5 Stunden nicht überschreiten. (z.B. 4 Std. Lenkzeit + 30 Min. FU gefolgt von 4,5 Std. Lenkzeit bis zum Dienstende, oder 4,5 Std. Lenkzeit + 30 Minuten FU + 4,0 Std. Lenkzeit). Wird die Linienfahrt wegen Verspätung bis zur Endhaltestelle weitergeführt und überschreitet dadurch die maximale Lenkzeit von 4,5 Stunden, ist das gesetzlich erlaubt, *dadurch entfällt aber wieder die Ausnahmeregelung der FPersV und verlängert die Fahrtunterbrechung auf 45 Minuten!*

Anders ist es mit der **1/6 Regelung**, die mit der **FPersV**, die **Ausnahme zum Artikel 7 der VO 561 / 2006 EG**, im **Abschnitt 1 §1 Abs. 3 Nr. 2** lediglich die **vorgesehene Lenkzeit** als planerische Größe umschreibt. Eine weitere Vorgabe ist, dass Fahrtunterbrechungen von weniger als 10 Minuten nicht berücksichtigt werden dürfen, es sei denn, dass der Tarifvertrag 8 Minuten als FU zulässt, worauf wir nach dem Rechenbeispiel zur 1/6-Regelung noch näher eingehen.

Diese Pausenregelung ist nur im Linienverkehr gemäß FPersV §1, Abs.3, Nr.2 anwendbar, da hier das Kriterium „beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand nicht mehr als 3 km“ vorgegeben wurde.

Da die FPersV aussagt, dass als FU auch AU (z.B. Wendezeiten) ausreichen, begannen Wortspiele mit phantasievollen Auslegungen sowohl dieser Begriffe, als auch mit der Anwendbarkeit des § 7 ArbZG mit der Ausnahme für Verkehrsbetriebe, was zu erheblichen Verwirrungen führte und geeignet war, den nationalen Wettbewerb zu verzerren.

Das **BAG** machte dem Wortspiel mit seinem **Urteil vom 17. Juli 2008** unter **Az: 6 AZR 602 / 07** ein Ende indem es unter Anderem beschloss, dass nicht die Bezeichnung sondern der Zweck wichtig ist und stellte die Arbeitsunterbrechung und Wendezeit auf die rechtliche Ebene der Fahrtunterbrechung. Da die **VO 561 / 2006 EG** unter Artikel 4 Buchstabe **d**, Kriterien für die **Fahrtunterbrechung** vorschreibt, die der Erholung dienen und in der keine betrieblichen Tätigkeiten ausgeführt werden dürfen, ist im Zusammenhang mit dem oben genannten Urteil des BAG ersichtlich, dass Wendezeiten, Arbeitsunterbrechungen und Fahrtunterbrechungen von mindesten 10 Minuten ohne arbeitsrechtliche Beanspruchung zur Verfügung stehen müssen, da sie sonst nicht dazu geeignet sind, auch bei zeitlicher Übereinstimmung mit einer Ruhepause dem §§ 4 oder 7 ArbZG zu entsprechen. Hiervon kann nur durch eine Regelung im Tarifvertrag auf nicht weniger als 8 Minuten abgewichen werden.

Nur wenn die rechtlichen Vorgaben als planerische Vorgaben eingehalten wurden, ist ein Dienst nach der 1/6 Regelung durchführbar.

Die FPersV gibt aber keine Hinweise auf einzuhaltende Bedingungen, wenn die tatsächliche Lenkzeit von der vorgesehenen Lenkzeit abweicht. Geringfügige Verspätungen, aus welchen Gründen sie auch entstehen mögen, reichen sehr oft schon aus um die planerisch vorgesehenen Wendezeiten / Arbeitsunterbrechungen / Fahrtunterbrechungen nicht einhalten zu können. Dann greift das Arbeitszeitgesetz (ArbZG) ein und beendet die Arbeitszeit ohne Ruhepause nach spätestens 6 Stunden. Auch wenn es noch so paradox klingen mag, dürfen wir theoretisch bei Anwendung der 1/6 Regelung bis zu 6 Stunden ohne anrechenbare Wendezeit / AU / FU fahren, wenn sich in diesem Zeitraum in der Summe nicht mehr als 4,5 Stunden tatsächliche Lenkzeit befinden.

Die maximale Lenkzeit darf in keinem Zeitraum, auch nicht bei Anwendung der 1/6-Regelung, die in Artikel 7 der VO 561/2006 EG festgelegte Höchstlenkdauer von 4,5 Stunden überschreiten. Das geht aus einer uns vorliegenden Stellungnahme des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz vom 19.06.2008 (Landesebene) über die Mitteilung des Petitionsausschusses des Deutschen Bundestags vom 31.03.2008 (Bundesebene nach Stellungnahme sämtlicher Bundesländer) hervor! Bekommen wir also zu dieser Pausenregelung keine anrechenbaren Wendezeiten, AU oder FU, addieren wir die tatsächlich angefallenen Lenkzeiten und beenden die Arbeitszeit nach Erreichen der maximalen Lenkdauer von 4,5 Stunden und nicht wie oft praktiziert erst nach 6 Stunden. **Hinweis: Die Anwendung der unterschiedlichen Pausenregelungen bei gleichzeitiger Lage als anrechenbare Wendezeiten, verlängert nicht die Summe der maximalen Lenkzeit von 4,5 Stunden, sondern beziffert lediglich abweichende Aufteilungen der geforderten Ruhepausen.** Zur Berechnung siehe den nachfolgenden Artikel „Lenkzeiten“ auf Seite 3.

Das ArbZG sagt im § 4 aus, dass Arbeitnehmer nicht länger als 6 Stunden ohne Ruhepause beschäftigt werden dürfen. Wenn die Arbeitszeit mehr als 6 Stunden aber nicht mehr als 9 Stunden beträgt muss sie durch eine Pause von mindestens 30 Minuten Länge, bei mehr als 9 Stunden Arbeitszeit von mindestens 45 Minuten unterbrochen werden. Die Ruhepause kann durch Abschnitte unterteilt werden, wobei jeder Abschnitt mindestens 15 Minuten betragen muss.

Der § 7 ArbZG bildet lediglich die Ausnahme zur Aufteilung der einzelnen Abschnitte, nicht aber über die Gesamtlänge einer Ruhepause. Werden die in der 1/6-Regelung angedachten Wendezeiten unterschritten, steht hier keine zusätzliche Ausnahmeregelung mehr zur Verfügung, woraus sich eine ununterbrochene Ruhepause nach den oben genannten Kriterien der Schichtlänge ergibt.

Besondere Anforderungen an die Ruhepause stellt das **BAG** in seinem **Urteil vom 20. April 2000** unter dem **Az: 6 AZR 861 / 98** (... *Kurzpausen von angemessener Dauer im Sinne des § 12 Abs. 2 Satz 3 AZO, § 7 Abs. 1 Nr. 2 ArbZG sind als Pausen von weniger als fünfzehn Minuten Dauer keine Ruhepausen im vorbezeichneten Sinne. Sie unterbrechen die Arbeitszeit nicht, sondern gehören zur Arbeitszeit...*).

Die, zur Berechnung zu berücksichtigende Zeit, umfasst die gesamte Schichtlänge des Dienstes einschließlich der Pausen und überschreitet so häufig 9 Stunden!

### Rechenbeispiel zur Anwendbarkeit der Wendezeiten in der 1/6 Regelung

Angenommen, wir bekommen tatsächlich nur folgende Wendezeiten:

$11 + 10 + 12 + 10 + 11 + 12 + 11 + 10 = 87$  Minuten (1:27).

Da die **arbeitsrechtliche Verpflichtung, Vorziehen in die Warteposition\*\* und durch den Bus gehen\***, **1 Minute** in Anspruch nimmt und „**die Anfahrt an die Abfahrthaltestelle\*\***“ ebenfalls **1 Minute** beansprucht, sind lediglich  $(12 - 2 =) 10 + (12 - 2 =) 10 = 20$  Minuten als Wendezeit / Arbeitsunterbrechung / Fahrtunterbrechung anrechenbar. **Für die Fahrzeugrevision vor der Abfahrt ist eine weitere Minute erforderlich, aber bisher leider nicht rechtlich geklärt, daher hier nicht berücksichtigt.**

Die übrigen Zeiten liegen nach Abzug der 2 Minuten aus den beschriebenen arbeitsrechtlichen Verpflichtungen und den damit verbundenen zusätzlichen Lenkzeiten heraus, mit einer verbleibenden Länge von weniger als 10 Minuten außerhalb der Anrechenbarkeit, wodurch wir nach 6 Stunden **Arbeitszeit** mindesten 30 Minuten Ruhepause nach den o.g. Kriterien der Dienstlänge einlegen müssen. Gemäß Abschnitt 1 § 1 Absatz 3 Nr. 2 Satz 3 der FPersV sind Arbeitsunterbrechungen unter 10 Minuten bei der Berechnung der Gesamtdauer nicht zu berücksichtigen.

Anders verhält es sich aber mit der **Lenkdauer**, die sich durch Addieren der tatsächlich genommenen Lenkpausen und der Höchstlenkdauer von 4,5 Stunden errechnet:

$(11-2 =) 9 + (10-2 =) 8 + (12-2 =) 10 + 8 + 9 + 10 + 9 + 8 = 71$  Minuten (1:11).

In unserem Beispiel erreichen wir die 4,5 Stunden Höchstlenkdauer gemäß Artikel 7 der VO 561 / 2006 EG bereits vor Erreichen der 6 Stunden Arbeitszeit des § 4 ArbZG.

Die Einhaltung der maximalen Lenkdauer von 4,5 Stunden hat Vorrang vor dem ArbZG.

*Nur in Betrieben wo die Verkürzung der Wendezeit auf mindestens 8 Minuten durch den Tarifvertrag zulässig ist zählen alle Wendezeiten aus unserem Beispiel zu den anrechenbaren Wendezeiten / AU / FU. Die 8 Wendezeiten aus unserem Beispiel ergeben anrechenbare FU von:  $87 - (8 \times 2 =) 16 = 71$  Minuten. Gemäß Abschnitt 1 § 1 Absatz 3 Nr. 2 Satz 4 der FPersV kann diese Vereinbarung nur dann durch den Tarifvertrag getroffen werden, wenn ein Ausgleich vorgesehen ist, der die ausreichende Erholung des Fahrers erwarten lässt.*

(\*) Zeitraum ist der Arbeitszeit zuzuordnen

(\*\*) Zeitraum ist sowohl der Arbeitszeit als auch der Lenkzeit zuzuordnen

## Lenkzeiten

Das **Bundesamt für Güterverkehr** sagt aus:

„Als **Lenkzeit** gelten solche Zeiten, die tatsächlich mit Fahrtätigkeit zugebracht werden. Zur Lenkzeit gehört auch das vorübergehende Stehen des Fahrzeugs, wenn dies nach allgemeiner Anschauung zum Fahrvorgang gehört. So ist die Zeit für einen verkehrsbedingten Aufenthalt an Ampeln, an Bahnschranken, an Kreuzungen, in Staus oder an der Grenze der Lenkzeit zuzurechnen. **Hingegen gehören Fahrpausen**, auch von weniger als 15 Minuten, dann **nicht zur Lenkzeit**, wenn sie aus anderen als den vorgenannten Gründen stattfinden und **der Fahrer dabei seinen Platz am Lenkrad verlassen kann**.“

**Anschlusszeiten unterbrechen die Lenkzeit nicht, da der Fahrerplatz nicht verlassen werden kann!**

*Zusätzlich muss beachtet werden, dass die, in unserem Rechenbeispiel aufgeführten Zeiten aus den arbeitsrechtlichen Verpflichtungen, sowohl in die tatsächliche als auch in die vorgesehene Lenkzeit einzubeziehen sind.*

Das **BAG** hat in seinem **Urteil vom 17.07.2008** bestätigt, dass Wendezeiten, Arbeitsunterbrechungen und Fahrtunterbrechungen den selben Charakter haben und egal wie sie auch benannt werden immer den Anforderungen der Fahrtunterbrechung genügen müssen.

Hierzu gibt die **VO 561 / 2006 EG** unter **Artikel 4** eine klare Definition zum Begriff „**Fahrtunterbrechung**“ und stellt wichtige Anforderungen daran.

Vollzitat des Artikel 4 der VO 561 / 2006 EG:

Im Sinne der Verordnung bezeichnet der Ausdruck **d) „Fahrtunterbrechung“** jeden Zeitraum, indem der **Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird.** Zitat Ende

Dadurch wird klar, dass man keinerlei betriebliche Aufgaben ausüben darf während der Fahrtunterbrechung / Wendezeit / Arbeitsunterbrechung und die anrechenbare Wendezeit zwischen den Linienfahrten in der 1/6 Regelung mindesten 12 Minuten betragen muss, da den Anforderungen an eine Fahrtunterbrechung sonst nicht genüge getan wird.

Ebenso ist zu jeder Ruhepause / FU bei allen Pausenregelungen 2 Minuten hinzuzurechnen um den arbeitsrechtlichen Verpflichtungen nachkommen zu können. (Vorgabe: **1 Minute** für „durch den Bus gehen und die Vorfahrt an die Warteposition vor der FU“ und **1 Minute** für „die Anfahrt an die Abfahrthaltestelle nach der FU“, wobei diese Zeiten zur Arbeitszeit, wenn der Bus bewegt werden muss auch zur Lenkzeit, gehören).

## Ruhezeiten

Zunächst ist der Begriff zu beachten, da er oft fälschlich mit dem Begriff Ruhepause vermischt wird. Die Ruhepause unterbricht die tägliche Arbeitszeit und liegt innerhalb der Arbeitsschicht, während die Ruhezeit außerhalb der Arbeitsschicht liegt und zwei Arbeitsschichten trennt.

Das **FPersG** ermächtigt das Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die **FPersV** zu erlassen. Gleichzeitig wird im FPersG unter § 1 darauf hingewiesen, dass nur **Arbeitszeitgestaltung** der FPersV Vorrang vor dem ArbZG hat. **Mehr Vorrechte hat die FPersV vor anderen Schutzgesetzen nicht!**

Die Regelungen über Ruhezeiten (**Tagesruhezeit**, **wöchentliche Ruhezeit** und die **Wochenruhezeiten** der Doppelwoche) liegt also nicht in der „Macht“ der FPersV, sondern ist weiterhin dem ArbZG und der VO 561 / 2006 EG zu entnehmen. Hierzu sagt die, 2004 in Kraft getretene, **Richtlinie 2003 / 88 EG** aus: **„Ruhezeit ist jeder Zeitraum außerhalb der Arbeitszeit“!**

Das macht deutlich, dass die FPersV diese, außerhalb der Arbeitszeit liegenden Zeiten nicht beeinflussen kann. Der Hinweis der FPersV auf Verkürzungen und Verteilung dieser Zeiten hat lediglich Gültigkeit für Arbeitnehmer, die nicht in einem Arbeitsverhältnis stehen, also Arbeitgeber, da diese im ArbZG nicht erfasst sind.

Für uns gilt, dass wir eine regelmäßige **wöchentliche Ruhezeit** von mindesten 45 zusammenhängenden Stunden haben müssen, diese auf 24 Stunden (ArbZG) plus einer **Tagesruhezeit** (Richtlinie 2003 / 88 EG), somit nicht unter 35 Stunden verkürzt werden dürfen, aber in der Doppelwoche dann wieder (2 x 45 =) 90 Stunden Ruhezeit zur Verfügung stehen müssen, was sich durch die Verlängerung der direkt darauf folgenden **Wochenruhezeit** auf 55 Std. (nach einer verkürzten Wochenruhezeit auf nicht unter 35 Stunden) ergibt.

Vollzitat VO 561/2006 EG, Artikel 8, Abs.6:

**Eine wöchentliche Ruhezeit beginnt spätestens am Ende von sechs 24-Stunden-Zeiträumen nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit. Zitat Ende**

Die **tägliche Ruhezeit** kann für Arbeitnehmer, die in einem Arbeitsverhältnis stehen, ebenfalls nicht von der FPersV beeinflusst werden. Somit ist der **§ 5 ArbZG Abs. 1** (Die Arbeitnehmer müssen nach Beendigung der täglichen Arbeitszeit eine ununterbrochene Ruhezeit von mindesten 11 Stunden haben) und **Abs. 2** (Die Dauer der Ruhezeit des Absatzes 1 kann .... in Verkehrsbetrieben .... um bis zu eine Stunde verkürzt werden, wenn jede Verkürzung der Ruhezeit innerhalb eines Kalendermonats oder innerhalb von 4 Wochen durch Verlängerung einer anderen Ruhezeit auf mindesten 12 Stunden ausgeglichen wird) anzuwenden.

