

Bewertung des Bedarfs an spezifischen Lenk- und Ruhezeitregelungen für Fahrer bei der Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen

Mit * markierte Felder sind Pflichtfelder.

Einleitung

Bei dieser Konsultation geht es um den **Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen**, der definiert werden kann als die Beförderung von Gruppen von Fahrgästen mit Kraftomnibussen, die auf Betreiben von Kunden oder des Verkehrsunternehmers selbst erfolgt. Typische Beispiele hierfür sind: mehrtägige Reisen oder Touren, Exkursionen oder Tagesausflüge. Er grenzt sich vom regelmäßigen Linienverkehr ab, bei dem Fahrten nach einem festgelegten Fahrplan erfolgen, wie etwa Überlandlinienbusse.

Nach den geltenden EU-Vorschriften unterliegen Berufskraftfahrer, die an der **Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen** beteiligt sind, denselben Vorschriften über die Regelung der Arbeits- und Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten wie Lkw-Fahrer im Güterverkehr. Die Vorschriften sind in Verordnung (EG) Nr. 561/2006 festgelegt. Diese wurde 2020 durch die Verordnung (EU) 2020/1054 geändert. Bei den Änderungen ging es schwerpunktmäßig allerdings um die dringendsten Fragen im Güterkraftverkehr. Bedenken, dass die Vorschriften den Erfordernissen im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen nicht ausreichend entsprechen, wurden außer Acht gelassen.

Mit dieser **Konsultation werden zwei Ziele** verfolgt: (1) Einholung von Erfahrungen und Ansichten zu den geltenden Vorschriften in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Stress und Ermüdung der Fahrer, Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Vorschriften und Regulierungskosten sowie zur Rolle, die die Vorschriften bei der Bewältigung der Herausforderungen der COVID-19-Pandemie spielen; (2) Unterstützung der Bewertung der Vor- und Nachteile mehrerer Optionen für mögliche Änderungen.

Zielgruppe sind alle Interessenträger, darunter Berufskraftfahrer, Busunternehmer, Vertreterorganisationen und einzelne Bürgerinnen und Bürger.

Die Konsultation nimmt etwa 20 Minuten in Anspruch. Eine Zusammenfassung der Antworten wird nach Ablauf des Konsultationszeitraums auf dem Portal „Bessere Rechtsetzung“ veröffentlicht.

Die einschlägigen Vorschriften aus Verordnung (EG) Nr. 561/2006 werden nachstehend zur Information zusammengefasst.

Fahrtunterbrechungen (Artikel 7)

Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden muss eine Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten eingelegt werden. Eine Fahrtunterbrechung kann in zwei Zeitabschnitte aufgeteilt werden, von denen der erste mindestens 15 Minuten und der zweite mindestens 30 Minuten beträgt (diese müssen nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden erfolgen).

Ruhezeiten (Artikel 8)

Die täglichen Ruhezeiten betragen mindestens elf Stunden, die zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten höchstens dreimal auf neun Stunden reduziert werden können. Die tägliche Ruhezeit kann in drei und neun

Stunden Ruhezeit aufgeteilt werden, um eine tägliche Ruhezeit von insgesamt zwölf Stunden zu erreichen.

Die wöchentliche Ruhezeit muss mindestens 45 aufeinander folgende Stunden betragen, die alle zwei Wochen auf 24 Stunden reduziert werden können. Für die reduzierte wöchentliche Ruhezeit gelten Ausgleichsregelungen. Die wöchentliche Ruhezeit ist nach sechs Arbeitstagen (d. h. sechs 24-Stunden-Zeiträume) einzulegen. Eine Ausnahme gilt für Reisebusfahrer, die für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im grenzüberschreitenden Personenverkehr eingesetzt werden. Sie können ihre wöchentliche Ruhezeit unter bestimmten Bedingungen um bis zu zwölf Tage verschieben (d. h. um zwölf aufeinander folgende 24-Stunden-Zeiträume).

Lenkzeiten (Artikel 6 und 12)

Es sei darauf hingewiesen, dass die Vorschriften über die Lenkzeiten nicht geändert werden sollen. Die tägliche Lenkzeit darf neun Stunden nicht überschreiten. Zweimal wöchentlich kann sie jedoch auf zehn Stunden verlängert werden.

In Ausnahmefällen kann die tägliche und/oder wöchentliche Lenkzeit um bis zu eine Stunde überschritten werden, damit der Fahrer seinen Wohnort oder die Betriebsstätte des Arbeitgebers erreichen kann, um eine wöchentliche Ruhezeit einzulegen.

Außerdem ist nach einer ununterbrochenen Fahrtunterbrechung von 30 Minuten die Überschreitung der täglichen und/oder wöchentlichen Lenkzeiten um bis zu zwei Stunden zulässig, damit der Fahrer seinen Wohnort oder die Betriebsstätte des Arbeitgebers erreichen kann, um eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit einzulegen.

Ausnahmeregelungen für den Mehrfahrerbetrieb (Artikel 4, 7 und 8)

Während jeder Lenkzeit zwischen zwei aufeinanderfolgenden täglichen Ruhezeiten oder zwischen einer täglichen Ruhezeit und einer wöchentlichen Ruhezeit müssen im Fahrzeug mindestens zwei Fahrer sein. Während der ersten Stunde des Mehrfahrerbetriebs ist die Anwesenheit eines anderen Fahrers oder anderer Fahrer fakultativ, während der restlichen Zeit jedoch obligatorisch.

Innerhalb von 30 Stunden nach Ende einer täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit muss ein Fahrer, der im Mehrfahrerbetrieb tätig ist, eine neue tägliche Ruhezeit von mindestens neun Stunden einlegen.

Ein im Mehrfahrerbetrieb eingesetzter Fahrer kann eine Fahrtunterbrechung von 45 Minuten in einem Fahrzeug einlegen, das von einem anderen Fahrer gelenkt wird, sofern der Fahrer, der die Fahrtunterbrechung einlegt, den das Fahrzeug lenkenden Fahrer dabei nicht unterstützt.

Erfolgt die Lenkzeit im Zeitraum von 22.00 bis 06.00 Uhr, ist das Fahrzeug mit mehreren Fahrern besetzt oder wird die in Artikel 7 genannte Lenkzeit auf drei Stunden verkürzt, so kann ein Busfahrer, der für einen einzelnen Gelegenheitsdienst im grenzüberschreitenden Personenverkehr eingesetzt wird, die wöchentliche Ruhezeit nach einer vorherigen regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit um bis zu 12 aufeinanderfolgende 24-Stunden-Zeiträume verschieben.

Angaben zu Ihrer Person

* Im Fragebogen verwendete Sprache

- ☐ Bulgarisch
- ☐ Dänisch
- ☒ Deutsch
- ☐ Englisch
- ☐ Estnisch
- ☐ Finnisch
- ☐ Französisch
- ☐ Griechisch
- ☐ Irisch
- ☐ Italienisch
- ☐ Kroatisch
- ☐ Lettisch
- ☐ Litauisch
- ☐ Maltesisch

- ☐ Niederländisch
- ☐ Polnisch
- ☐ Portugiesisch
- ☐ Rumänisch
- ☐ Schwedisch
- ☐ Slowakisch
- ☐ Slowenisch
- ☐ Spanisch
- ☐ Tschechisch
- ☐ Ungarisch

Sind Sie Reisebusfahrer?

- ☐ Ja
- ☒ Nein

* In welcher Eigenschaft nehmen Sie an dieser Konsultation teil?

- ☐ Hochschule/Forschungseinrichtung
- ☐ Wirtschaftsverband
- ☒ Unternehmen/Wirtschaftsorganisation
- ☐ Verbraucherorganisation
- ☐ EU-Bürger/in
- ☐ Umweltorganisation
- ☐ Nicht-EU-Bürger/in
- ☐ Nichtregierungsorganisation (NRO)
- ☐ Behörde
- ☐ Gewerkschaft
- ☐ Sonstige

Welche Dienstleistung bietet Ihr Unternehmen an?

- ☐ Personenverkehr mit Kraftomnibussen
- ☐ Tourismusdienstleistungen
- ☐ Sonstige Güter und/oder Dienstleistungen

* Vorname

* Nachname

* E-Mail-Adresse (wird nicht veröffentlicht)

* Name der Organisation

höchstens 255 Zeichen

* Größe der Organisation

- ☒ Sehr klein (1 bis 9 Beschäftigte)
- ☐ Klein (10 bis 49 Beschäftigte)
- ☐ Mittel (50 bis 249 Beschäftigte)
- ☐ Groß (250 oder mehr Beschäftigte)

Nummer im Transparenzregister

höchstens 255 Zeichen

Bitte prüfen Sie, ob Ihre Organisation im [Transparenzregister](#) eingetragen ist. Das Transparenzregister ist eine Datenbank, in die sich Organisationen, die Einfluss auf EU-Entscheidungsprozesse nehmen möchten, eintragen lassen können.

* Herkunftsland

Bitte geben Sie Ihr Herkunftsland oder das Ihrer Organisation an.

- | | | | |
|---|--|----------------------------------|------------------------------------|
| ☐ Afghanistan | ☐ Fidschi | ☐ Litauen | ☐ Schweden |
| ☐ Ägypten | ☐ Finnland | ☐ Luxemburg | ☐ Schweiz |
| ☐ Ålandinseln | ☐ Frankreich | ☐ Macao | ☐ Senegal |
| ☐ Albanien | ☐ Französische
Süd- und
Antarktisgebiete | ☐ Madagaskar | ☐ Serbien |
| ☐ Algerien | ☐ Französisch-
Guayana | ☐ Malawi | ☐ Seychellen |
| ☐ Amerikanische
Jungferninseln | ☐ Französisch-
Polynesien | ☐ Malaysia | ☐ Sierra Leone |

○ Amerikanisch-Samoa	○ Gabun	○ Malediven	○ Simbabwe
○ Andorra	○ Gambia	○ Mali	○ Singapur
○ Angola	○ Georgien	○ Malta	○ Sint Maarten
○ Anguilla	○ Ghana	○ Marokko	○ Slowakei
○ Antarktis	○ Gibraltar	○ Marshallinseln	○ Slowenien
○ Antigua und Barbuda	○ Grenada	○ Martinique	○ Somalia
○ Äquatorialguinea	○ Griechenland	○ Mauretanien	○ Spanien
○ Argentinien	○ Grönland	○ Mauritius	○ Sri Lanka
○ Armenien	○ Guadeloupe	○ Mayotte	○ St. Barthélemy
○ Aruba	○ Guam	○ Mexiko	○ St. Helena, Ascension und Tristan da Cunha
○ Aserbaidshan	○ Guatemala	○ Mikronesien	○ St. Kitts und Nevis
○ Äthiopien	○ Guernsey	○ Moldau	○ St. Lucia
○ Australien	○ Guinea	○ Monaco	○ St. Martin
○ Bahamas	○ Guinea-Bissau	○ Mongolei	○ St. Pierre und Miquelon
○ Bahrain	○ Guyana	○ Montenegro	○ St. Vincent und die Grenadinen
○ Bangladesch	○ Haiti	○ Montserrat	○ Südafrika
○ Barbados	○ Heard und die McDonaldinseln	○ Mosambik	○ Sudan
○ Belarus	○ Honduras	○ Myanmar/Birma	○ Südgeorgien und Südliche Sandwichinseln
○ Belgien	○ Hongkong	○ Namibia	○ Südkorea
○ Belize	○ Indien	○ Nauru	○ Südsudan
○ Benin	○ Indonesien	○ Nepal	○ Suriname
○ Bermuda	○ Insel Man	○ Neukaledonien	○ Svalbard und Jan Mayen
○ Bhutan	○ Irak	○ Neuseeland	○ Syrien
○ Bolivien	○ Iran	○ Nicaragua	○ Tadschikistan

- | | | | |
|---|--|----------------------|---------------------------|
| ○ Bonaire, Saba und St. Eustatius | ○ Irland | ○ Niederlande | ○ Taiwan |
| ○ Bosnien und Herzegowina | ○ Island | ○ Niger | ○ Tansania |
| ○ Botsuana | ○ Israel | ○ Nigeria | ○ Thailand |
| ○ Bouvetinsel | ○ Italien | ○ Niue | ○ Timor-Leste |
| ○ Brasilien | ○ Jamaika | ○ Nordkorea | ○ Togo |
| ○ Britische Jungferninseln | ○ Japan | ○ Nördliche Marianen | ○ Tokelau |
| ○ Britisches Territorium im Indischen Ozean | ○ Jemen | ○ Nordmazedonien | ○ Tonga |
| ○ Brunei | ○ Jersey | ○ Norfolkinsel | ○ Trinidad und Tobago |
| ○ Bulgarien | ○ Jordanien | ○ Norwegen | ○ Tschad |
| ○ Burkina Faso | ○ Kaimaninseln | ○ Oman | ○ Tschechien |
| ○ Burundi | ○ Kambodscha | ○ Österreich | ○ Tunesien |
| ○ Cabo Verde | ○ Kamerun | ○ Pakistan | ○ Türkei |
| ○ Chile | ○ Kanada | ○ Palästina | ○ Turkmenistan |
| ○ China | ○ Kasachstan | ○ Palau | ○ Turks- und Caicosinseln |
| ○ Clipperton | ○ Katar | ○ Panama | ○ Tuvalu |
| ○ Cookinseln | ○ Kenia | ○ Papua-Neuguinea | ○ Uganda |
| ○ Costa Rica | ○ Kirgisistan | ○ Paraguay | ○ Ukraine |
| ○ Côte d'Ivoire | ○ Kiribati | ○ Peru | ○ Ungarn |
| ○ Curaçao | ○ Kleinere Amerikanische Überseeinseln | ○ Philippinen | ○ Uruguay |
| ○ Dänemark | ○ Kokosinseln (Keelinginseln) | ○ Pitcairnsinseln | ○ Usbekistan |
| ○ Das Kosovo | ○ Kolumbien | ○ Polen | ○ Vanuatu |
| ○ Demokratische Republik Kongo | ○ Komoren | ○ Portugal | ○ Vatikanstadt |
| ● Deutschland | ○ Kongo | ○ Puerto Rico | ○ Venezuela |

- | | | | |
|---|-------------------------------------|---|--|
| ☐ Dominica | ☐ Kroatien | ☐ Réunion | ☐ Vereinigte Arabische Emirate |
| ☐ Dominikanische Republik | ☐ Kuba | ☐ Ruanda | ☐ Vereinigtes Königreich |
| ☐ Dschibuti | ☐ Kuwait | ☐ Rumänien | ☐ Vereinigte Staaten |
| ☐ Ecuador | ☐ Laos | ☐ Russland | ☐ Vietnam |
| ☐ El Salvador | ☐ Lesotho | ☐ Salomonen | ☐ Wallis und Futuna |
| ☐ Eritrea | ☐ Lettland | ☐ Sambia | ☐ Weihnachtsinsel |
| ☐ Estland | ☐ Libanon | ☐ Samoa | ☐ Westsahara |
| ☐ Eswatini | ☐ Liberia | ☐ San Marino | ☐ Zentralafrikanische Republik |
| ☐ Falklandinseln | ☐ Libyen | ☐ São Tomé und Príncipe | ☐ Zypern |
| ☐ Färöer | ☐ Liechtenstein | ☐ Saudi-Arabien | |

Länder, in denen Sie tätig sind

(Bitte wählen Sie, falls nötig, mehr als ein Land aus)

- Österreich
- Belgien
- Bulgarien
- Kroatien
- Republik Zypern
- Tschechische Republik
- Dänemark
- Estland
- Finnland
- Frankreich
- ☒ Deutschland
- Griechenland
- Ungarn
- Island
- Irland

Italien
Lettland
Liechtenstein
Litauen
Luxemburg
Malta
Niederlande
Norwegen
Polen
Portugal
Rumänien
Slowakei
Slowenien
Spanien
Schweden
Schweiz

Die Kommission wird alle Beiträge zu dieser öffentlichen Konsultation veröffentlichen. Sie können selbst entscheiden, ob Ihre Angaben bei der Veröffentlichung Ihres Beitrags offengelegt werden oder ob Sie anonym bleiben. **Aus Gründen der Transparenz werden stets die Teilnehmerkategorie (z. B. „Wirtschaftsverband“, „Verbraucherverband“, „EU-Bürger/in“), das Herkunftsland und ggf. der Name und die Größe der Organisation sowie deren Transparenzregisternummer veröffentlicht. Ihre E-Mail-Adresse wird zu keinem Zeitpunkt veröffentlicht.** Wählen Sie die Datenschutzoption aus, die Ihnen am meisten zusagt. Die Standarddatenschutzoptionen richten sich nach der gewählten Teilnehmerkategorie.

* **Datenschutzeinstellungen für die Veröffentlichung des Beitrags**

Die Kommission wird die Antworten auf diese öffentliche Konsultation veröffentlichen. Sie können selbst entscheiden, ob Ihre Angaben offengelegt werden oder anonym bleiben.



Anonym

Es werden nur Angaben zur Organisation veröffentlicht: Die Teilnehmerkategorie, der Name und die Transparenzregisternummer der Organisation, in deren Namen Sie an der Konsultation teilnehmen, sowie deren Größe und Herkunftsland und Ihr Beitrag werden in der eingegangenen Form veröffentlicht. Ihr Name wird nicht veröffentlicht. Bitte machen Sie in Ihrem Beitrag keine personenbezogenen Angaben, wenn Sie anonym bleiben möchten.

Veröffentlicht

Angaben zur Organisation und zum Konsultationsteilnehmer werden veröffentlicht: Die Teilnehmerkategorie, der Name und die Transparenzregisternummer der Organisation, in deren Namen Sie an der Konsultation teilnehmen, sowie deren Größe und Herkunftsland und Ihr Beitrag werden in der eingegangenen Form veröffentlicht. Ihr Name wird ebenfalls veröffentlicht.

☒ Ich stimme den [Datenschutzbestimmungen](#) zu.

Ansichten zu und Erfahrungen mit den geltenden Vorschriften

Beitrag der geltenden Vorschriften zu den politischen Zielen

In welchem Maße tragen die geltenden Vorschriften zu **guten Arbeitsbedingungen** für Fahrer bei? Bitte berücksichtigen Sie die folgenden Aspekte:

	In hohem Maße	Teilweise	In geringem Maße	Überhaupt nicht	Weiß nicht
Arbeitsmuster/Zeitpläne	☐	☐	☒	☐	☐
Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben	☐	☒	☐	☐	☐
Arbeitsintensität (einschließlich Stress, Ermüdung, längeres Sitzen und Vibrationseinwirkung)	☐	☒	☐	☐	☐
Gehaltsniveau	☐	☒	☐	☐	☐
Arbeitsplatzsicherheit	☒	☐	☐	☐	☐
Attraktivität des Sektors für neue Fahrer	☐	☐	☒	☐	☐
Attraktivität des Sektors für Frauen	☐	☒	☐	☐	☐
Zusätzliche Aspekte (bitte unten einfügen)	☐	☒	☐	☐	☐

Bitte beschreiben Sie den zusätzlichen Aspekt.

Busunternehmen haben ein ausgesprochen großes Eigeninteresse daran, dass die FahrerInnen sich wohl fühlen und ihre Arbeit gerne machen. Andernfalls würden diese den Arbeitgeber wechseln. Durch den massiven Fahrermangel bedingt, würden die FahrerInnen ohne jedes Problem eine andere Stelle in einem anderen Busunternehmen finden. 85 Prozent der privaten deutschen Busunternehmen nehmen einen Fahrermangel war. über 95 Prozent sind sich sicher, dass sich die Situation verschlechtern wird.

In welchem Maße tragen die Vorschriften über Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen Ihrer Meinung nach zur „**Straßenverkehrssicherheit**“ bei? Bitte berücksichtigen Sie die folgenden Aspekte.

	In hohem Maße	Teilweise	In geringem Maße	Überhaupt nicht	Weiß nicht
Minimierung von Stress und Ermüdung für die Fahrer	☐	☒	☐	☐	☐
Förderung eines hohen Niveaus der Einhaltung der Vorschriften	☐	☒	☐	☐	☐
Zusätzliche Aspekte (bitte unten einfügen)	☐	☐	☒	☐	☐

Bitte beschreiben Sie den zusätzlichen Aspekt.

So tragisch sie in jedem Fall auch sind, schwere Busunfälle sind statistisch betrachtet Einzelereignisse. In den letzten Jahren gab es bei schweren Busunfällen keine Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten. Deshalb wird eine Verschärfung der Regeln nicht zu einer verbesserten Straßenverkehrsstatistik führen.

In welchem Maße tragen die Vorschriften über Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen Ihrer Meinung nach zu „**effizienten und hochwertigen Dienstleistungen**“ bei? Bitte berücksichtigen Sie die folgenden Aspekte:

	In hohem Maße	Teilweise	In geringem Maße	Überhaupt nicht	Weiß nicht
Organisation eines effizienten Personenverkehrs mit Kraftomnibussen	☐	☒	☐	☐	☐
Erbringung hochwertiger Dienstleistungen	☐	☐	☒	☐	☐
Reaktion auf die Kundennachfrage in Bezug auf das Leistungsvolumen	☐	☐	☒	☐	☐
Bewältigung unerwarteter Situationen (z. B. Verkehr, schlechtes Wetter)	☐	☐	☒	☐	☐
Umgang mit Nachtfahrten	☐	☒	☐	☐	☐
Zusätzliche Aspekte (bitte unten einfügen)	☐	☐	☐	☐	☐

Sind Sie der Ansicht, dass die Vorschriften über Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen dahin gehend mit den **Vorschriften über den Mehrfahrerbetrieb** zusammenwirken, dass effiziente und hochwertige Dienstleistungen ermöglicht werden?

- ☐ In hohem Maße
- ☒ Teilweise
- ☐ In geringem Maße
- ☐ Überhaupt nicht
- ☐ Weiß nicht

Sind Sie der Meinung, dass die Vorschriften über Lenkzeiten, Ruhezeiten und Fahrtunterbrechungen zu einem **fairen Wettbewerb** zwischen inländischen und grenzüberschreitenden Verkehrsdiensten beitragen?

Bitte berücksichtigen Sie bei der Beantwortung der Frage die „12-Tage-Ausnahmeregelung“ (Artikel 8 Absatz 6a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006), die nur für den grenzüberschreitenden Verkehr im Rahmen einer einzelnen Reise greift, d. h. sie gilt nicht für den Gelegenheitsverkehr innerhalb eines Landes.

	In hohem Maße	Teilweise	In geringem Maße	Überhaupt nicht	Weiß nicht
Anwendung der „12-Tage-Ausnahmeregelung“	☐	☐	☐	☒	☐
Etwaige zusätzliche Aspekte (bitte unten einfügen)	☐	☐	☐	☒	☐

Bitte beschreiben Sie die zusätzlichen Aspekte.

Kabotage wird befördert. Durch die "24h-im-Ausland-Regelung" ist es möglich, eine Fahrt mit leerem Bus im Herkunftsland zu beginnen und eine Rundreise im Nachbarland durchzuführen. Darin besteht ein wesentlicher, unfairer Wettbewerbsvorteil, den inländische Anbieter großer Mitgliedsstaaten nicht haben. Zu beobachten ist dieses Phänomen vor allem bei Flußbegleitungen.

In welchem Maße führen die Vorschriften zu **Schwierigkeiten bei der Einhaltung /Durchsetzung?**

- ☐ In hohem Maße
- ☐ Teilweise
- ☒ In geringem Maße
- ☐ Überhaupt nicht
- ☐ Weiß nicht

Bitte beschreiben Sie etwaige spezifische Herausforderungen.

Gesamteinschätzung der geltenden Vorschriften

Sind Sie insgesamt der Ansicht, dass die **geltenden Vorschriften angemessen sind oder dass sie geändert werden sollten**? Bitte betrachten Sie die Vorschriften über Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten getrennt.

Angemessenheit der Vorschriften über:	Die Vorschriften sollten beibehalten werden.	Die Vorschriften müssen geringfügig verbessert werden.	Die Vorschriften müssen grundlegend geändert werden.	Weiß nicht
Fahrtunterbrechungen	☐	☒	☐	☐
Ruhezeiten	☐	☒	☐	☐

Bitte teilen Sie uns Ihre etwaigen weiteren Ansichten zu den geltenden Vorschriften mit.

Mögliche künftige Änderungen

In diesem Teil der Konsultation bitten wir Sie um Hilfe in Bezug auf die Auswirkungen, die sich wahrscheinlich durch mehrere mögliche Änderungen an den geltenden Vorschriften im Vergleich zur derzeitigen Situation ergeben würden. Die Änderungen könnten sowohl hinsichtlich der **Fahrtunterbrechungen während einer Fahrt als auch hinsichtlich der Ruhezeiten** vorgenommen werden. Im Rahmen der endgültigen politischen Entscheidung könnten vorgeschlagene Änderungen für beide Bereiche kombiniert werden.

Fahrunterbrechungen während einer Reise

Es wurden zwei mögliche Änderungen ermittelt, anhand derer **Fahrtunterbrechungen während einer Reise** stärker auf die Bedürfnisse der Interessenträger ausgerichtet werden können. Bitte geben Sie an, ob Ihrer Ansicht nach eine dieser Änderungen umgesetzt werden sollte (Hinweis: Es kann höchstens eine Änderung ausgewählt werden) und erläutern Sie Ihre Präferenz. Wenn Sie keine der aufgeführten Änderungen befürworten, können Sie eine andere Maßnahme vorschlagen oder angeben, dass die geltenden Vorschriften beibehalten werden sollten.

Vorgeschlagene Änderungen für die Planung von Fahrtunterbrechungen	Ja, eine Änderung sollte erfolgen	Nein, es sollte keine Änderung erfolgen
Änderung 1 zu Fahrtunterbrechungen: Reisebusfahrer im Gelegenheitsverkehr dürfen ihre Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten in 30 + 15 Minuten oder in 15 + 15 + 15 Minuten aufteilen . Bitte beachten Sie, dass nach der geltenden Regelung die Aufteilung der Fahrtunterbrechung in 15 + 30 Minuten bereits zulässig ist.	☒	☐
Änderung 2 zu Fahrtunterbrechungen: Reisebusfahrer im Gelegenheitsverkehr dürfen ihre Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten über die Lenkzeit von viereinhalb Stunden vollkommen frei planen und aufteilen .	☐	☒

Beantworten Sie die übrigen Teile dieser Frage bitte mit Blick auf die von Ihnen bevorzugte Änderung. Wenn Sie der Ansicht sind, dass die geltenden Vorschriften beibehalten werden sollten, antworten Sie bitte mit Blick auf die vorgeschlagene Änderung, die Ihrer Ansicht nach am ehesten akzeptabel ist.

Sind Sie der Ansicht, dass Ausgleichsmaßnahmen erforderlich wären, um im Rahmen der von Ihnen bevorzugten Änderungen eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen zu verhindern?

- ☒ Ja
- ☐ Nein
- ☐ Weiß nicht

Bitte erläutern Sie Ihre Antwort und machen Sie gegebenenfalls Vorschläge, wenn Sie mit „Ja“ geantwortet haben.

Nach einer Pause von mind. 30 Minuten, die nach dem ersten Lenkzeitblock des Kalendertages (präziser: nach 4,5 h Lenkzeit insgesamt) eingelegt worden sein muss, sind ab dem zweiten Lenkzeitblock Pausenaufteilungen in den Varianten von mind. 15 Minuten zulässig.

Was wären Ihrer Ansicht nach die **Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung** im Vergleich zu den geltenden Vorschriften?

	Erhebliche Verbesserung	Geringe Verbesserung	Gleiches Niveau	Geringe Verschlechterung	Erhebliche Verschlechterung	Weiß nicht
Arbeitsbedingungen	☒	☐	☐	☐	☐	☐
Sicherheit des Fahrers und der Fahrgäste	☐	☐	☒	☐	☐	☐
Fähigkeit, Dienstleistungen effizient und den Kundenbedürfnissen entsprechend zu organisieren	☒	☐	☐	☐	☐	☐
Fairer Wettbewerb zwischen Anbietern inländischer und grenzüberschreitender Dienstleistungen	☐	☐	☒	☐	☐	☐
Gesamtauswirkungen im Vergleich zu den geltenden Vorschriften	☒	☐	☐	☐	☐	☐

Ruhezeiten

Es wurden sechs mögliche Änderungen ermittelt, anhand derer die **Ruhezeiten während einer Reise** flexibler geplant werden können. Bitte geben Sie an, ob Ihrer Ansicht nach eine dieser Änderungen umgesetzt werden sollte (Hinweis: Es können mehrere mögliche Änderungen ausgewählt werden) und erläutern Sie Ihre Präferenz. Wenn Sie keine der aufgeführten Änderungen befürworten, können Sie eine andere Idee vorschlagen oder angeben, dass die geltenden Vorschriften beibehalten werden sollten.

Sollen Änderungen umgesetzt werden?	Ja	Nein
Änderung 1 in Bezug auf die Ruhezeit Reisebusfahrer im inländischen Gelegenheitsverkehr können die „ 12-Tage-Ausnahmeregelung “ in Anspruch nehmen. Die derzeitigen Vorschriften sehen diese Ausnahme nur für Reisebusfahrer im grenzüberschreitenden Personenverkehr vor.	☒	☐
Änderung 2 in Bezug auf die Ruhezeit Reisebusfahrer dürfen bei der Personenbeförderung im inländischen und grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr von der Bedingung eines einzelnen Dienstes („einzelne Reise“) abweichen .	☒	☐
Änderung 3 in Bezug auf die Ruhezeit Die Verpflichtung, nach Inanspruchnahme der „12-Tage-Ausnahmeregelung“ zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten einzulegen, entfällt. Mit dem Wegfall dieser Verpflichtung würde die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen für Fahrer einhergehen, um eine angemessene Ruhezeit zu gewährleisten.	☒	☐
Änderung 4 in Bezug auf die Ruhezeit Reisebusfahrer auf Reisen, die acht Tage und länger dauern, dürfen den Beginn der täglichen Ruhezeit um eine Stunde verschieben , sofern die tägliche Gesamtlenkzeit an diesem Tag sieben Stunden nicht überschreitet.	☒	☐
Änderung 5 in Bezug auf die Ruhezeit Reisebusfahrer auf Reisen, die acht Tage und länger dauern, dürfen den Beginn der täglichen Ruhezeit um zwei Stunden verschieben , sofern die tägliche Gesamtlenkzeit an diesem Tag fünf Stunden nicht überschreitet.	☒	☐
Änderung 6 in Bezug auf die Ruhezeit Reisebusfahrer auf Reisen, die acht Tage und länger dauern, dürfen ihre wöchentlichen Ruhezeiten so verteilen , dass die durchschnittliche wöchentliche Ruhezeit über einen Zeitraum von zehn aufeinanderfolgenden Wochen mindestens 45 Stunden beträgt, wobei die wöchentliche Ruhezeit jede Woche mindestens 24 Stunden betragen muss.	☒	☐

Beantworten Sie die übrigen Teile dieser Frage bitte mit Blick auf die von Ihnen bevorzugte(n) Änderung(en). Wenn Sie der Ansicht sind, dass die geltenden Vorschriften beibehalten werden sollten, antworten Sie mit Blick auf die vorgeschlagene(n) Änderung(en), die Ihrer Ansicht nach am ehesten akzeptabel ist/sind.

Sind Sie der Ansicht, dass Ausgleichsmaßnahmen erforderlich wären, um im Rahmen der von Ihnen bevorzugten Änderungen eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen zu verhindern?

- ☒ Ja
- ☐ Nein
- ☐ Weiß nicht

Bitte erläutern Sie Ihre Antwort und machen Sie gegebenenfalls Vorschläge, wenn Sie mit „Ja“ geantwortet haben.

Es sollten bei der 12-Tage-Ausnahmeregel grundsätzlich Mechanismen eingebaut werden, die verhindern, dass bei einem Wegfall der Bedingung "einzelne Reise" die Ausnahme zur Regel wird.

Was wären Ihrer Meinung nach die **Auswirkungen der vorgeschlagenen Änderung(en)** im Vergleich zu den geltenden Vorschriften?

	Erhebliche Verbesserung	Geringe Verbesserung	Gleiches Niveau	Geringe Verschlechterung	Erhebliche Verschlechterung	Weiß nicht
Arbeitsbedingungen	☐	☒	☐	☐	☐	☐
Sicherheit des Fahrers und der Fahrgäste	☐	☐	☒	☐	☐	☐
Fähigkeit, Dienstleistungen effizient und den Kundenbedürfnissen entsprechend zu organisieren	☒	☐	☐	☐	☐	☐
Fairer Wettbewerb zwischen Anbietern inländischer und grenzüberschreitender Dienstleistungen	☒	☐	☐	☐	☐	☐
Gesamtauswirkungen im Vergleich zu den geltenden Vorschriften	☒	☐	☐	☐	☐	☐

Umfassende Handlungsoptionen

Abschließend wären wir Ihnen dankbar, wenn Sie sich zu einer Reihe umfassender Handlungsoptionen äußern würden. Bitte geben Sie an, welche der folgenden Optionen Sie sich am ehesten wünschen würden, und erläutern Sie Ihre Antwort.

Handlungsoption #	Bevorzugte Option
Option 1 Beibehaltung der geltenden Vorschriften	☐
Option 2 Begrenzte Verschiebung der wöchentlichen Ruhezeit: Fahrer im inländischen Verkehr dürfen die wöchentliche Ruhezeit nach einer regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit um bis zu zwölf aufeinanderfolgende 24-Stunden-Zeiträume verschieben. Den Fahrern die Möglichkeit geben, von der Bedingung eines einzelnen Dienstes („einzelne Reise“) abzuweichen. Die Verpflichtung, nach Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten einzulegen, entfällt. Mit dem Wegfall dieser Verpflichtung würde die Einführung von Ausgleichsmaßnahmen für Fahrer einhergehen, um eine angemessene Ruhezeit zu gewährleisten.	☐
Option 3 Flexible Verteilung der Fahrtunterbrechungen der täglichen Lenkzeiten und der täglichen Ruhezeiten für Fahrer: Fahrer dürfen ihre Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten in 30 + 15 Minuten oder in 15 + 15 + 15 Minuten aufteilen. Fahrer, die an Diensten mit einer Dauer von mindestens acht Tagen beteiligt sind, dürfen den Beginn der täglichen Ruhezeit um eine Stunde verschieben, sofern die Lenkzeit nicht mehr als sieben Stunden beträgt. Fahrer, die an Diensten mit einer Dauer von mindestens acht Tagen beteiligt sind, dürfen den Beginn der täglichen Ruhezeit um zwei Stunden verschieben, sofern die Lenkzeit nicht mehr als fünf Stunden beträgt.	☐
Option 4 Flexible Aufteilung der Fahrtunterbrechungen und Regelungen für tägliche und wöchentliche Ruhezeiten: Die Fahrer dürfen ihre Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten über die Lenkzeit von viereinhalb Stunden flexibel aufteilen. Fahrer, die an Diensten mit einer Dauer von mindestens acht Tagen beteiligt sind, dürfen den Beginn der täglichen Ruhezeit um eine Stunde verschieben, sofern die Lenkzeit nicht mehr als sieben Stunden beträgt. Fahrer, die an Diensten mit einer Dauer von mindestens acht Tagen beteiligt sind, dürfen den Beginn der täglichen Ruhezeit um zwei Stunden verschieben, sofern die Lenkzeit nicht mehr als fünf Stunden beträgt. Fahrer, die an Diensten mit einer Dauer von mindestens acht Tagen beteiligt sind, dürfen ihre wöchentlichen Ruhezeiten verteilen (durchschnittliche wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden über zehn aufeinanderfolgende Wochen und wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden).	☐
Eigene Option (bitte unten erläutern)	☒

Bitte beschreiben Sie Ihre eigene Option.

Verbesserungen für FahrerInnen und Unternehmen ohne Kompromisse bei der Sicherheit

Bitte erläutern Sie Ihre eigene Option.

12-Tage-Regelung national ermöglichen, Verpflichtung im Anschluss zwei regelmäßige Wochenruhezeiten einzulegen entfällt, Wegfall der Beschränkung "einzelne Reise"; freie Gestaltung der Fahrtunterbrechung in Blöcke von mindestens 15 Minuten; Beginn der täglichen Ruhezeit kann auch verschoben werden, wenn Fahrten nicht mindestens acht Tage dauern (1h bei höchstens 5h Lenkzeit und 2h bei höchstens 4h Lenkzeit), Möglichkeit für eine Verschiebung grundsätzlich relevant für Tages- oder Kurzfahrten als für längere "Reisen", zusätzlich muss sichergestellt sein, dass die Dauer der Ruhezeit im Anschluss an eine Verschiebung nicht verändert wird, ggf. muss das Programm am nächsten Tag später beginnen; Fahrer, die an Diensten mit einer Dauer von mindestens acht Tagen beteiligt sind, dürfen ihre wöchentlichen Ruhezeiten verteilen (durchschnittliche wöchentliche Ruhezeit von mindestens 45 Stunden über zehn aufeinanderfolgende Wochen und wöchentliche Ruhezeit von mindestens 24 Stunden). ==> Ausgewogenes Verhältnis von Verbesserungen der Arbeitsbedingungen der FahrerInnen (Stressreduktion durch bessere Optionen auf unerwartete Situationen zu reagieren), mehr Möglichkeiten für Unternehmen, Reisen zu planen und fairerer Wettbewerb zwischen den Unternehmen in den EU-Mitgliedstaaten ohne dabei Kompromisse bei der Sicherheit einzugehen ==> Mindestlänge von Pausen, klare Höchstgrenzen für Lenkzeiten bei Verschiebung der täglichen Ruhezeit

Welche Ausgleichsmaßnahmen sollten (gegebenenfalls) umgesetzt werden, um etwaige Änderungen wirksamer zu gestalten?

Schlussfolgerung

Bitte teilen Sie uns etwaige weitere Anmerkungen zur derzeitigen Situation oder zu möglichen Änderungen der Vorschriften über Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen mit. Sie können auch ein Positionspapier hochladen.

Die Reisebusbranche leidet wie kaum ein anderer Sektor unter den Auswirkungen der Corona-Pandemie. Gleichzeitig ist es für das Erreichen der Klimaziele unabdingbar, dass mehr Menschen den Reisebus für ihre Urlaube, Ausflüge und Freizeitgestaltung nutzen. Entsprechend müssen alle Maßnahmen genutzt werden, um die Nutzung des Reisebusses attraktiver zu machen - für das Klima und das wirtschaftliche Überleben der vielen tausend Busunternehmen. Eine leichte Anpassung der Lenk- und Ruhezeitenregelungen würde dies leisten - ohne dabei Kompromisse bei der Sicherheit zu machen.

Bitte laden Sie Ihr(e) Dokument(e) hoch.

Zulässiges Dateiformat: pdf,txt,doc,docx,odt,rtf

Contact

MOVE-C1-SECRETARIAT@ec.europa.eu

