



"ABSCHLUSS- BERICHT"

"Sozialvorschriften im
Straßenverkehr
Busse im Linienverkehr 2014"

ABSCHLUSSBERICHT

Sozialvorschriften im Straßenverkehr

„Busse im Linienverkehr“

Bearbeitung:

Diana Faller

Mainz, November 2014;
überarbeitet Juni 2016

IMPRESSUM

Herausgeber: Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz
Kaiser-Friedrich-Straße 7
55116 Mainz

© 2016

Nachdruck und Wiedergabe nur mit Genehmigung des Herausgebers

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung	7
Projektziel	7
Projektdurchführung	8
Projektergebnisse	8
• Allgemein	8
• Arbeitszeitgestaltung	8
• Zuständigkeit	8
• Tourenplanung	8
• Tourensteuerung	9
• Partizipation und Vertretungsregeln	10
• Arbeiten für mehrere (Führ-) Unternehmen	10
• Arbeitszeit, Pausen und Ruhezeiten	10
• Arbeitsbedingungen im Fahrzeug	11
Erledigung	12
Zusammenfassung	13



Einleitung

Die Schwerpunktaktion der rheinland-pfälzischen Gewerbeaufsicht im Jahre 2014 im Bereich Sozialvorschriften im Straßenverkehr erfolgte bei den Bussen im Linienverkehr. Diese Personenbeförderung wird durch umfangreiche nationale und internationale Vorschriften geregelt.

Dazu gehören Vorschriften der Europäischen Union, die für Beförderungen im Gelegenheitsverkehr und im Linienverkehr innerhalb der Mitgliedsstaaten und im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedsstaaten Anwendung finden.

Sie regeln vor allem die höchstzulässigen Lenkzeiten, die Mindestzeiten für Fahrtunterbrechungen und die Mindestruhezeiten für Fahrer in Arbeitsverhältnissen als auch für selbstfahrende Unternehmer.

Die Vorschriften für den Linienverkehr sind in der Fahrpersonalverordnung geregelt. Darüber hinaus finden die Vorschriften des Arbeitszeit- und Arbeitsschutzgesetzes Anwendung.

Daneben existieren in vielen Verkehrsbetrieben Tarifverträge, die spezielle Regelungen in Bezug auf die tägliche bzw. wöchentliche Arbeitszeit, Pausen, Ruhezeiten und Ausgleichszeiträume enthalten.

Die verschiedenen Vorschriften dienen neben der Verkehrssicherheit auch der Sicherheit und dem Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer und sollen deren Arbeitsbedingungen verbessern. Erstmals wurden Fragen zu den Arbeitsbedingungen im Fahrzeug wie zum Beispiel Belastungen durch klimatische Bedingungen (Hitze, Kälte, Zugluft etc.), im Umgang mit schwierigen Fahrgästen oder die Verantwortung für die Sicherheit der Fahrgäste mit abgefragt.

Projektziel

Neben der Ermittlung der Ursachen der Nichteinhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und deren Abstellung ist ein wesentlicher Schwerpunkt der Aktion die umfassende Beratung und Information von Unternehmern und Fahrern, um Verstöße möglichst schon präventiv zu verhindern.

Projektdurchführung

Anhand einer im Vorfeld vom Landesamt erstellten Checkliste (siehe Anlage 1) führten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Struktur- und Genehmigungsdirektionen Nord und Süd im Zeitraum Mai bis Juli 2014 entsprechende Kontrollen in rheinlandpfälzischen Busunternehmen durch.

Die Checkliste enthielt insgesamt 45 Punkte und umfasste die nachstehenden Bereiche:

- Arbeitszeitgestaltung einschließlich Lenk- und Ruhezeiten und zu den
- Arbeitsbedingungen im Fahrzeug.

Die Überprüfung erfolgte in den Betrieben und anhand von angeforderten Arbeitszeitrachweisen und brachte folgende Ergebnisse.

Projektergebnisse

Allgemein

Es wurden 25 rheinland-pfälzische Unternehmen mit insgesamt 1396 Fahrzeugen und 2017 Fahrerinnen und Fahrer in die Überprüfung einbezogen, von denen drei Fahrer selbstständig waren.

Arbeitszeitgestaltung

Zuständigkeit

Für die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten waren in 13 Unternehmen der Fuhrunternehmer, in 22 Fällen der Disponent, drei Mal die Personalleitung, sieben Mal der Fahrer selbst verantwortlich. Hierbei waren Mehrfachantworten möglich.

Für die Dienst- und Tourenplanung waren elf Fuhrunternehmer, 17 Mal der Disponent und zehnmal Andere verantwortlich. Auch hier waren Mehrfachantworten möglich. Hierbei war in 17 Unternehmen die Zuständigkeit schriftlich festgelegt und in acht Betrieben gab es keine schriftliche Festlegung.

Sofern verschiedene Personen zuständig sind, waren in fünf Fällen der Fuhrunternehmer, 17-mal der Disponent, einmal die Personalleitung und elf Mal Andere für den Abgleich zwischen den Arbeitszeiten und der Dienst- und Tourenplanung verantwortlich.

Tourenplanung

Der Dienst-/Tourenplan wurde den Fahrern und Fahrerinnen zwölfmal bei Abruf bzw. Arbeitsaufnahme, sieben Mal am Vortag, 13-mal wöchentlich, 16-mal monatlich und in neun Fällen länger als monatlich im Voraus mitgeteilt. Auch hier waren Mehrfachantworten möglich.

In vier Unternehmen wurden keine Anschlussaufträge während der Tour, in 20 Unternehmen selten, in drei gelegentlich davon in einem gelegentlich bzw. selten zugestellt.

Die wichtigsten Kriterien für die Tourenplanung waren in acht Fällen der Auftraggeber bzw. Kundenwunsch. Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten bzw. gesetzliche Vorgaben war in zehn Fällen, der Fahr- und Linienplan ach Mal für die Planung der Touren ausschlaggebend. Kurze Wege führten sechsmal zur Tourenplanung. Die Belange der Fahrer wurden in sieben Fällen, die korrekte Disposition/Pünktlichkeit zwei Mal bei der Tourenplanung berücksichtigt.

Bei der Tourenplanung wurden in 24 Busunternehmen Zeitpuffer mit eingeplant. Ein Unternehmen rechnete nur teilweise Zeitpuffer mit ein.

23 der überprüften Unternehmen berücksichtigten die Arbeitszeiten, Ruhezeiten und Ruhepausen bei der Planung mit und in zwei Betrieben wurden diese nur teilweise berücksichtigt.

Tourensteuerung

Zwei Betriebe haben zur Tourensteuerung keine Angaben gemacht.

In einem Betrieb waren die Dienstpläne und das Liniennetz ausschlaggebend für die Tourensteuerung. Ein Unternehmen steuert die Touren anhand des Fahrplanes. Die Dienst- und Fahrpläne dienen in einem Betrieb als Grundlage für die Tourensteuerung. In acht Busunternehmen erfolgt die Steuerung anhand GPS und Mobilfunk. Straßenkarten und GPS werden in einem Betrieb zur Tourensteuerung eingesetzt. Mit Hilfe des Handys (Mobilfunk) erfolgt die Tourensteuerung in sechs Unternehmen. Mobilfunk, GPS und Funk dient in einem Unternehmen zur Steuerung der Touren. Funk und GPS wird in einem Unternehmen eingesetzt. Anhand von GPS, Mobilfunk, Straßenkarten und IVU Plan wird in einem Betrieb die Tourenplanung durchgeführt. Ein Betrieb nutzt Straßenkarten, Navigation und Vorab-Informationen zur Tourensteuerung.

Die häufigsten Ereignisse, die zu Änderungen in den geplanten Touren führten, waren unter anderem kurzfristiger Ausfall des Fahrers/der Fahrerin (z. B. durch Krankheit), defektes Fahrzeug, unvorhersehbare Baustellen und hierdurch verursachte Umleitungen oder Staus. Auch schlechte Witterungsverhältnisse bzw. Straßenverhältnisse zwingen die Unternehmer relativ häufig zu ungeplanten Änderungen der Touren.

Ein Betrieb gab an, dass Änderungen der Touren nicht möglich sind, da es feste Vorgaben gibt.

Folgende Informationen bzw. Vorgaben erhalten die Fahrer/in vor Arbeitsaufnahme vor bzw. während der Tour.

In sechs Betrieben werden die Fahrer darüber informiert, wenn sie für Kollegen einspringen müssen. Informationen zum Linienfahr- und Tourenplan, der Linienanordnung, der zu fahrenden Tour bzw. ein möglicher Tourenwechsel bekommen die Fahrer vor Arbeitsaufnahme bzw. vor der Tour in acht Unternehmen mitgeteilt. Änderungen in der Streckenführung aufgrund von Umleitungen, Straßensperrungen und Unfällen werden den Fahrern in 14 Betrieben vor Arbeitsaufnahme oder vor bzw. während der Tour mitgeteilt. Informationen über allgemeine Dienstanweisungen bzw. Weisungen bekommen die Fahrer in sieben Unternehmen anhand von ausgehängten Bekanntmachungen und mündlich durch den Austausch mit Kollegen zum Beispiel bei der Fahrzeugübergabe. In sechs Busunternehmen bekommen die Fahrer Informationen über Straßen- und Witterungsverhältnisse und das

Verkehrsaufkommen vor bzw. während der Tour mitgeteilt. Den Dienstplan bekommen die Mitarbeiter zwei Mal ausgehändigt.

In 19 Busunternehmen erfolgt eine Korrektur der Tourenplanung bei unvorhergesehenen Ereignissen wie zum Beispiel bei Stau, plötzlichen Umleitungen und Witterungsverhältnissen.

Partizipation und Vertretungsregeln

Einfluss auf den Touren- und Dienstplan haben die Fahrer in 16 Busunternehmen.

Die Möglichkeit zum Tauschen von Routen, Fahrzeugen oder Urlaubstagen erlauben 15 Arbeitgeber.

Insgesamt 23 der 25 überprüften Unternehmen ändern den Touren-/Dienstplan, wenn die Fahrer mitteilen, dass die Route nicht in der vorgesehenen Arbeits- bzw. Lenkzeit erbracht werden kann ohne gegen die geltenden gesetzlichen Vorschriften zu verstoßen.

Bei Ausfällen von Fahrer/innen oder anderen personellen Engpässen gab es in den Betrieben folgende Regelungen:

Ein Springer wird in 22 Fällen gerufen, externe Fahrer kommen in 20 Fällen zum Einsatz, in zwölf Fällen werden die Kollegen während der Rufbereitschaft aus der Freizeit geholt. In jeweils 13 Fällen machen die Fahrer Überstunden bzw. fährt der Chef selbst. Sonstiges kommt in neun Fällen zum Tragen. Hierbei waren bei der Frage Mehrfachantworten möglich.

In 22 der überprüften Betrieben war gewährleistet, dass die Ersatzfahrer auf besondere Gefährdungen hingewiesen wurden bzw. unterwiesen sind.

Die durchschnittliche Rufbereitschaft eines Fahrers im Monat beträgt in zwei Betrieben zwei Stunden, vier Stunden in einem Betrieb, sechs Stunden in vier Betrieben, acht Stunden in zwei Betrieben, zehn Stunden in drei Betrieben und ein Unternehmen hat 60 Stunden im Monat angegeben. In zwölf Unternehmen gibt es keine Rufbereitschaft.

Arbeiten für mehrere (Fuhr-) Unternehmen

Vier Betriebe beschäftigen Fahrer, die auch für andere (Fuhr-) Unternehmen arbeiten. Die Fahrer werden aufgefordert, Aufzeichnungen über die Arbeitszeiten bei einem anderen Arbeitgeber schriftlich vorzulegen und die Arbeitszeiten werden zusammengerechnet. Alle vier Betriebe ergriffen Maßnahmen, wenn sich aus der Zusammenrechnung der Arbeitszeiten eine Überschreitung der Tageshöchst-, der Wochenarbeitszeiten oder eine Unterschreitung der Ruhezeiten ergibt.

In den restlichen überprüften Unternehmen entfällt dies aufgrund der Tatsache, dass die Fahrer nur bei einem Fuhrunternehmen beschäftigt sind.

Arbeitszeit, Pausen und Ruhezeiten

In jeweils einem Unternehmen beträgt die Gesamtlenkzeit (Lenkzeit und sonstige Arbeitszeiten) pro Arbeitsschicht innerhalb von 24 Stunden eine Stunde bzw. sechs Stunden. In

zwei Betrieben fünf Stunden, in neun sieben Stunden und jeweils in vier Betrieben acht, neun bzw. zehn Stunden.

Die sonstigen Arbeitszeiten wie Reinigung, ausführen von Kontroll- und Dokumentationspflichten berechnen 21 Betriebe mit einer Stunde, jeweils ein Betrieb mit 25 oder 30 Minuten und zwei Betriebe mit 15 Minuten.

Die durchschnittliche wöchentliche Bereitschaftszeit (Wartezeiten, Kunden, nicht Ruhezeiten) geben zwei Betriebe mit vier Stunden und einer mit 17 Stunden an. Die restlichen 22 Busunternehmen berechnen keine Bereitschaftszeit.

Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit liegt bei elf Betrieben zwischen 25 und 35 Stunden. In 14 Betrieben beträgt die Arbeitszeit 38 bis 47 Stunden.

Ein Ausgleich auf 48 Stunden innerhalb von sechs Monaten ist in allen 25 Fuhrunternehmen gewährleistet.

Bei 16 Arbeitgebern werden die Fahrer in Schicht- und Nachtarbeit (2 Stunden in der Zeit von 0 bis 7 Uhr) beschäftigt.

Folgende Gründe hinderten die Arbeitgeber daran, Verbesserungsmaßnahmen bei der Arbeitszeitgestaltung zu ergreifen.

Der Termin-/Wettbewerbsdruck und Personalmangel war jeweils drei Mal ausschlaggebend. Die Vorgaben der Auftraggeber in 18 Fällen, finanzielle Gründe und Sonstiges waren jeweils siebenmal die Gründe dafür. Bei der Fragestellung zu den Gründen waren Mehrfachantworten möglich.

Arbeitsbedingungen im Fahrzeug

Die Belastung im Fahrzeug bedingt durch klimatische Einflüsse wie Hitze, Kälte, Zugluft, etc. bewerteten die Betriebe folgendermaßen.

Niedrig gaben acht Betriebe, mittel 15 Betriebe, hoch und sehr hoch jeweils ein Betrieb an.

Die Belastung verursacht durch Verkehrsbehinderungen wie Stau, langsame Verkehrsteilnehmer und Witterung war für sechs Betriebe niedrig, 16 mittel und für drei Betriebe hoch.

Belastungen durch andauernde Aufmerksamkeit sahen drei Betriebe als niedrig, acht als mittel, 13 hoch und ein Betrieb als sehr hoch an.

Die Belastung durch Monotonie, eintönige Tätigkeit bewerteten 14 Betriebe mit niedrig und 11 mit mittel.

Die Belastung durch den Zeitdruck und knappe Zeitvorgaben gaben jeweils elf Unternehmen mit niedrig bzw. mittel und drei Betriebe mit hoch an.

20 Fuhrunternehmen empfinden die Belastung durch Angst vor Überfällen und Diebstahl als gering und fünf als mittel.

Die Belastung durch geringe soziale Unterstützung von Kollegen ist für 18 Betriebe gering, für sechs mittel und einen Betrieb hoch.

Acht Unternehmen geben die Belastung durch die Arbeitszeit, Schichtzeit mit niedrig, 16-mal mit mittel und ein Betrieb mit hoch an.

Die Belastung durch Müdigkeit am Steuer geben 19 Fuhrunternehmen mit niedrig und sechs mit mittel an.

Die Verantwortung für Fahrgäste, den Fahrkartenverkauf und das Fahrzeug sehen sechs Unternehmen als niedrig, zehn als mittel, acht als hoch und einer als sehr hoch an.

Maßnahmen zur Verringerung der vielfältigen Belastungen ergreifen 21 Arbeitgeber und jeweils zwei keine bzw. nur teilweise.

Belastungen durch schwierige Fahrgäste bewerten 17 Fuhrunternehmen mit gering, sieben mit mittel und einer mit hoch.

Maßnahmen zum Beispiel in Form von Gewaltprävention ergreifen 19 der Arbeitgeber, vier keine und zwei nur teilweise.

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie geben neun mit niedrig, elf mit mittel, vier mit hoch und einer mit sehr hoch an.

Um die Belastungen der Fahrer zu verringern, führte ein Busunternehmen klimatisierte Fahrersitze ein. Ein Arbeitgeber erklärt, dass durch lange Betriebszugehörigkeit erkennbar ist, dass keine großen Belastungen vorliegen.

Erledigung

In 17 Betrieben gab eine keine Beanstandungen und keine Maßnahmen.

Geringe Mängel führten in fünf Unternehmen lediglich zu einem Aktenvermerk bzw. zu einem mündlichen Hinweis. Anlass zu einem Revisionsschreiben gab es auf Grund der festgestellten Mängel in drei Betrieben und in einem zusätzlich zu einem Verfahren nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten. Eine Verwarnung musste nicht ausgesprochen werden.

Zusammenfassung

Als Fazit des Landesprojektes „Schwerpunktaktion Busse im Linienverkehr 2014“ ist positiv festzustellen, dass die Mehrzahl der durch die rheinland-pfälzische Gewerbeaufsicht überprüften Betriebe die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten haben.

In den meisten Betrieben wurden mögliche Gefährdungen ermittelt und entsprechende Maßnahmen ergriffen. Positiv hervorzuheben ist, dass bei 17 Busunternehmen es keine Beanstandungen und somit keine Maßnahmen gab. Die Feststellung geringfügiger Mängel führte lediglich in fünf Betrieben zu einem Aktenvermerk. Ein Revisionsschreiben musste aufgrund der festgestellten Mängel in vier Betrieben angefertigt werden. Eine Verwarnung wurde nicht ausgesprochen.

In einem Betrieb führten die festgestellten Mängel dazu, dass ein Verfahren nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten eingeleitet werden musste und ein Revisionsschreiben erstellt wurde.

Die Einhaltung der Fahrpersonalvorschriften ist für die Erreichung des gemeinsamen Ziels, der Förderung der Verkehrssicherheit und der Verbesserungen der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten, ein wichtiger Baustein. Die umfassende Beratung und Information von Unternehmern und Fahrern durch die rheinland-pfälzische Gewerbeaufsicht ist ein wesentlicher Schwerpunkt zur präventiven Verhinderung möglicher Verstöße.

Mainz, den 13.11.2014

Referat 25