

## Unterrichtung

durch die Bundesregierung

### Bericht der Bundesregierung über die Auswirkungen der neuen Lenk- und Ruhezeiten für das deutsche Omnibusgewerbe

#### Inhaltsverzeichnis

	Seite	
<b>I. Einleitung</b> .....	1	<b>I. Einleitung</b>
<b>II. Datenerhebung</b> .....	2	Am 11. April 2007 ist die Verordnung (EG) Nummer 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 in Kraft getreten. Sie enthält neue Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals.
<b>III. Unfallstatistik</b> .....	2	Der Deutsche Bundestag hat auf seiner 51. Sitzung am 21. September 2006 auf Empfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung folgende Entschließung gefasst (Plenarprotokoll 16/51, Seite 4944; Bundestagsdrucksache 16/1900):
<b>IV. Auswirkungen der Neuregelungen auf die verschiedenen Betroffenen</b> .....	3	„Der Deutsche Bundestag stellt fest:
1. Datenlage .....	3	Bisher galt für das Omnibusgewerbe anders als für das Güterkraftverkehrsgewerbe die Regelung, dass Busfahrer an zwölf aufeinander folgenden Tagen lenken dürfen. Diese Regelung wurde nun im Rahmen des Vermittlungsverfahrens zu den Sozialvorschriften den Regelungen für das Güterkraftverkehrsgewerbe angepasst, d. h. nach sechs Tagen muss eine wöchentliche Ruhezeit eingelegt werden. Das deutsche Omnibusgewerbe befürchtet aufgrund dieser Regelung negative Auswirkungen.
2. Auswirkungen auf die Busunternehmen ..	3	Der Deutsche Bundestag bittet die Bundesregierung, bis zum Ende der Legislaturperiode die Auswirkungen der neuen Lenk- und Ruhezeiten für das deutsche Omnibusgewerbe aufmerksam zu beobachten und dem Deutschen Bundestag einen entsprechenden Bericht zuzuleiten.“
3. Auswirkungen auf die Paketer .....	4	Die nachfolgende Tabelle enthält die wesentlichen Änderungen der neuen Lenk- und Ruhezeiten im Vergleich zu den bis dahin geltenden Regelungen.
4. Auswirkungen auf das Fahrpersonal .....	4	
<b>V. Zusammenfassung</b> .....	5	
<b>VI. Entwicklung auf Europäischer Ebene</b> .....	5	
1. Verständigung zwischen der International Road Transport Union (IRU) und der European Transport Workers' Federation (ETF) .....	5	
2. Studie im Auftrag des Europäischen Parlaments .....	5	
3. Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehrs beschäftigten Fahrpersonals (AETR) .....	6	
4. Beschluss des Europäischen Parlaments ..	6	

	Seit 11. April 2007 geltende Regelung	Veränderung im Vergleich zur „alten“ Regelung
<b>Wochenlenkzeit</b>	56 Stunden	Vorher waren mehr als 56 Stunden möglich.
<b>Fahrtunterbrechung</b>	Nach 4,5 Stunden Lenkzeit folgen 45 Minuten Fahrtunterbrechung; aufteilbar auch auf zwei Teilunterbrechungen von mindestens 15 bzw. 30 Minuten in genau dieser Reihenfolge innerhalb eines 4,5 Stundenblocks	Vorher waren drei Teilunterbrechungen möglich
<b>Verkürzung</b>	Wöchentlich dreimalige Verkürzungsmöglichkeit der täglichen Ruhezeit auf 9 Stunden ohne Ausgleichspflicht	Ausgleichspflicht bei Verkürzung entfällt
<b>Aufteilung (sog. „splitting“)</b>	Aufteilbarkeit der täglichen Ruhezeit in zwei Abschnitte von mind. 3 Stunden (erster Abschnitt) bzw. 9 Stunden (zweiter Abschnitt) in genau dieser Reihenfolge. In diesem Falle Erhöhung der täglichen Ruhezeit auf 12 Stunden	Früher waren drei Abschnitte möglich, wovon einer mindestens 8 Stunden betragen musste.
<b>Tägliche Ruhezeit (Mehr-Fahrer-Besatzung)</b>	9 Stunden innerhalb von 30 Stunden	Früher 8 Stunden innerhalb von 30 Stunden
<b>Verkürzung der wöchentlichen Ruhezeit</b>	Generell auf 24 Stunden möglich bei Ausgleichspflicht bis zum Ende der dritten Folgewoche	Vorher Verkürzungsmöglichkeit auf 36 Stunden am Standort bzw. 24 Stunden unterwegs
<b>Zeitpunkt der wöchentlichen Ruhezeit</b>	Spätestens nach sechs 24-Stunden-Perioden	Wegfall der sog. 12-Tage-Regelung, wonach im grenzüberschreitenden Personenverkehr die wöchentliche Ruhezeit erst nach 12 Tageslenkzeiten eingelegt werden kann.

Quelle: dwif, Untersuchung zu den Auswirkungen der Lenk- und Ruhezeiten auf das deutsche Omnibusgewerbe, S. 19

## II. Datenerhebung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat nach einer Ausschreibung die dwif-Consulting GmbH mit der Durchführung einer wissenschaftlichen Untersuchung beauftragt, um die notwendigen Daten zu erheben, insbesondere Daten über

- die Auswirkungen auf die Kosten- und Umsatzentwicklung der Busunternehmen,
- die Auswirkungen auf die Angebotsgestaltung und Preisentwicklung,
- die Auswirkungen auf den Personaleinsatz,
- die Auswirkungen auf das Fahrpersonal.

Die Daten wurden bei Busunternehmen und Busfahrern sowie den, sog. „Paketern“ (Paketreiseveranstalter, d. h. Dienstleister zwischen Busunternehmen und einzelnen Leistungsträgern, z. B. Hotels) erhoben. Außerdem wurden Fallstudien bei ausgewählten Busunternehmen durchgeführt und Expertengespräche geführt. Die Gutachter wurden von einem Projektbeirat unterstützt.

## III. Unfallstatistik

Die in Deutschland zur Zahl der Unfälle von Kraftomnibussen im Straßenverkehr vorhandenen Statistiken sind für eine Überprüfung der Auswirkungen der neuen Lenk- und Ruhezeiten auf die Verkehrssicherheit nur bedingt hilfreich. Dies liegt u. a. daran, dass übermüdungsbedingte Unfälle im Reisebusverkehr statistisch eine äußerst geringe Rolle spielen und zum Zeitpunkt des Abschlusses der Untersuchung nur die Zahlen für das Jahr 2006 vorliegen.

Im Jahre 2006 wurden insgesamt 5 425 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Kraftomnibussen gezählt. Bei 2 545 Busfahrern (46 Prozent) hat ein Fehlverhalten zu diesem Unfall geführt. Nur 166 (6,5 Prozent) waren auf Reisebussen eingesetzt.

Bei fünf von den genannten 2 545 Fahrern mit Fehlverhalten wurde „Übermüdung“ als Ursache für das Fehlverhalten genannt. Nur zwei dieser fünf Fälle betrafen Reisebusse, während die übrigen drei Linien- oder Schulbusse betrafen. Detaillierte Zusammenhänge zwischen den Lenk- und Ruhezeiten und Unfällen im Reisebusverkehr können somit nicht hergestellt werden.

#### **IV. Auswirkungen der Neuregelungen auf die verschiedenen Betroffenen**

##### **1. Datenlage**

Bezüglich der Branchendaten zu den Busunternehmen ist eine ausreichende Datenlage gegeben. Die in der amtlichen Statistik genannten 4 145 Unternehmen im Fernverkehr mit Omnibussen werden vom Gutachter mit der Gesamtheit der von der VO (EG) Nummer 561/2006 betroffenen Unternehmen im Personenverkehr in Deutschland gleichgesetzt.

Hinsichtlich der Struktur des Fahrpersonals (Busfahrer) und der Paketer wurden keine ausreichend differenzierten Strukturdaten vorgefunden. Unter Berücksichtigung dieser Ausgangslage konnten auf der Basis der Befragungen daher Hochrechnungen nur für den Bereich der Busunternehmen angestellt werden. Für die Paketer und das Fahrpersonal wurden nur die Stichproben ausgewertet.

##### **2. Auswirkungen auf die Busunternehmen**

###### **a) Bewertung durch die Busunternehmen**

Nach Beendigung der Erhebungsphase lagen 229 auswertbare Fragebögen von überwiegend privaten Busunternehmen aus ganz Deutschland vor. Die 229 Unternehmen repräsentieren 5,5 Prozent der Unternehmen, die laut Statistischem Bundesamt im Fernverkehr mit Omnibussen tätig sind (insgesamt 4 145 Unternehmen).

Die Busunternehmen wurden zu den einzelnen Rechtsänderungen befragt. Fast alle Änderungen wurden von den befragten Unternehmen kritisch bewertet; eine Ausnahme bildet die Verkürzungsmöglichkeit der Ruhezeit, da diese Neuregelung eine höhere Flexibilität ermöglicht. Alle anderen Veränderungen wurden negativ bewertet. Besonders negativ wurde der Wegfall der „Zwölf-Tage-Regelung“ bewertet. Bemängelt wird, dass bei mehrtägigen Fahrten die täglichen Lenkzeiten nur selten ausgeschöpft werden und der Fahrer an vielen Tagen einer Rundreise nur begrenzt beansprucht werde. Vor diesem Hintergrund wird der Verpflichtung, nach sechs Tageslenkzeiten zwingend einen Ruhetag einzuhalten, bei mehrtägigen Rundreisen nur wenig Verständnis entgegengebracht.

###### **b) Reaktionen bei der Angebotsgestaltung mehrtägiger Reisen**

Die Busunternehmen reagierten auf die Streichung der „Zwölf-Tage-Regelung“ vorzugsweise mit einer Verkürzung der Reisedauer auf sechs Tage. Viele der befragten Unternehmen haben aber auch erklärt, dass mehrtägige Reisen ganz aus dem Programm genommen wurden, da sie unter der Geltung der neuen Lenk- und Ruhezeiten nicht mehr durchführbar seien.

Sofern weiterhin Fahrten über sechs Tage hinaus angeboten werden, ziehen es die Unternehmen vor, einen zweiten firmeneigenen Fahrer im Austausch des ersten Fahrers anreisen zu lassen, um den Ruhetag zu überbrücken. Darüber hinaus wird häufig eine andere Programmgestaltung gewählt (z. B. Programmtag zu Fuß, insbesondere

bei Aufenthalt in attraktiven Innenstädten). Keine Alternative ist für die meisten Unternehmen der Einsatz eines Leihfahrers auf dem eigenen Bus zur Überbrückung des Ruhetages.

###### **c) Kosteneffekte für die Unternehmen**

Der Forschungsnehmer hat im Rahmen einer Hochrechnung einen Kosteneffekt in Folge der Änderung der Lenk- und Ruhezeiten für alle Busunternehmen in Deutschland in Höhe von 52,4 Mio. Euro errechnet. Davon sind 7,7 Mio. Euro einmalige Kosten zum Zeitpunkt der Umstellung der Rechtslage im April 2007; 44,7 Mio. Euro werden als laufende Kosten für die folgenden zwölf Monate errechnet. Bei diesem Wert handelt es sich um eine vorsichtige Annäherung. Ob die Kosten in derselben Höhe in jedem Jahr entstehen, kann nicht vorausgesagt werden. Dies würde voraussetzen, dass das Reiseprogramm und Fahrtenaufkommen sich nicht verändert.

Die höchsten Umsatzverluste traten bei kleineren Unternehmen (in Bezug auf die Zahl der Beschäftigten und Fahrzeuge), bei Unternehmen mit niedrigem Nettogesamtumsatz sowie bei Unternehmen mit Umsatzschwerpunkt im Gelegenheitsverkehr auf.

Schließlich wurde im Rahmen der Untersuchung auch berechnet, welchen Anteil am Nettogesamtumsatz die Zusatzkosten haben, die auf Lenk- und Ruhezeiten zurückgeführt werden können (zusätzliche Kosten im Verhältnis zum Nettogesamtumsatz). Die höchsten Anteilswerte und damit kostentechnisch am stärksten betroffen sind:

- Unternehmen unter zehn Beschäftigte (2,2 Prozent)
- Unternehmen mit Umsatz unter 1 Mio. Euro (2,1 Prozent)
- Unternehmen unter zehn Fahrzeuge (1,9 Prozent)
- Unternehmen mit Schwerpunkt im Gelegenheitsverkehr (1,7 Prozent)

Die niedrigsten Anteilswerte und damit kostentechnisch am schwächsten betroffen sind:

- Unternehmen mit mehr als 50 Fahrzeugen (0,5 Prozent)
- Unternehmen mit Umsatz über 5 Mio. Euro (0,5 Prozent)
- Unternehmen mit 50 Beschäftigten und mehr (0,8 Prozent).

Insgesamt kommt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die durch die Änderung der Lenk- und Ruhezeiten bedingten Zusatzkosten spürbar sind; sie sind jedoch bei dem Grossteil der Unternehmen allein betrachtet nicht Existenz bedrohend.

###### **d) Zusatzaufwand im Bereich der Fahrer-einsatzplanung (Personaldisposition)**

Die Untersuchung hat deutlich gemacht, dass die neuen Rechtsvorschriften einen zusätzlichen Zeitaufwand bei der Einsatzplanung erforderlich gemacht haben. Je nach

Vergleichsgruppe melden 61 Prozent bis 100 Prozent der Unternehmen, dass der Zeitaufwand zugenommen habe. Der Aufwand steigt mit der Unternehmensgröße. Über alle Unternehmen betrachtet wurde insgesamt im Bereich der Personaldisposition ein zusätzlicher Zeitaufwand von 940 000 Arbeitsstunden pro Jahr hochgerechnet. Allerdings erstreckt sich die Hochrechnung nur auf den Teil der Unternehmen, die bei der Befragung Angaben machten und auf Aufwandssteigerungen verwiesen.

#### e) Fahrerbedarf

Aufgrund der neuen Rechtsvorschriften haben viele Unternehmen zusätzliches Personal eingestellt um dasselbe Fahrtenaufkommen gewährleisten zu können. Per Saldo wird für die Gesamtheit der Unternehmen, die im Fernverkehr mit Omnibussen tätig sind, ein positiver Beschäftigungseffekt von 1 795 Vollzeit-, 944 Teilzeitstellen und 5 329 Stellen für Aushilfskräfte errechnet. Insbesondere auf Grund der hohen Zahl an Aushilfskräften kann keine Aussage darüber getroffen werden, ob es sich um ein kurzfristiges Phänomen handelt oder der generierte Personalbedarf dauerhaft ist. Es kann aber die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die VO (EG) Nummer 561/2006 zu Neueinstellungen geführt und damit zum Abbau von Arbeitslosigkeit beigetragen sowie zusätzliches Einkommen generiert hat. Andererseits haben die neuen Lenk- und Ruhezeiten aber auch zu Einkommensverlusten bei Teilen des ursprünglichen Fahrpersonals (vgl. 4.) beigetragen.

### 3. Auswirkungen auf die Paketer

#### a) Bewertung durch die Paketer

Für die befragten Paketer spielen Busunternehmen aus Deutschland eine große Rolle. Bei 15 der 22 befragten Paketer haben Busunternehmen aus Deutschland als Kunden einen Umsatzanteil von jeweils mindestens 60 Prozent.

Obwohl die Paketer selbst nicht direkt von den Änderungen der Lenk- und Ruhezeiten betroffen sind, beurteilen sie die eingetretenen Änderungen überwiegend negativ. Als Grund wird dafür die häufige Verkürzung der Reisedauer auf maximal sechs Tage angegeben. Als Folge davon sinken die Umsätze für die Paketer, weil die Verkaufserlöse pro Reise sinken. Unternehmen, die einen hohen Anteil von Reiseangeboten mit mehr als sieben Tagen in ihrem Angebot haben, erklären sich als besonders betroffen. Zusätzlich geben die Paketer an, dass auf Grund des gestiegenen Organisations- und Kundenberatungsaufwandes Zusatzkosten entstünden.

#### b) Auswirkungen auf die Umsatz- und Gewinnentwicklung

Zweidrittel der befragten Unternehmen registrieren in Folge der neuen Rechtsvorschriften rückläufige Umsatzentwicklungen. Bei der Gewinnentwicklung gibt rund die Hälfte rückläufige Tendenzen an. Viele Unternehmen konnten in der Befragung das Ausmaß des Einflusses der Lenk- und Ruhezeiten nicht genau beziffern, da sich verschiedene Einflussfaktoren überlagern. Soweit die Unter-

nehmen eine entsprechende Einschätzung vornehmen, liegt die Bandbreite der negativen Umsatzentwicklung zwischen -5 und -35 Prozent und bei der Gewinnentwicklung zwischen -3 und -29 Prozent.

Ein verlässlicher Trend lässt sich aus den Angaben der befragten Unternehmen nicht ablesen, zumal der prozentuale Anteil deutscher Busunternehmen am Umsatz der Paketer bei der Mehrheit der Unternehmen nach eigenen Angaben unverändert geblieben ist.

#### c) Kostenrelevanz der neuen Lenk- und Ruhezeiten für die Paketer

Bei den Kostenentwicklungen geben die Hälfte der Unternehmen an, keine Auswirkungen auf die eigenen Kosten festzustellen, während die andere Hälfte sowohl einmalige, als auch wiederkehrende Kostensteigerungen durch Anpassung der Reiseprogramme, Kosten für Katalog-Umstellung und gestiegenen Beratungsaufwand angibt. Es wird erwartet, dass sich der insbesondere aufgetretene zusätzliche Personalaufwand im Laufe der Zeit nach erfolgter Anpassung reduzieren wird.

#### d) Auswirkungen auf die Preis- und Absatzentwicklung gegenüber Busunternehmen

Auf Grund der erforderlichen Änderungen bei den Reiseprogrammen kam es bei den Paketer zu Preisanpassungen unterschiedlichen Ausmaßes. Im Bereich von Reisen mit einer Dauer von maximal sechs Tagen blieb der Verkaufspreis bei der Hälfte der Unternehmen unverändert. Ein Drittel der Unternehmen hob die Preise auch für diese Reisen zumindest teilweise an; es wird vermutet, dass die Gründe für diese Preisanhebungen in einer Mischkalkulation von Reisen bis sechs Tagen einerseits und Reisen über sechs Tagen Dauer andererseits liegen. Vier Unternehmen wiesen bei Reisen mit einer Dauer von maximal sechs Tagen auf Preissenkungen hin.

Bei Reisen von sieben Tagen Dauer und mehr erhöhten  $\frac{3}{4}$  aller befragten Paketer die Verkaufspreise. Kein Unternehmen meldete in diesem Segment Preissenkungen. Als Gründe für die Preiserhöhungen werden genannt: Notwendigkeit der Gestaltung von Tagesprogrammen ohne Busbenutzung bzw. Vor-Ort-Anmietung von Bussen/Fahrern.

### 4. Auswirkungen auf das Fahrpersonal

Die Auswirkungen auf das Fahrpersonal wurden ebenfalls durch eine Befragung der Busfahrer untersucht. Die Auswertung der Befragung wurde auf 632 Fragebögen gestützt.

#### a) Arbeitsplatzzufriedenheit und Bewertung der Neuregelungen durch das Fahrpersonal

Die Einschätzung der neuen Lenk- und Ruhezeiten und die Arbeitsplatzzufriedenheit nach deren Einführung wur-

den durchweg negativ bewertet. Eine stark negative Bewertung geben Fahrer ab,

- deren Bruttomonatslohn nach Einführung der neuen Lenk- und Ruhezeiten gesunken ist,
- deren durchschnittliche monatliche Arbeitsstundenzahl nach Einführung der neuen Lenk- und Ruhezeiten gesunken ist,
- die zwischen April 2007 und März 2008 zehn und mehr Wochenruhezeiten außerhalb des Wohnortes verbracht haben.

Von den verschiedenen Änderungen der Lenk- und Ruhezeiten wird der Wegfall der sog. Zwölf-Tage-Regelung von den Fahrern am deutlichsten negativ bewertet.

Eine nur leicht negative Bewertung geben insbesondere Fahrer ab,

- die zwischen April 2007 und März 2008 keine Wochenruhezeiten außerhalb verbracht haben,
- deren Monatsbruttoloohn nach Einführung der neuen Lenk- und Ruhezeiten gleich geblieben ist,
- deren durchschnittliche monatliche Arbeitsstundenzahl nach Einführung der neuen Lenk- und Ruhezeiten gleich geblieben ist,
- die vorrangig im Mischverkehr fahren.

#### **b) Auswirkungen auf die monatliche Arbeitsstundenzahl und das Einkommen**

Soweit die Betroffenen Angaben gemacht haben, sind monatliche Arbeitsstunden und monatlicher Bruttolohn vorwiegend bei den Busfahrern gesunken, die zehn oder mehr Wochenruhezeiten außerhalb des Wohnortes verbracht haben. In der Gruppe der Fahrer mit gesunkenem Lohn beträgt die Einbuße des Monatsbruttoloohns durchschnittlich 247 Euro.

Auswärts verbrachte Wochenruhezeiten werden am häufigsten als ganz/teilweise bezahlter Ruhetag ohne Fahrdienst verbracht. Ebenso verbreitet ist, dass die außerhalb verbrachten Wochenruhezeiten als unbezahlter freier Tag gelten. Fahrer, die über ein gesunkenes Monatseinkommen oder über gesunkene monatliche Arbeitsstundenzahl berichten, verbringen deutlich häufiger Wochenruhezeiten außerhalb ihres Wohnortes als ihre Kollegen ohne Veränderung von Arbeitsstunden oder Einkommen.

Am häufigsten verbringen Fahrer Wochenruhezeiten außerhalb, deren Einsatzschwerpunkt im Gelegenheits- und damit nicht im Linienverkehr liegt oder die in kleinen Unternehmen arbeiten (jährlich durchschnittlich dreizehn Wochenruhezeiten auswärts).

Die Befragung hat gezeigt, dass es bei Teilen der von der VO (EG) Nummer 561/2006 betroffenen Fahrer zu einer Reduzierung der monatlichen Arbeitsstundenzahl und damit auch zur Reduzierung der Arbeitsbelastung gekommen ist. Es wurde dazu beigetragen, dass die Fahrer weniger in Anspruch genommen werden. Diese Entlastung wird von den Fahrern jedoch weitgehend nicht positiv

wahrgenommen und honoriert. Sie trägt vielmehr zu einer gestiegenen Unzufriedenheit bei, zieht verschiedene monetäre und qualitative Nachteile nach sich und verringert perspektivisch die Attraktivität des Berufs.

#### **V. Zusammenfassung**

Im Überblick über alle festgestellten positiven und negativen Konsequenzen, die durch die Einführung der VO (EG) 561/2006 bei den verschiedenen Akteuren ausgelöst wurden, ist festzustellen, dass die negativen Einschätzungen bei den Befragten überwiegen. Diese Aussage bezieht sich ausschließlich auf den untersuchten Bereich, der Personenbeförderung mit Omnibussen, und nicht auf den Straßengüterverkehr.

Als besonders negativ wird von den Busunternehmen die Abschaffung der „Zwölf-Tage-Regelung“ empfunden. Für die Unternehmen sind die Regelungen mit deutlichen Kosteneffekten verbunden, die nach Größe und Ausrichtung des Unternehmens variieren. Die Kostenrelevanz kann aber nicht als Existenz bedrohend angesehen werden. Die neuen Rechtsvorschriften sind bei den Unternehmen auch mit einem zusätzlichen Aufwand bei der Personaldisposition verbunden.

Auch die Paketer sind von den neuen Lenk- und Ruhezeiten betroffen. Die wirtschaftlichen Auswirkungen sind aber deutlich geringer als bei den Busunternehmen und treten auch nicht bei allen Unternehmen auf.

Die Fahrer bewerten die Rechtsänderungen – insbesondere die Abschaffung der „Zwölf-Tage-Regelung“ – negativ, insbesondere die Fahrer, die auf Grund der neuen Regelungen Einkommenseinbußen haben oder zehn und mehr Wochenruhezeiten außerhalb des Wohnortes im Jahr verbringen müssen.

#### **VI. Entwicklung auf Europäischer Ebene**

##### **1. Verständigung zwischen der International Road Transport Union (IRU) und der European Transport Workers' Federation (ETF)**

Die Sozialpartner auf europäischer Ebene – IRU und ETF – haben sich am 10. Mai 2008 auf Eckpunkte geeinigt, unter denen beide der Auffassung sind, dass die „Zwölf-Tage-Regelung“ wieder eingeführt werden kann.

##### **2. Studie im Auftrag des Europäischen Parlaments**

Das Europäische Parlament (Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr) hat ebenfalls eine Studie zu den neuen Lenk- und Ruhezeiten in Auftrag gegeben. Im Zentrum dieser Studie standen die Auswirkungen der Abschaffung der „Zwölf-Tage-Regelung“. Die Gutachter kommen in Abwägung der festgestellten ökonomischen und sozialen Auswirkungen sowie von Sicherheitsaspekten zu dem Ergebnis, dass die negativen Konsequenzen des Wegfalls der „Zwölf-Tage-Regelung“ überwiegen und in keinem Verhältnis zu den positiven Effekten stehen. Auf Basis dieser Einschätzungen bevorzugen die Gutachter die ein-

geschränkte Wiedereinführung der Zwölf-Tage-Regelung unter zusätzlichen Rahmenbedingungen (z. B. Durchsetzung des digitalen Tachographen, Fahrerrotation auf internationalen Fahrten und weitere Maßnahmen, z. B. Regelungen zu regelmäßigen Fahrsicherheitstrainings).

### **3. Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehrs beschäftigten Fahrpersonals (AETR)**

Für Fahrten, die nicht ausschließlich innerhalb der Europäischen Union erfolgen, gilt für die Beschäftigten des Fahrpersonals das AETR-Abkommen. Das AETR-Abkommen entspricht in weiten Teilen dem Gemeinschaftsrecht. Das Abkommen enthält auch eine „Zwölf-Tage-Regelung“. Im Rahmen der Verhandlungen zur Anpassung des AETR-Abkommens an das Gemeinschaftsrecht haben sich die Vertragsparteien auf eine Neufassung der „Zwölf-Tage-Regelung“ geeinigt. Die neue Regelung erlaubt unter bestimmten Bedingungen (Mindestruhezeit

und Ausgleichsregelungen, Durchsetzung des digitalen Tachographen, Beschränkungen bei Nachtfahrten) die Verschiebung der Wochenruhezeit an das Ende eines 12-Tage-Zeitraums.

### **4. Beschluss des Europäischen Parlaments**

Das Europäische Parlament hat am 5. Juni 2008 im Rahmen der ersten Lesung zu dem „Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Personenverkehrsmarkt“ beschlossen, die „Zwölf-Tage-Regelung“ mit bestimmten Modifikationen wiedereinzuführen. Im Rahmen der Diskussionen im informellen Trilog zwischen Europäischem Parlament, Präsidentschaft und Kommission wurde empfohlen, die „Zwölf-Tage-Regelung“ unter den Bedingungen wieder einzuführen, die auch im Rahmen des AETR-Abkommens beschlossen wurden. Das Europäische Parlament hat am 23. April 2009 die Änderung in zweiter Lesung beschlossen. Der Rat muss den Änderungen noch zustimmen.



