

Büro für Fahrpersonalrecht Sachverständigengutachten

Sachverständiger	Peter Nowacki Haus Heisingen 13 45259 Essen Fernruf: 0201 - 462870 buero@fahrpersonalrecht.de www.fahrpersonalrecht.de
Auftraggeber	===== Verkehrsbetriebe GmbH Betriebsrat =====
Auftragserteilung	30. Juni 2011
Sachverhalt	Rechtmäßige Anwendung der abweichenden Regelungen zu Fahrtunterbrechungen gemäß § 1 Absatz 3 der Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Fahrpersonalverordnung – FPersV).
Gutachtenerstellung	15. Juli 2011
Gutachtenkennung	=====110715
Ausfertigungen	-2-
Exemplar	1 von 2

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
1. Auftragsinhalt.....	3
2. Fragestellung.....	4
3. Rechtsvorschriften.....	5
3.1 Verfassung (Grundgesetz – GG).....	5
3.2 Gesetz über das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen (Fahrpersonalgesetz – FPersG).....	5
3.3 Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Fahrpersonalverordnung – FPersV).....	6
3.4 Verordnung (EG) Nr. 561/2006.....	6
4. Bundesrat Drucksache 604/07.....	7
5. Fahrtunterbrechungen.....	9
5.1 § 1 Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr.....	9
5.2 Abweichende Regelungen.....	10
6. Ergebnis.....	11
7. Gegenteilige Darstellungen.....	12
7.1 Verband deutscher Verkehrsunternehmen VDV.....	12
7.2 Bundesamt für Güterverkehr – Stand: 01.12.2010.....	12
7.3 Holger Froschhäuser / Anna Rommelfanger – 2009.....	13
7.4 Christoph Rang – 2008.....	14
7.5 Christoph Rang – 2009.....	15
8. Zusammenfassung.....	16
8.1 Unterstellung paradoxen Verhaltens.....	16
8.2 Die Systematik.....	18
8.3 Verkehrsbedingte Gegebenheiten.....	19
9. Haftungsausschluss.....	20
9.1 Haftungsausschluss.....	20
9.2 Rechtswirksamkeit dieses Haftungsausschlusses.....	20

1. Auftragsinhalt

Das Büro für Fahrpersonalrecht wurde am 30. Juni 2011 durch den Betriebsrat der ————— Verkehrsbetriebe GmbH beauftragt, ein Sachverständigengutachten bezüglich der Anwendbarkeit der abweichenden Regelungen zu Fahrtunterbrechungen gemäß § 1 Absatz 3 der

Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes
(Fahrpersonalverordnung – FPersV)

zu erstellen.

In diesem Gutachten sollen gegebenenfalls auch gegenteilige Darstellungen aufgezeigt und einer Bewertung unterzogen werden.

2. Fragestellung

Darf für Fahrer in einem Verkehrsbetrieb zur Personenbeförderung im Linienverkehr, mit einer Linienlänge von nicht mehr als 50 Kilometer und einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von nicht mehr als drei Kilometer, die abweichende Regelung zu Fahrtunterbrechungen gemäß § 1 Absatz 3 Nr. 1 FPersV zur Anwendung kommen?

3. Rechtsvorschriften

3.1 Verfassung (Grundgesetz – GG)

Artikel 80 [Erlaß von Rechtsverordnungen]

(1) Durch Gesetz können die Bundesregierung, ein Bundesminister oder die Landesregierungen ermächtigt werden, Rechtsverordnungen zu erlassen. Dabei müssen Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Ermächtigung im Gesetze bestimmt werden. Die Rechtsgrundlage ist in der Verordnung anzugeben. ...

3.2 Gesetz über das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen (Fahrpersonalgesetz – FPersG)

§ 2 [Rechtsverordnungen]

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales mit Zustimmung des Bundesrates

3. zur Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr oder zum Schutz von Leben und Gesundheit der Mitglieder des Fahrpersonals, Rechtsverordnungen

a) über ..., Fahrtunterbrechungen ...

...

zu erlassen, ...

3.3 Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Fahrpersonalverordnung – FPersV)

Abschnitt 1 Lenk- und Ruhezeiten im nationalen Bereich

§ 1 Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr

(1) Fahrer

1. ...

2. von Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen, ..., und im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 Kilometern eingesetzt sind,

haben ..., Fahrtunterbrechungen ... nach Maßgabe der Artikel 4, 6 bis 9 und 12 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ... einzuhalten.

3.4 Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Artikel 3 [Ausnahmen]

Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen im Straßenverkehr mit folgenden Fahrzeugen:

a) Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;

4. Bundesrat Drucksache 604/07

In dieser Drucksache des Bundesrates – *Zweite Verordnung zur Änderung fahrpersonalrechtlicher Vorschriften* – vom 31.08.07 steht auf Seite 65 unter anderem folgendes zu lesen

B. Besonderer Teil

I. Zu Artikel 1 (Änderung der Fahrpersonalverordnung)

Zu Nummer 1 (§§ 1 und 2)

§ 1

Der neue § 1 enthält einige redaktionelle Änderungen und wird insgesamt klarer gefasst. Unter anderem wird in Absatz 3 Nr. 2 klargestellt, dass bei Haltestellenabständen von weniger als drei Kilometern bestimmte Arbeitsunterbrechungen auch als Fahrtunterbrechungen nach der Nummer 1 oder 2 gelten. ...

Die Aussage in Satz zwei ist mehr als verwirrend und trägt zur Klarstellung nichts bei, zumal sie auch inhaltlich dem verabschiedeten Verordnungstext nicht entspricht.

In § 1 Abs. 3 FPersV werden alle möglichen durchschnittlichen Haltestellenabstände mit den eindeutigen Formulierungen

- 1. ... mehr als drei Kilometer, ...*
- 2. ... nicht mehr als drei Kilometer ...*

erfasst. Die Angabe in Satz zwei der Drucksache

... weniger als drei Kilometern ...

geht am Verordnungstext vorbei, da sie den durchschnittlichen Haltestellenabstand von genau drei Kilometern nicht erfasst.

Da Fahrtunterbrechungen im Sinne der Fahrpersonalverordnung mindestens 15 Minuten Dauer haben, wurde für die Zeitabschnitte von weniger als 15 Minuten Dauer, die aber dennoch unterbrechungswirksam sein sollen, der Begriff Arbeitsunterbrechung gewählt. Diese Arbeitsunterbrechungen sind aber nur für Absatz 3 Nr. 2 zulässig. In Absatz 3 Nr. 1 bleibt es bei Fahrtunterbrechungen.

Das heißt im Klartext, Arbeitsunterbrechungen gelten in der Fahrpersonalverordnung ausschließlich für Absatz 3 Nr. 2 und nicht auch für Nr. 1. Hier verfehlt der Text der Drucksache ebenfalls den verabschiedeten Text der Fahrpersonalverordnung deutlich.

Bei den Bedingungen der von Absatz 1 abweichenden Regelung zu Fahrtunterbrechungen, müssen es gemäß Absatz 3 Nr. 1 ebenfalls Fahrtunterbrechungen sein.

Bei den Bedingungen der von Absatz 1 abweichenden Regelung zu Fahrtunterbrechungen, müssen es gemäß Absatz 3 Nr. 2 keine Fahrtunterbrechungen sein, sondern es sind in dem Fall „auch“ Arbeitsunterbrechungen ausreichend.

Da dieser Passus der Drucksache des Bundesrates häufig als Beleg dafür genommen wird, dass es beabsichtigt war, für Bedingungen gemäß Absatz 3 Nr. 2 auch die Regelungen von Absatz 3 Nr. 1 gelten zu lassen, sei dieser kurze Abriss zur Kenntnis vorausgeschickt.

Mit der erwähnten Klarheit scheint es, zumindest aus der Sicht des VDV, soweit auch nicht weit her zu sein, denn der Verband deutscher Verkehrsunternehmen hat in seinem Rundschreiben Nr. 2/2008 vom 7. Februar 2008 auf Seite 4 folgendes zum Sachverhalt der von Absatz 1 abweichenden Regelungen in Absatz 3 angemerkt:

In der Anhörung zur Änderung der FPersV hat der VDV auf eine Klarstellung in dieser Frage gedrungen. Mit dem Einschub des Wortes „auch“ ist dieses im Kern gelungen. Im Ergebnis hätte diese Klarstellung aber sicherlich deutlicher ausfallen können.

5. Fahrtunterbrechungen

Für die Personenbeförderung im Linienverkehr bei einer Linienlänge bis zu 50 Kilometer gelten in Bezug auf Fahrtunterbrechungen ausschließlich die Regelungen der Fahrpersonalverordnung.

5.1 § 1 Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr

(1) Fahrer

2. *von Fahrzeugen, die zur Personenbeförderung dienen, nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich Fahrer zu befördern, und im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 Kilometern eingesetzt sind,*

haben ..., Fahrtunterbrechungen ... nach Maßgabe ... der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ... einzuhalten.

Artikel 7 [Fahrtunterbrechung] Verordnung (EG) Nr. 561/2006

Nach einer Lenkdauer¹ von viereinhalb Stunden hat ein Fahrer eine ununterbrochene Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten einzulegen, sofern er keine Ruhezeit einlegt.

Diese Unterbrechung kann durch eine Unterbrechung von mindestens 15 Minuten, gefolgt von einer Unterbrechung von mindestens 30 Minuten, ersetzt werden, die in die Lenkzeit² so einzufügen sind, dass die Bestimmungen des Absatzes 1³ eingehalten werden.

¹ Inwieweit Verkehrsunternehmen bzw. Fahrer, die auf Grund ihrer Tätigkeit den Bestimmungen des § 1 Abs. 1 Nr. 2 FPersV unterliegen, diese Regelung zu Fahrtunterbrechungen überhaupt einhalten müssen, braucht im Rahmen der zu Grunde liegenden Fragestellung hier nicht beantwortet werden. Die Fahrpersonalverordnung darf, basierend auf der Ermächtigungsnorm in § 2 Nr. 3 FPersG, Regelungen zur Lenkdauer nicht erlassen.

² Es wird hier, abweichend von Satz 1, nicht auf die Lenkdauer, sondern auf die Lenkzeit Bezug genommen.

³ Anders als in der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, gibt es hier keinen Absatz 1 mehr, in dessen Lenkdauer Unterbrechungen eingefügt werden könnten bzw. dessen Bestimmungen einzuhalten wären.

5.2 Abweichende Regelungen

Von diesen grundsätzlichen Regelungen zu Fahrtunterbrechungen gemäß Absatz 1 darf abgewichen werden gemäß Absatz 3.

§ 1 Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr

(3) Abweichend von Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 haben Fahrer von Kraftomnibussen im Linienverkehr mit einer Linienlänge bis zu 50 Kilometern Fahrtunterbrechungen nach Maßgabe der folgenden Vorschriften einzuhalten: ...

5.2.1 Fall 1

- 1. Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand mehr als drei Kilometer, so ist nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden eine Fahrtunterbrechung von mindestens 30 zusammenhängenden Minuten einzulegen. Diese Fahrtunterbrechung kann durch zwei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 20 zusammenhängenden Minuten oder drei Teilunterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden. Die Teilunterbrechungen müssen innerhalb der Lenkzeit von höchstens viereinhalb Stunden oder teils innerhalb dieser Zeit und teils unmittelbar danach liegen.*

5.2.2 Fall 2

- 2. Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand nicht mehr als drei Kilometer, sind als Fahrtunterbrechungen auch Arbeitsunterbrechungen ausreichend, soweit diese nach den Dienst- und Fahrplänen in der Arbeitsschicht enthalten sind (z. B. Wendezeiten). Voraussetzung hierfür ist, dass die Gesamtdauer der Arbeitsunterbrechungen mindestens ein Sechstel der vorgesehenen Lenkzeit beträgt. Arbeitsunterbrechungen unter zehn Minuten werden bei der Berechnung der Gesamtdauer nicht berücksichtigt. Durch Tarifvertrag kann vereinbart werden, dass Arbeitsunterbrechungen von mindestens acht Minuten berücksichtigt werden können, wenn ein Ausgleich vorgesehen ist, der die ausreichende Erholung des Fahrers erwarten lässt. ...*

6. Ergebnis

Die grundsätzlichen Regelungen zu Fahrtunterbrechungen gemäß Absatz 1 gelten unabhängig von durchschnittlichen Haltestellenabständen.

Die von den grundsätzlichen Regelungen zu Fahrtunterbrechungen gemäß Absatz 1 abweichenden Regelungen zu Fahrtunterbrechungen gemäß Absatz 3, gelten in Abhängigkeit von durchschnittlichen Haltestellenabständen.

Der Verordnungstext schließt in Absatz 3 Nr. 1 mit der Maßgabe

Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand mehr als drei Kilometer

alle anderen möglichen durchschnittlichen Haltestellenabstände vom Geltungsbereich dieser Regelung innerhalb der Fahrpersonalverordnung aus.

Der Verordnungstext schließt in Absatz 3 Nr. 2 mit der Maßgabe

Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand nicht mehr als drei Kilometer

alle anderen möglichen durchschnittlichen Haltestellenabstände vom Geltungsbereich dieser Regelung innerhalb der Fahrpersonalverordnung aus.

Die abweichenden Regelungen zu Fahrtunterbrechungen in Absatz 3 weichen unter unterschiedlichen Voraussetzungen gemeinsam von den grundsätzlichen Regelungen zu Fahrtunterbrechungen gemäß Absatz 1 ab.

Sie gelten jeweils nur für die Linien mit dem dort angegebenen, maßgebenden durchschnittlichen Haltestellenabstand und schließen sich gegenseitig aus.

Welche der zwei abweichenden Regelungen zur Anwendung kommen darf, hängt ausschließlich vom durchschnittlichen Haltestellenabstand ab.

Die abweichende Regelung unter Nr. 1 darf bei Vorliegen der Gegebenheiten gemäß Nr. 2 nicht zur Anwendung kommen.

7. Gegenteilige Darstellungen

7.1 Verband deutscher Verkehrsunternehmen VDV

Rundschreiben Nr. 2/2008, 7. Februar 2008, Seite 4

Die Formulierung „... sind als Fahrtunterbrechungen auch Arbeitsunterbrechungen ausreichend ...“ zeigt durch den Einschub des Wortes „auch“ zur Vorgängerversion, dass die Sechstelregelung als Alternative zur Regelung der Nr. 1 angewandt werden kann.

7.1.1 Abweichend von Absatz 1

Die abweichende Regelung unter Absatz 3 Nr. 2 steht einschließlich des Wortes „auch“ ausschließlich in Verbindung mit Absatz 1. Zwischen Absatz 3 Nr. 1 und Nr. 2 besteht keine Verbindung.

7.2 Bundesamt für Güterverkehr – Stand: 01.12.2010

Hinweise zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr, Seite 35 f.

Fahrtunterbrechungen bei durchschnittlichem Haltestellenabstand von nicht mehr als 3 km (§ 1 Abs. 3 Nr. 2 FPersV)

*Es sind Fahrtunterbrechungen nach § 1 Abs. 3 Nr. 1 **oder** Nr. 2 FPersV zulässig.*

7.2.1 Fehlende Begründung

Dieser Behauptung fehlt es an einer hinreichenden Begründung.

7.3 Holger Froschhäuser / Anna Rommelfanger – 2009

Arbeitszeit und Sozialvorschriften für das Fahrpersonal im Straßenverkehr

Wenn dies auch vom Wortlaut der Bestimmung nicht eindeutig bestätigt ist, muss davon ausgegangen werden, dass bei einem Haltestellenabstand von weniger als 3 km wahlweise auch die Bestimmung nach Abs. 3 Nr. 1 angewandt werden kann.

7.3.1 Falsche Voraussetzung

Der Wortlaut der Bestimmung „*mehr als drei Kilometer*“ und „*nicht mehr als drei Kilometer*“ ist eindeutig. Der Schluss dieser Kommentierung basiert auf einer falschen Voraussetzung.

Von einem „*nicht eindeutig*“ bestimmten Sachverhalt ausgehend, hätte konsequenterweise formuliert werden sollen:

Weil es vom Wortlaut der Bestimmung nicht eindeutig bestätigt ist, darf keinesfalls davon ausgegangen werden, dass bei einem Haltestellenabstand von weniger als 3 km wahlweise auch die Bestimmung nach Abs. 3 Nr. 1 angewandt werden kann.

7.4 Christoph Rang – 2008

Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr, Seite 120

Die erste Alternative

Die Sonderregelung des § 1 Abs. 3 FPersV ist möglicherweise missverständlich. Sie verbietet jedenfalls keineswegs, dass die erste Alternative auch bei geringeren durchschnittlichen Haltestellenabständen als 3 km in Anspruch genommen wird -

7.4.1 Missverständliche Sonderregelung

Dem Verordnungsgeber wird unterstellt, eine möglicherweise missverständliche Rechtsverordnung erlassen zu haben. Diese Unterstellung entbehrt jeder Grundlage. Die von Absatz 1 abweichenden Regelungen zu Fahrtunterbrechungen in Absatz 3 sind unmissverständlich. Sie erlauben es keineswegs, dass die Regelung unter Nr. 1 auch bei durchschnittlichen Haltestellenabständen von nicht mehr als drei Kilometer in Anspruch genommen wird.

Die zweite Alternative

Die 2. Alternative soll nur den Bedürfnissen der Praxis entgegenkommen, und zwar im Sinne einer Erleichterung der Dispositionen.

7.4.2 Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr

Die Fahrpersonalverordnung dient gemäß § 2 Nr. 3 FPersG mit den Regelungen zu Lenkzeiten und Fahrtunterbrechungen ausschließlich der Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr. Es ist nicht der Regelungsauftrag der Fahrpersonalverordnung den Bedürfnissen der Praxis entgegen zu kommen oder für eine Erleichterung der Dispositionen zu sorgen.

7.5 Christoph Rang – 2009

Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr, Seite 121

Eine Bestätigung ergibt sich daraus, dass in der kürzlich geänderten Fahrpersonalverordnung in § 1 Abs. 3 Nr.2 vor dem Wort „Arbeitsunterbrechungen“ das Wort „auch“ eingefügt worden ist. Damit wurde bekräftigt, dass die Regelung der Nummer 2 lediglich den Charakter einer ergänzenden Spezialregelung hat.

7.5.1 Ergänzende Spezialregelung

Es handelt sich bei Nr. 2 nicht um eine ergänzende Spezialregelung, sondern um eine von Absatz 1 abweichende Regelung. Siehe hierzu auch 7.1.1

Jedenfalls ergibt sich aus dem Kontext bzw. der logischen Abfolge der Nummern 1 und 2, dass die Pausenregelung nach Nr. 1 sozusagen den Regelfall darstellen soll und das die „lockerere“ Pausenregelung nach Nr. 2 nur ein Angebot ist, mit dem „den Besonderheiten des kurzen Personenlinienverkehrs, insbesondere des städtischen Omnibusverkehrs Rechnung getragen wird“ (Dusel/Kürmeier).

7.5.2 Pausenregelung im Angebot

Die logische Abfolge der Nummern 1 und 2 ergibt, dass sie sich gegenseitig ausschließen. Im Übrigen handelt es sich dabei nicht um eine Pausenregelung, sondern um eine von Absatz 1 abweichende Regelung zu Fahrtunterbrechungen.

8. Zusammenfassung

8.1 Unterstellung paradoxen Verhaltens

Die zuvor angeführten Auslegungen zu § 1 Absatz 3 Fahrpersonalverordnung, dass die Regelung unter Nr. 1 auch bei durchschnittlichen Haltestellenabständen von nicht mehr als drei Kilometer zur Anwendung kommen darf, entsprechen nicht der eindeutigen Maßgabe des Verordnungstextes. Der Tenor dieser Interpretationen unterschiebt dem Verordnungsgeber folgendes paradoxe Verhalten:

Der Verordnungsgeber schließt mit der Maßgabe

Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand mehr als drei Kilometer, ...

die durchschnittlichen Haltestellenabstände von nicht mehr als drei Kilometer vom Geltungsbereich dieser Regelung aus. Er will aber damit das ausdrücklich Ausgeschlossene,

Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand nicht mehr als drei Kilometer, ...

gleichzeitig und ausdrücklich mit eingeschlossen wissen. Würde die Regelung unter Nr. 1

Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand mehr als drei Kilometer, ...

auch bei Vorliegen der Bedingungen gemäß Nr. 2

Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand nicht mehr als drei Kilometer, ...

zur Anwendung kommen dürfen, so würde diese Regelung sowohl für den durchschnittlichen Haltestellenabstand von mehr als drei Kilometer wie auch für nicht mehr als drei Kilometer, also für alle möglichen durchschnittlichen Haltestellenabstände gelten.

Der Anwendungsbereich der abweichenden Regelung in Abs. 3 Nr. 1 wäre somit identisch mit der grundsätzlichen Regelung gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 2 FPersV.

8.1.1 Überflüssige Regelung

Grundsätzlich gilt bei Linienlängen von nicht mehr als 50 Kilometer für Fahrtunterbrechungen, völlig unabhängig von durchschnittlichen Haltestellenabständen, § 1 Abs. 1 Nr. 2 FPersV.

Demnach ist spätestens nach viereinhalb Stunden Lenkzeit eine Fahrtunterbrechung von mindestens 45 Minuten Dauer einzulegen. Diese 45 Minuten dürfen auf erst mindestens 15 Minuten, die innerhalb der viereinhalb Stunden Lenkzeit liegen, gefolgt von mindestens 30 Minuten, die unmittelbar nach Erreichen der 4,5 Stunden Lenkzeit beginnen müssen, aufgeteilt werden, also

a) mindestens 45 Minuten oder

b) mindestens 15 Minuten gefolgt von mindestens 30 Minuten

Abweichend davon sollen, ebenfalls völlig unabhängig von durchschnittlichen Haltestellenabständen, 30 Minuten Fahrtunterbrechung völlig ausreichend sein. Daraus ergibt sich zwangsläufig die Frage:

„Weshalb wurde die grundsätzliche Regelung überhaupt erlassen?“

Diese Regelung bedürfte, egal bei welchen durchschnittlichen Haltestellenabständen auch immer, überhaupt keiner Beachtung. Sie wäre schlichtweg überflüssig.

In den o. a. Kommentierungen wird stillschweigend davon ausgegangen, dass der Verordnungsgeber eine Regelung zu Fahrtunterbrechungen, zur Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr, erlassen hat, die keinerlei Beachtung bedarf.

8.1.2 Widersinnige Angaben

Wenn die Regelung unter Absatz 3 Nr. 1 für alle durchschnittlichen Haltestellenabstände gelten sollte, dann ist dort die Einschränkung des Geltungsbereiches durch die Angabe eines durchschnittlichen Haltestellenabstandes geradezu widersinnig.

Die Unterstellung eines solch widersinnigen Vorgehens des Verordnungsgebers ist jedoch die nicht ausdrücklich genannte Voraussetzung der o. a. Kommentierungen.

8.2 Die Systematik

Die von den grundsätzlichen Regelungen der Fahrpersonalverordnung zu Fahrtunterbrechungen gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 2 abweichenden Regelungen unter Absatz 3 Nr. 1 und Nr. 2 gehen von unterschiedlichen Voraussetzungen aus und schließen sich gegenseitig aus.

Der Wille des Ordnungsgebers wird durch die gewählten Formulierungen in den abweichenden Regelungen zweifelsfrei offenbar.

§ 1 Fahrpersonalverordnung

Absatz 1

Fahrer haben Fahrtunterbrechungen einzuhalten.

Nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden wenigstens

a) mindestens 45 Minuten oder

b) mindestens 15 Minuten gefolgt von mindestens 30 Minuten

Abweichend von Absatz 1 nach Maßgabe der folgenden Vorschriften:

Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand mehr als drei Kilometer

Fahrtunterbrechungen

mindestens

1x 30 oder

2x 20 oder

3x 15

zusammenhängende Minuten

Beträgt der durchschnittliche Haltestellenabstand nicht mehr als drei Kilometer

Arbeitsunterbrechungen

mindestens

ein Sechstel der vorgesehenen Lenkzeit

8.3 Verkehrsbedingte Gegebenheiten

Der Verordnungsgeber hat mit Bedacht und unter entsprechender Berücksichtigung der verkehrsbedingten Gegebenheiten die abweichenden Regelungen festgelegt.

Im meist verschiedene kleinere Ortschaften verbindenden Überlandverkehr, mit einem durchschnittlichen Haltestellenabstand von mehr als drei Kilometer und einem üblicherweise geringen Verkehrs- und Fahrgastaufkommen, kann von den grundsätzlichen 45 Minuten Fahrtunterbrechung nach Maßgabe des Absatzes 1 Nr. 2 abgewichen werden. Es würde, bei einer angenommenen Lenkzeit von neun Stunden, eine dreißigminütige Fahrtunterbrechung ausreichend sein.

Völlig anders dagegen ist die Verkehrssituation in den Ballungsräumen.

Hier findet die häufig störanfällige Personenbeförderung bei enorm hoher Verkehrsdichte, kurzen Haltestellenabständen mit hohem Fahrgastaufkommen und sehr engen Taktfolgen statt. Diesen Bedingungen angepasst werden kurze Arbeitsunterbrechungen, meist in den Wendezeiten an den Endstellen der Linien liegend, gewährt, die in der Summe aber deutlich mehr betragen als die gemäß der grundsätzlichen Regelung vorgegebenen 45 Minuten.

Es müssen, bei der angenommenen Lenkzeit von neun Stunden, mindestens neunzig Minuten an Arbeitsunterbrechung gegeben sein. Diese Verdopplung der Dauer der Unterbrechungen trägt den immens hohen Belastungen des Linienverkehrs in den Ballungsräumen Rechnung.

Eine Verkürzung der Fahrtunterbrechungen um ein Drittel, von 45 Minuten auf lediglich 30 Minuten, kann der Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr für diese Linienverkehre keinesfalls entsprechen. Sie ist weder mit dem Sinn, noch mit dem Text der Rechtsverordnung vereinbar.

Deshalb ist die Anwendung der abweichenden Regelungen unter Nr. 1 bei Vorliegen der Gegebenheiten unter Nr. 2 nicht zulässig.



– Peter Nowacki –

Sachverständiger für Fahrpersonalrecht

9. Haftungsausschluss

9.1 Haftungsausschluss

Das Gutachten wurde unparteiisch, mit angemessener Sorgfalt und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt.

Eine Gewähr für Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit und ausreichende Qualität wird mit der Bereitstellung dieses Sachverständigengutachtens ausdrücklich nicht gegeben.

Die Haftung für Schäden jedweder Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung des Inhaltes verursacht wurden oder werden, ist ausgeschlossen, sofern kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden des Sachverständigen vorliegt.

9.2 Rechtswirksamkeit dieses Haftungsausschlusses

Sollten einzelne Regelungen oder Formulierungen dieses Haftungsausschlusses unwirksam sein oder werden, bleiben die übrigen Regelungen in ihrem Inhalt und ihrer Gültigkeit hiervon unberührt.