

Erholsamer Aufenthalt des Fahrpersonals in Reisebussen bei Mehrfahrerbesatzung während des Fahrbetriebs

Vorstandsbeschluss vom 06.10.2026 auf Basis der Empfehlungen des Vorstands Ausschusses Fahrzeugtechnik unter Mitwirkung der Vorstands Ausschüsse Erwachsene und Verkehrsmedizin

Durch den Einsatz von zwei (oder mehr) Fahrenden auf demselben Fahrzeug können Reisebusse 18 Stunden bzw. zweimal in der Woche bis zu 20 Stunden gefahren werden. Dabei sind die vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen¹ einzuhalten. Außerdem müssen beispielsweise bei zwei Fahrenden beide innerhalb von 30 Stunden mindestens 9 Stunden Ruhezeit erhalten.

Allerdings ist der Aufenthalt von Fahrpersonal in der Liegeposition rechtlich nicht eindeutig geregelt, was in der Praxis zu Unsicherheiten führt.

Damit die Fahrenden im Sinne der Verkehrssicherheit ihre Lenkzeiten konzentriert und wachsam ausführen können, ist eine möglichst erholsame Fahrtunterbrechung während der Zeit als Beifahrer notwendig. Die liegende Position entspricht dem natürlichen, i.d.R. üblichen Schlafverhalten und kann wesentlich zur Erholung und Entspannung beitragen.

Dabei ergibt sich jedoch, wie nachfolgend näher ausgeführt wird, für das Fahrpersonal während der Fahrt ein Spannungsfeld zwischen dem Erholungswert der Fahrtunterbrechungen und seiner Sicherung in der Liegeposition bei heute gängigen Rückhaltesystemen zum Schutz vor der Verletzungsgefahr bei Unfällen oder kritischen Fahrmanövern.

Die nachfolgenden Empfehlungen dienen ausschließlich dem Zweck, die Fahrtunterbrechungen während der Fahrt für das Fahrpersonal möglichst sicher und erholsam zu gestalten. Die Vorgaben zu den täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, den vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen und insbesondere, dass im fahrenden Fahrzeug keine Ruhezeit genommen werden kann, sollen unberührt bleiben. Die Empfehlungen beziehen sich ausschließlich auf die gewerbliche Personenbeförderung. Sie gelten nicht für den privaten Bereich oder die Passagiere der Reisebusse.

¹ Fahrtunterbrechung kann im Mehrfahrerbetrieb im fahrenden Fahrzeug, das von einem anderen Fahrenden gelenkt wird, verbracht werden. Die zulässige Lenkzeit je Fahrendem bleibt unverändert. (Verordnung (EG) Nr. 561/2006, Art. 7)

Empfehlungen

1. Unter dem Gesichtspunkt des positiven Effekts erholter Fahrer auf die Verkehrssicherheit empfiehlt der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V., bei Mehrfahrerbesetzung beispielsweise den **Aufenthalt im Fahrerruheraum oder der Ruhezone** (z.B. spezieller Sitz) von Reisebussen während des Fahrbetriebs **auf freiwilliger Basis für das Fahrpersonal zu ermöglichen**. Dabei ist die Sicherheit des Fahrpersonals auf dem Liegeplatz durch eine sichere Gestaltung in kritischen Verkehrssituationen (bis hin zum Unfall) zu gewährleisten. Dies soll dem Fahrpersonal die Möglichkeit geben, die Fahrtunterbrechung während der Fahrt optimal für die eigene Erholung nutzen zu können. Dies soll in Analogie für das Fahr- und Begleitpersonal gelten.
2. Das Bundesverkehrsministerium wird gebeten, in Zusammenarbeit mit den Experten der Fahrzeughersteller **Anforderungen an Bau und Ausrüstung von Fahrerruheräumen oder Ruhezeiten (z.B. spezieller Sitz) für den sicheren und ergonomischen Aufenthalt** auf diesen während des Fahrbetriebs zu definieren und aktuelle technische Entwicklungen zu berücksichtigen.
3. Das Bundesverkehrsministerium wird ferner gebeten, sich auf nationaler sowie internationaler Ebene für **rechtlich eindeutige und einheitliche Vorgaben** zur sicheren Gestaltung der Fahrerruheräume oder Ruhezeiten (z.B. spezieller Sitz) sowie dem Aufenthalt von Fahrpersonal auf diesen während der Fahrt einzusetzen. Außerdem ist die erforderliche nationale Rechtsgrundlage in der StVO und der BO-Kraft zu schaffen.

Erläuterung

Das Fahrpersonal im gewerblichen Personenverkehr unterliegt vielfältigen Belastungen, die aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen schnell zu Beanspruchungen mit negativen Folgen führen können. Wenn negative Beanspruchungsfolgen auftreten, kommt es zu Beeinträchtigungen bzw. Fehlbeanspruchungen. Dies gilt es im Straßenverkehr unter Berücksichtigung der Sicherheitsstrategie „Vision Zero“ unbedingt zu vermeiden.

Die europäische Verordnung (EG) Nr. 561/2006 legt Sozialvorschriften im Straßenverkehr fest, mit dem Ziel, diese Belastungen zu minimieren. In Artikel 4 der Verordnung werden klare Begriffsdefinitionen vorgenommen, von denen drei elementare Begriffe wie folgt definiert sind:

- **Andere Arbeiten** sind alle in der Richtlinie 2002/15/EG als „Arbeitszeit“ definierten **Tätigkeiten in der Zeitspanne zwischen Arbeitsbeginn und -ende** mit Ausnahme der Fahrtätigkeit sowie jeglicher Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es inner- oder außerhalb des Verkehrssektors (z.B. Be- und Entladen, Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste, Reinigung, technische Wartung, Ladungssicherung, Formalitäten mit Behörden sowie die Zeiten, in denen sich das Fahrpersonal am Arbeitsplatz aufhalten muss und nicht frei über die Zeit verfügen kann). **Keine Arbeitszeiten** sind Ruhezeiten, Ruhepausen sowie die Zeiten als zweiter Fahrender auf dem Beifahrersitz oder auf dem Liegeplatz.
- **Fahrtunterbrechung** ist jeder Zeitraum, in dem der Fahrende **keine Fahrtätigkeit** sowie **keine anderen Arbeiten** ausübt und der **ausschließlich zur Erholung** genutzt wird.
- **Tägliche Ruhezeit** ist der tägliche Zeitraum, in dem ein Fahrender **frei über seine Zeit verfügen kann** und der eine „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ oder eine „reduzierte tägliche Ruhezeit“ umfasst.

Bei Fahrten mit Mehrfahrerbesatzung² müssen die fahrenden Personen innerhalb von maximal 30 Stunden Bezugszeitraum mindestens 9 Stunden tägliche Ruhezeit einlegen. Für die einzelnen Fahrenden sind dabei jeweils die auch bei Einfahrerbesatzung geltenden Höchstwerte für die maximale Lenkzeit sowie die Anforderungen an die einzulegenden Fahrtunterbrechungen einzuhalten.

(EG) Nr. 561/2006 regelt auch, welche Ruhezeiten im stehenden Fahrzeug erlaubt sind, sofern eine geeignete Schlafmöglichkeit vorhanden ist. Die Nutzung der Schlafmöglichkeit für eine Fahrtunterbrechung während der Fahrt in der Zweifahrerbesatzung ist hier nicht geregelt.

Ein klares Verbot der Beförderung in liegender Position ist in der § 35i StVZO geregelt, allerdings nur für Fahrgäste in Kraftomnibussen, nicht aber für das Fahrpersonal. Für Letztere ist dies rechtlich nicht eindeutig geregelt.

Unter medizinischen Gesichtspunkten stellt guter Schlaf in liegender Position jedoch die beste Form der Erholung dar.^{3 4}

² Mehrfahrerbesatzung mit zwei oder mehr Fahrenden auf demselben Fahrzeug erlaubt keine darüber hinaus gehende Nutzung des Fahrzeugs. Auch in dieser Konstellation sind innerhalb von 30 Stunden mindestens 9 Stunden Ruhezeit für die Fahrenden vorgeschrieben.

³ Skarpsno ES, Mork PJ, Nilsen TIL, Holtermann A.: Sleep positions and nocturnal body movements based on free-living accelerometer recordings - association with demographics, lifestyle, and insomnia symptoms. Nat Sci Sleep, 2017

⁴ Joanna M Blodgett, Matthew N Ahmadi, Andrew J Atkin, et. al.: Device-measured physical activity and cardiometabolic health - the Prospective Physical Activity, Sitting, and Sleep, European Heart Journal, Band 45, Ausgabe 6, 2024, Seiten 458–471

§ 21a Absatz 1 StVO legt unmissverständlich fest, dass vorgeschriebene Sicherheitsgurte während der Fahrt auf Sitzen angelegt sein müssen. Der § 35a Absatz 4 StVZO regelt, dass Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h mit Sicherheitsgurten und Rückhaltesystemen ausgestattet sein müssen.

Für Beifahrende in einer Mehrfahrerbesatzung ist damit heute nicht eindeutig geregelt, ob diese die „Schlafmöglichkeiten“ im Fahrzeug während des Fahrbetriebs nutzen dürfen oder nicht. Im realen Fahrbetrieb ist es dennoch alltägliche Praxis, dass Beifahrende aufrecht und angeschnallt auf dem Sitz sitzen, teilliegend mit und ohne Gurt auf dem Sitz sitzen oder auch die „Schlafmöglichkeiten“ im Fahrerruheraum nutzen.

Dabei ist das Absicherungsniveau beim aufrechten und angeschnallten Sitzen für den Beifahrenden optimal und in den technischen Anforderungen für die Fahrzeughersteller eindeutig beschrieben, für die Erholung jedoch, bedingt durch die Körperhaltung, suboptimal. Ein Neigen der Rückenlehne verbessert das Erholungspotential für den Beifahrenden, das Schutzniveau des Gurtes bzw. der Rückhalteeinrichtung nimmt dabei aber immer weiter ab. Der Erholungswert der Pausen für den gerade nicht fahrenden Beifahrenden ist im vollständigen Liegen unter präventiven Gesichtspunkten für die Verkehrssicherheit optimal. Anforderungen an ein Rückhaltesystem für die Nutzung der „Schlafmöglichkeiten“ während der Fahrt sind jedoch nicht definiert. Alternative Lösungen zur sicheren Beförderung in Schlafposition sind bei europäischen Reisebusbetreibern vereinzelt bereits vorhanden.

Die Möglichkeit, die Fahrtunterbrechung, die ausschließlich der Erholung dient, im Fahrerruheraum oder der Ruhezone (z.B. ein speziell hierfür entwickelter Sitz) wahrzunehmen, kann aus Verkehrssicherheitsaspekten infolge des positiven Effekts erholter Fahrender nur begrüßt werden, sofern technisch ein entsprechendes Sicherheitsniveau gewährleistet werden kann. Dafür sind klare Vorgaben an eine sichere Gestaltung des Fahrerruheraums oder der Ruhezone sowie Regelungen für die Nutzung dieser durch das Fahrpersonal während der Fahrt im Straßenverkehrsrecht (möglichst auf internationaler Ebene) erforderlich, damit Erholung und Schutz gleichzeitig erreicht werden können.

gez.

Manfred Wirsch
Präsident