

2006/2007: Ein Jahr der Veränderungen

Nach langen Jahren der Vorbereitung hat die EU-Kommission es nun geschafft, das ganze arbeitszeitrechtliche Umfeld des Fahrpersonals im Kraftverkehr umzukrempeln.

Dabei ist sie mit der Vorgabe angetreten, alles einfacher, praktikabler und besser kontrollierbar zu gestalten. Dies ist jedoch leider nicht bei allen Bestimmungen gelungen. Was auf die Unternehmer, Fahrer und vor allem auf die Disponenten nun hereingebrochen ist, soll zunächst folgende Übersicht zeigen:

- Das digitale Kontrollgerät wurde zum 01.05.2006 eingeführt. Seitdem kann eine Erstzulassung von Lkw mit zulässiger Gesamtmasse von mehr als 3,5 t nur noch erfolgen, wenn die Fahrzeuge mit einem digitalen Kontrollgerät – dem EU-Kontrollgerät gemäß Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 – ausgerüstet sind.
- Zum 01.09.2006 wurde das nationale Arbeitszeitgesetz (ArbZG) durch die Umsetzung der EU-Fahrerarbeitszeitrichtlinie geändert.
- Mit der Umsetzung der Arbeitszeitrichtlinie durch die Einfügung des neuen § 21a in das deutsche ArbZG ging die Zeit des Bundes-Manteltarifvertrages für den Güter- und Möbelfernverkehr (BMT) zu Ende, der zu diesem Zeitpunkt außer Kraft trat.
- Am 01.04.2007 wurde die bisherige Kontrollrichtlinie 88/599/EG durch die neue Kontrollrichtlinie 2006/22/EG abgelöst.
- Mit dem 11.04.2007 trat schließlich die seit mehr als 20 Jahren existierende Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 außer Kraft und wurde durch eine neue Verordnung (VO) zu den Lenk- und Ruhezeiten, VO (EG) Nr. 561/2006, ersetzt.
- All diese Veränderungen bedingen natürlich die Anpassung der nationalen Begleitgesetzgebung, wie z. B. die Änderung des Fahrpersonalgesetzes (FPersG) und der Fahrpersonalverordnung (FPersV) sowie die Aktualisierung der regionalen Tarifverträge.

Das digitale Kontrollgerät macht (erwartungsgemäß) Probleme

Es war nicht anders zu erwarten: Das digitale Kontrollgerät kann nur wenig gleich gut wie das alte, analoge Kontrollgerät, aber vieles nur schlechter. Diese Entwicklung hat der BGL in den Jahren der Diskussion kommen sehen und die entscheidungserheblichen Stellen auf europäischer Ebene immer wieder darauf hingewiesen. Nimmt man die Geschäftsberichte der vergangenen Jahre zur Hand, kann man diese Stationen gut nachvollziehen.

Vom Grundsatz her zeichnet das neue Kontrollgerät, wie die abgelöste Technik, die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals nach dem gleichen Schema auf. Ein großes Manko dabei ist aber, dass es Lenk- und Ruhezeiten nicht so genau registrieren kann, wie dies bisher erfolgte. Beispielsweise registriert das neue Kontrollgerät eine volle Minute Lenkzeit, selbst wenn von einer Minute – etwa bei der Anfahrt an eine Rampe – nur die ersten zehn Sekunden gelenkt wurde. Gleiches gilt, wenn der Fahrer bei der Abfahrt nur in den letzten zehn

Sekunden einer Minute gelenkt hat. Dieses Problem kommt besonders bei Verkehren mit vielen Be- und Entladestellen zum Tragen, weil hierdurch Lenkzeit durch die ungenaue Registrierung verloren geht.

Mit dieser Problematik konfrontiert, hat Verkehrskommissar Barrot auf das von der EU-Kommission geförderte MIDT-Projekt (MIDT = Monitoring of the Implementation of the Digital Tachograph) zur Überwachung der Einführung des digitalen Kontrollgeräts hingewiesen. Bei diesem Projekt handelt es sich um einen Zusammenschluss der Kontrollbeamten aus den europäischen Mitgliedsstaaten, die sich mit der Beobachtung der Probleme bei der Einführung des digitalen Kontrollgeräts beschäftigen. Im Rahmen dieses Projekts haben die Kontrollbeamten den Mitgliedsstaaten empfohlen, zumindest den „Lieferdiensten“ eine Überschreitung der maximalen Lenkzeit um bis zu 15 Minuten zu erlauben.

Nach der Ansicht des Verkehrskommissars sollte es „angesichts dieser Empfehlung (...) weder zu einer Wettbewerbsverzerrung noch zu geringerer Kapazität der mit digitalem Kontrollgerät ausgestatteten Fahrzeuge kommen.“ Weiter versprach er, dass „die Kommission die Folgen der Einführung des digitalen Kontrollgeräts, auch im Lichte der neuen Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten, im Rahmen des MIDT-Projekts weiter analysieren wird.“

Ergänzend stellte er fest, dass „eine sekunden- statt minutenweise Erfassung der Tätigkeiten durch das digitale Kontrollgerät technische Probleme verursachen würde, insbesondere Interoperabilitätsprobleme zwischen dem neuen digitalen Kontrollgerät und dem bisher verwendeten.“

Diese Kommissionsaussage zeigt deutlich, dass das neue Kontrollgerät der abgelösten Aufzeichnungsmethode unterlegen ist. Eine Anpassung des neuen Kontrollgeräts an den früheren, aber besseren Standard ist wegen des großen technischen und legislativen Aufwandes trotzdem unwahrscheinlich.

Eins der vielen anderen Probleme bereitet das Auslesen des Bordgeräts mit gesteckter Unternehmenskarte. Zumeist ist dies nur am Betriebssitz möglich und sehr zeit- und kostenaufwändig. An Lösungsmöglichkeiten für dieses und eine ganze Reihe weiterer Probleme arbeiten sowohl die International Road Transport Union (IRU) als auch die Hersteller des Kontrollgeräts.

Der BGL ist auf nationaler wie internationaler Ebene an Verbesserungsvorschlägen beteiligt.

Es darf jedoch nicht vergessen werden, dass für alle Lösungen die EU-Kommission ihre Zustimmung geben muss. Diese ist offensichtlich davon abhängig, dass die zu Grunde liegende EU-Kontrollgeräteverordnung nicht neu verhandelt werden muss. Spätestens dann wäre die Epoche des digitalen Kontrollgeräts in seiner jetzigen Ausgestaltung auch bei ehemals dem Projekt wohl gesonnenen Mitgliedsstaaten zu Ende. Das will die EU-Kommission nicht riskieren. Auch die EU-Kommission weiß, dass mit unterschiedlichen Kontrollpraktiken in den Mitgliedsstaaten neue Probleme geschaffen werden. Die beabsichtigte Klarheit bliebe auf der Strecke.

Die neuen Arbeitszeiten

Ein weiteres Spannungsfeld im betrieblichen Dispositionsalltag ist mit der Änderung des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG) aufgetreten. Mit dieser Änderung, die am 01.09.2006 in Kraft getreten ist, wurde die Richtlinie 2002/15/EG zu den Arbeitszeiten des Fahrpersonals in Deutschland umgesetzt. Allerdings mussten nur wenige neue Bestimmungen übernommen werden, da die meisten Regelungen der EU-Richtlinie bereits im Arbeitszeitgesetz enthalten waren. Aufgenommen wurden eine ausdrücklich auf durchschnittlich 48 Stunden begrenzte Wochenarbeitszeit und die speziell auf den Straßenverkehrssektor abgestimmten Bereitschaftszeiten, die – im Gegensatz zum allgemeinen Arbeitsrecht – unter bestimmten

Arbeitszeitgesetz – Änderungen, die zum **01.09.2006** in Kraft getreten sind:

maximale Arbeitszeit	nach BMT ¹⁾ bis 01.09.2006	nach ArbZG seit 01.09.2006
pro Woche	—	60 Stunden
pro Doppelwoche	113 Stunden	120 Stunden ³⁾
pro Monat	244 Stunden	260 Stunden ³⁾
im Durchschnitt ²⁾ pro Monat	—	208 Stunden ³⁾
im Durchschnitt pro Woche	—	48 Stunden
im Durchschnitt pro Tag	—	8 Stunden

1) BMT = Bundes-Manteltarifvertrag für den Güter-/Möbelfernverkehr

2) Als Bezugszeitraum für den Durchschnitt gelten 4 Monate, kann tarifvertraglich auf 6 Monate ausgeweitet werden.

3) abgeleitet aus den Wochenarbeitszeitvorgaben nach § 21a ArbZG

Voraussetzungen nicht zu den Arbeitszeiten gerechnet werden. Diese und einige weitere Spezifika sind im neuen § 21a ArbZG zusammengefasst:

Wie die Zusammenstellung ausweist, hat sich die einstmals verfügbare tarifliche Arbeitszeit im Fernverkehr von regelmäßigen 244 Arbeitszeitstunden pro Monat nach Auslaufen des BMT auf durchschnittlich 208 Monatsstunden gemäß § 21a ArbZG verringert. Nach Berechnungen des BGL bedeutet dies eine reale Verkürzung der verfügbaren Arbeitszeit um bis zu 16 Prozent. Die Konsequenz ist, dass zur Aufrechterhaltung der bisherigen Fahrzeugeinsatzpläne eines Unternehmens mehr Fahrer eingesetzt werden müssen. Außerdem erhöht sich die Fahrpersonalreserve für Urlaubs- und Krankheitsfehltag. Eine erhebliche Kostensteigerung im Unternehmen von bis zu 19 Prozent der Personalkosten ist die Folge.

Als Sofortmaßnahme empfiehlt der BGL den Mitgliedsunternehmen, das Gespräch mit den Kunden zu suchen, um die Tourenplanung durch eine wartezeitverringende Rampenorganisation zu optimieren. Dies kann allerdings nur ein erster Schritt sein, denn auch in Zukunft werden sich Wartezeiten nicht vollständig vermeiden lassen. Entscheidend ist, dass nur dem Fahrer vorher bekannte Wartezeiten Bereitschaftszeit sind und die gesetzlich festgelegte Höchstarbeitszeit nicht berühren. Dafür ist es erforderlich, dass sich der Fahrer bei Ankunft an einer Be- oder Entladestelle über die voraussichtliche Wartezeit erkundigt. Unterlässt er dies oder kann der Kunde keine planbare Bereitschaftszeit vorgeben, wird mit unproduktiver Wartezeit kostbare Arbeitszeit verbraucht.

Auch Beifahrerzeiten bei einer Mehr-Fahrerbesetzung gehören zu den Bereitschafts- und damit nicht zu den Arbeitszeiten. Dies

ist in § 21a ArbZG ausdrücklich geregelt. Ist die Beifahrerzeit lang genug, so kann sie als Lenkzeitunterbrechung im Sinne der EU-Lenkzeit- und Ruhezeitenverordnung gelten, wie sich aus der Begründung zum Gesetzesentwurf ergibt.

Bei der Disposition der Arbeitszeit eines Fahrers ist von dem Grundsatz auszugehen, dass die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit – über einen Zeitraum von vier Monaten betrachtet – 48 Stunden nicht übersteigen darf. Über einen kurzen Zeitraum darf die maximale wöchentliche Arbeitszeit bis zu 60 Stunden betragen.

Ein einfaches Beispiel: Hat der Fahrer in einer Woche bereits 60 Stunden gearbeitet und arbeitet er in der darauffolgenden Woche nur 36 Stunden, so ist der 48-Stunden-Durchschnitt bereits wieder erreicht.

Für die Disposition ist es somit wichtig, dieses Prinzip über einen viermonatigen Zeitraum zu beachten. Dieser Zeitraum kann tarifvertraglich auf sechs Monate ausgedehnt werden, was in einigen Bundesländern bereits geschehen ist. Allerdings kann die Möglichkeit höherer Flexibilität zur Erreichung der vorgeschriebenen Durchschnittsarbeitszeit nicht darüber hinwegtäuschen, dass produktive Arbeitszeit knapper geworden ist. Dies trägt dazu bei, dass sich der bereits seit langem existierende Mangel an qualifiziertem Fahrpersonal verschärft und die Transportkosten nicht unerheblich steigen.

Verordnung (EG) Nr. 561/2006 löst die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ab

Seit 11.04.2007 müssen eine Reihe von Änderungen gegenüber den seit mehr als 20 Jahren gewohnten Lenk- und Ruhezeiten bei der Fahrtdisposition berücksichtigt werden. Zu diesem Zeitpunkt ist die neue Verordnung (EG) Nr. 561/2006 in vollem Umfang in Kraft getreten und hat die VO (EWG) Nr. 3820/85 abgelöst.

Zwar galten Teilbereiche der Verordnung bereits seit 01.05.2006, diese betrafen im Wesentlichen aber die Einführung des digitalen Kontrollgeräts und die geänderten Mitführungspflichten von Schaublättern, Fahrerkarten, handschriftlichen Aufzeichnungen und Ausdrucken.

Seit 11.04.2007 greifen nun auch die materiellen Änderungen der Vorschriften zu den Lenk- und Ruhezeiten. Mit an vorderster Stelle zu nennen ist die Einführung einer maximalen Wochenlenkzeit von 56 Stunden. Dies bedeutet, dass der Disponent nicht mehr frei entscheiden kann, wie die unveränderten 90 Doppelwochenlenkzeiten auf zwei Wochen aufgeteilt werden.

Konnten früher bis zu 65 Lenkstunden auf die erste Woche und 25 Stunden auf die zweite Woche aufgeteilt werden, so ist mit der neuen Verordnung nur noch eine Disposition von maximal 56 und 34 Stunden erlaubt. Dies kostet Flexibilität, vornehmlich bei langströmigen Europa-Verkehren. Ein aus der Wochenlenkzeitregelung resultierender Flexibilitätsverlust könnte Fahrer im Fernverkehr zwingen, ihre Wochenenden öfter unterwegs und nicht am Heimatort zu verbringen.

Für nationale Transporte dürfte demgegenüber die wöchentliche Lenkzeitbeschränkung angesichts der 4½-Tage-Woche an den Verladerampen weniger problematisch sein. In diesem Segment gilt es, vorrangig Wartezeiten in planbare Bereitschaftszeiten umzuwandeln.

Die von Rat und Parlament geplante praxisfremde Streichung der Möglichkeit zur Aufteilung täglicher Ruhezeiten wurde fallengelassen. Damit ist eine zentrale Forderung des BGL erfüllt. Fahrern wird es auch künftig erlaubt sein, Teile einer längeren Wartezeit, die der Erholung und Ruhe dienen, als Ruhezeit anzurechnen.

An den täglichen Lenkzeiten von neun bzw. zweimal wöchentlich zehn Stunden

und auch an der Dauer der regelmäßigen täglichen Ruhezeiten von 11 Stunden hat sich trotz heftiger Debatten in den Brüsseler Gremien nichts geändert. Andere Vorschriften wurden hingegen modifiziert, und wieder andere kamen neu hinzu. Zu den modifizierten Bestimmungen gehören beispielsweise die Regelungen zur Lenkzeitunterbrechung, zur Ruhezeit der Mehr-Fahrerbesatzung, zur Wochenruhezeit sowie zum Ruhezeitensplitting.

Neu ist die grundsätzliche Haftung des Unternehmens für Verstöße der Fahrer und die europaweite Ahndungsmöglichkeit von Verstößen gegenüber Fahrern und Unternehmern. Dies bedeutet, dass es jedem Mitgliedsstaat gestattet ist, einen auf seinem Territorium entdeckten Verstoß zu ahnden, auch wenn dieser auf dem Gebiet eines anderen Mitgliedsstaates begangen wurde. In die Verantwortlichkeit sind auch Verlader, Spediteure, Haupt- und Unterauftragnehmer sowie Fahrervermittlungsagenturen einbezogen, die allesamt sicherstellen müssen, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne im Rahmen der Sozialvorschriften liegen.

Bei Abwägung aller Neuerungen ist der BGL überzeugt, dass dem EU-Verkehrsministerrat und dem Europäischen Parlament mit der neuen Verordnung ein tragfähiger Kompromiss zwischen den sozialen Belangen des Fahrpersonals und den Flexibilitätsbedürfnissen der Transportwirtschaft gelungen ist. Heftig zu kritisieren ist jedoch die Umkehr der Beweislast bei der sonst automatischen Haftung von Unternehmen, falls der Fahrer einen Verstoß gegen Lenk- und Ruhezeiten begeht, der auf einem eigenmotivierten Entschluss, losgelöst von der betrieblichen Disposition, beruht. In diesem Falle muss das Unternehmen seine Nichtbeteiligung am eigenmächtigen Handeln des Fahrers nachweisen, um sich zu entlasten. Diese Aufgabe, die nicht immer leicht ist, wird mit Sicherheit die Amtsgerichte beschäftigen.

Kritik verdient ferner die Einführung einer Wochenlenkzeit und deren Beschränkung

auf 56 Stunden, obwohl gemäß der deutschen und auch der europäischen Bestimmungen bis zu 60 Stunden gearbeitet werden dürfen.

Dies kostet unternehmerische Flexibilität und liegt nicht im grundsätzlichen Interesse der Fahrer.

Europaweite Steigerung der Kontrollquoten

Vorgaben, in welchem Umfang die Einhaltung der Sozialvorschriften bei Straßenkontrollen und in den Betrieben geprüft wird, fanden sich bisher in der europäischen Kontrollrichtlinie 88/599/EG. Diese wurden am 11.04.2007 durch die neue Kontrollrichtlinie 2006/22/EG über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates abgelöst.

Nach der neuen Richtlinie wird die Kontrollintensität von derzeit einem Prozent auf zwei Prozent ab 01.01.2008 und auf drei Prozent ab 01.01.2010 angehoben.

Ab dem 01.01.2012 steigt die Quote auf vier Prozent, falls bis dahin festgestellt wird, dass bei Straßenkontrollen mindestens 90 Prozent aller Fahrzeuge mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sind. Diese Einschränkung hatte der BGL mit Nachdruck gefordert, da andernfalls die hohen Kontrollquoten durch aufwändiges Auswerten von Schaublättern zu erbringen wären. Bei Straßenkontrollen, deren Anteil an der Kontrollquote ab 01.01.2008 30 Prozent ausmachen soll, vor allem aber bei Betriebskontrollen, deren Anteil ab diesem Datum bei 50 Prozent liegt, hätte dies zu einer erheblichen Einschränkung des Transport- bzw. Betriebsablaufs geführt.

Mit der neuen Richtlinie wird erstmals auch ein so genanntes Risikoeinstufungssystem

eingeführt. Bei diesem System sollen die Unternehmen nach Maßgabe der relativen Anzahl und Schwere der Verstöße gegen die Sozialvorschriften bewertet werden. Unternehmen mit einer auf diese Weise ermittelten hohen Risikoeinstufung sollen dann häufiger und strenger geprüft werden. Die Einzelheiten hierzu müssen allerdings noch von einem EU-Kommissionsausschuss festgelegt werden.

Der BGL begrüßt, dass sich die gesamte EU – zumindest auf dem Papier – auf ein einheitliches und höheres Kontrollniveau verständigt hat. Leider wirken sich die diesbezüglichen Harmonisierungsschritte erst mittel- bis langfristig positiv auf den Abbau der bestehenden Harmonisierungsdefizite zu Lasten deutscher Transportunternehmen aus. Diese sind schon heute mit der in der EU erst angestrebten Kontrollintensität konfrontiert. Es mag insoweit „tröstlich“ sein, dass sich die von der EU beschlossenen höheren Kontrollquoten ab 2008 dem deutschen Niveau angleichen. Voraussetzung ist, dass in den Mitgliedsstaaten die neuen Vorgaben auch unnachgiebig durchgesetzt werden! Die bisherige Praxis lässt diesbezüglich allerdings Zweifel aufkommen.

Fahrpersonalgesetz und Fahrpersonalverordnung als Verlierer im Zuge des Reformeffers

Eigentlich hätte das Verfahren zur Änderung des Fahrpersonalgesetzes (FPersG) mit der Reform der EU-Sozialvorschriften mithalten müssen, um national die Rechtsgrundlage für die Ahndung von Verstößen gegen die alten und neuen Lenk- und Ruhezeiten zu schaffen.

Dies gelang nicht, mit der Folge, dass nach der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 im April 2007 die Rechtsgrundlage für die Ahndung von Verstößen bei Verfahren, die bis zur Aufhebung der Verordnung noch nicht abgeschlossen waren, weggefallen ist. Für Verstöße gegen die neue VO (EG) Nr. 561/2006 hingegen war

noch gar keine Rechtsgrundlage geschaffen, so dass auch diesbezügliche Verfehlungen nicht mit Bußgeld belegt werden konnten. Es entstand eine Ahndungslücke.

Da das FPersG aber gleichzeitig die Rechtsgrundlage für den Erlass der neuen Fahrpersonalverordnung (FPersV) darstellte, konnte auch dieses Regelwerk nicht angepasst werden. Als Folge konnten die in der VO (EG) Nr. 561/2006 vorgesehenen Ausnahmen vom Geltungsbereich für bestimmte Verkehre nicht nachvollzogen werden.

Der BGL betonte angesichts dieser unübersichtlichen Situation, dass die Regelungslücke kein Grund für den sorglosen Umgang mit den Lenk- und Ruhezeitvorschriften darstellt. Er forderte seine Mitgliedsunternehmen auf, die bestehenden (aber nicht bußgeldbewehrten) Bestimmungen im eigenen Interesse einzuhalten, weil stets die Ahndung von Verstößen gegen das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) und gegen die Bestimmungen bezüglich der Kontrollmittel möglich blieb. Auch Verwaltungsanordnungen, wie zum Beispiel das zwangsweise Einlegen einer Ruhezeit, blieben vollziehbar.

Der BGL gab auch zu bedenken, dass die Grenze zwischen Ordnungswidrigkeit und Straftat fließend ist und ein an sich nur ordnungswidriges Verhalten schnell in eine strafrechtliche Verantwortung münden könnte. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn eine gravierende Überschreitung der Lenkzeit zu einem folgenschweren Unfall führt.

Der BGL wies ferner darauf hin, dass grenzüberschreitende Verkehre nicht von der Ahndungslücke betroffen waren mit der Konsequenz, dass ein in Deutschland nicht ahndungsfähiger Verstoß sehr wohl im Ausland hätte geahndet werden können.

Zur überschwänglichen Euphorie oder „Schadenfreude“ auf Grund der Gesetzespanne bestand somit kein Anlass.

Am 14.7.2007 wurde die unbefriedigende Rechtslage mit dem Inkrafttreten des neuen Fahrpersonalgesetzes dann beendet.

Immerhin konnte der BGL im Zuge des Gesetzgebungsverfahrens erreichen, dass die zwischen Parlament und Rat äußerst strittigen Punkte im Sinne der Unternehmer Eingang in das neue FPersG fanden.

So wurde Einigkeit bezüglich der europarechtskonformen Aufbewahrungsfrist von Schaublättern und Fahrdaten über die Dauer von einem Jahr im Unternehmen erzielt. Die Unterlagen dürfen aber auch länger aufbewahrt werden, ohne mit dem Datenschutz in Konflikt zu geraten, wenn sie nach anderen Rechtsvorschriften noch gebraucht werden.

Auch die zuvor erläuterte und vom BGL begrüßte Auftraggeberhaftung wurde festgeschrieben. Allerdings könnte die im neuen FPersG enthaltene Bestimmung, wonach alte Verstöße gegen die VO (EWG) Nr. 3820/85 rückwirkend doch noch ahndungsfähig sein sollen, Bedenken hinsichtlich der verfassungsrechtlichen Zulässigkeit unterliegen. Evt. Rechtsstreitigkeiten werden klären, ob diese Bedenken gerechtfertigt waren.

Aktualisierte und neu entwickelte Arbeitshilfen für die tägliche Unternehmenspraxis

Zahlreiche Rechtsänderungen machten es notwendig, die vom BGL seit Jahren als kostenlose Serviceleistung für Verbandsmitglieder herausgegebenen Arbeitshilfen für die Personalabteilung zu überarbeiten.

Ein kleiner BGL-Arbeitskreis hat die bestehenden **Musterarbeitsverträge** für befristete Arbeitsverhältnisse (Fahrpersonal, gewerbliche Mitarbeiter, Angestellte), kurzfristig Beschäftigte, geringfügig Beschäftigte, Angestellte, gewerbliche Mitarbeiter, festangestelltes Fahrpersonal sowie die Dienstweisung für das Fahrpersonal der aktuellen Rechtslage angepasst.

Wie bisher können die Personalunterlagen mit den Verbandslogos und Herausgebervermerk als PDF-Datei oder ohne diese Hinweise als Word-Datei im BGL-Intranet abgerufen werden.

Mit den überarbeiteten Personalunterlagen ist sichergestellt, dass die Mitgliedsunternehmen der BGL-Landesverbände auch weiterhin auf standardisierte Arbeitsmittel zurückgreifen können, die einerseits auf juristisch fundierten Säulen stehen und andererseits genügend Raum für die Anpassung an spezifische betriebliche Erfordernisse lassen. ■

