



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie  
und Kommunikation UVEK**

Bundesamt für Strassen ASTRA

Bern, 21. September 2021

# **Erläuterungen zur Änderung der Chauffeurverordnung (ARV 1)**

# Erläuterungen zur Änderung der Chauffeurverordnung (ARV 1)

## 1 Ausgangslage, Gründe und Zielsetzung für die Revision

Hauptbestandteil des vorliegenden Revisionsverfahrens stellen Änderungen dar, welche sich aus der Anpassung von EU-Verordnungen ergeben, die Teil des Landverkehrsabkommens (LVA; SR 0.740.72) zwischen der Schweiz und der EU sind. Das Europäische Parlament hat am 8. Juli 2020 das Mobility Package I (Strassentransport) verabschiedet, nachdem der Rat der Europäischen Union (EU) dieses am 7. April 2020 angenommen hatte. Dabei wurden unter anderem die Änderungen der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten (ABl. L 102 vom 11.4.2006, 1) und (EU) Nr. 165/2014 zu den Fahrtschreibern (ABl. L 60 vom 28.2.2014, 1) beschlossen, welche am 20. August 2020 in Kraft getreten sind und teilweise gestaffelt ihre Wirkung entfalten werden. Die Änderungen erfolgten durch die Verordnung (EU) 2020/1054 (ABl. L 249 vom 31.7.2020, 1).

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat die Änderungen, welche die EU mit der erwähnten Verordnung (EU) 2020/1054 vorgenommen hat, geprüft und erachtet die Schaffung gleichwertiger Vorschriften in der Schweiz als sinnvoll. Dies insbesondere im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Nach der Anpassung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1; SR 822.221) können die mit der Verordnung (EU) 2020/1054 eingeführten Änderungen in das LVA aufgenommen werden. Für die Integration der Änderungen in das LVA müssen die nationalen Vorgaben von der EU als gleichwertig zum EU-Recht anerkannt werden. Da bis dahin Differenzen zwischen den Vorschriften für den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Schweiz und der EU und jenen im EU-Binnenverkehr bestehen, wird eine zeitnahe Schaffung gleichwertiger Vorschriften angestrebt.

Mittels des vorliegenden Revisions schritts sollen die Änderungen im Zusammenhang mit den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten, die in der EU bereits seit 20. August 2020 ihre Wirkung entfalten oder ab 2022 bzw. 2025 entfalten werden, in die ARV 1 überführt werden. Die übrigen Anpassungen, welche ihre Wirkung erst zu einem späteren Zeitpunkt entfalten und von grösserer Tragweite sind, werden mit separaten Revisionsverfahren vorgeschlagen.

Im Rahmen des vorliegenden Revisionsverfahrens wird zudem für den Binnenverkehr auf Antrag der Wirtschaft und um den Bedürfnissen der Strasseneigentümer Rechnung zu tragen eine Änderung zum Winterdienst vorgeschlagen.

## 2 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

### 2.1 Anpassungen infolge Änderungen des EU-Rechts [Verordnung (EU) 2020/1054]

#### **Artikel 2 Begriffe**

##### *Buchstabe l:*

Unter Artikel 2 werden die Begriffe umschrieben, die in der ARV 1 verwendet werden. Der Begriff «nicht gewerblich» kommt in der ARV 1 bereits in Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben d, h und i sowie in Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben e und f vor. Die Definition des Begriffs «nicht gewerblich» soll eingeführt werden, weil eine nicht einheitliche Interpretation des Begriffs zu Unsicherheiten und unterschiedlichen Handhabungen führte.

Als nicht gewerblich gilt jeder Transport, der weder direkt noch indirekt entlohnt wird, durch den weder direkt noch indirekt ein Einkommen für die Fahrzeugführenden oder für Dritte erzielt wird und der nicht im Zusammenhang mit einer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit steht. Es handelt sich hierbei um eine Klarstellung, welche auf den Geltungsbereich der bereits vorhandenen Ausnahmen in der Verordnung keine Auswirkungen haben wird. Im Umkehrschluss sollen nach dieser Definition Transporte auf eigene oder fremde Rechnung als gewerblich gelten.

## **Artikel 4 Ausnahmen**

### *Absatz 1 Buchstabe h und j:*

Anlässlich der Revision von 2015 wurde für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen bis 7,5 t unter dem bestehenden Buchstaben h die sog. «Handwerkerregel» eingeführt (Ziffer 2). Die Handwerkerregelung soll neu auf die Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern erstreckt werden, weshalb eine Loskopplung von Buchstabe h angezeigt ist (neu Buchstabe j).

Mit der erwähnten Erweiterung wird eine Vereinfachung für die handwerklichen Betriebe anvisiert. In der aktuellen Fassung sind handwerkliche Betriebe, die ihre handwerklich hergestellten Güter selber ausliefern ohne am Lieferort eine Verarbeitung vornehmen zu müssen, den Vorschriften der ARV 1 unterstellt. Dies führt bei diesen Betrieben regelmässig zu Abgrenzungsschwierigkeiten, da am gleichen Tag mit demselben Fahrzeug und vom selben Fahrer sowohl ARV unterstellte als auch nicht ARV unterstellte Fahrten durchgeführt werden. Die Ausdehnung der Handwerkerregel auf die Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern bringt insofern eine Erleichterung für die Betroffenen, als dass sie diese Unterscheidung nicht mehr treffen müssen. Als zusätzliches Abgrenzungskriterium sollen von diesem Artikel ausgenommene Transporte nicht auf fremde Rechnung, also nicht durch Dritte, durchgeführt werden. Die bisherigen Bedingungen (Gesamtgewicht 7,5 t, Umkreis 100 km, Führen des Fahrzeugs nimmt höchstens die Hälfte der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit in Anspruch) bleiben unverändert und gelten sowohl für die Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern als auch für den Transport von Material oder Ausrüstung, die der Führer oder die Führerin zur Berufsausübung verwendet. Die Ausnahme zielt auf handwerklich hergestellte Güter ab, also beispielsweise auf individuell für die Kundenbedürfnisse hergestellte Möbel.

In der französischen Sprachversion wurden zudem punktuelle Berichtigungen vorgenommen im Sinne der Einheitlichkeit der drei Sprachversionen. Diese Berichtigungen bringen keine inhaltlichen Änderungen mit sich.

## **Artikel 9 Tägliche Ruhezeit**

### *Absatz 2, erster Satz:*

Neu wird der Begriff der regelmässigen täglichen Ruhezeit eingeführt. Dieser Begriff dient als Abgrenzung zur reduzierten täglichen Ruhezeit, die in Absatz 3 geregelt ist.

## **Artikel 11 Wöchentliche Ruhezeit:**

### *Absatz 1:*

Der Begriff der regelmässigen wöchentlichen Ruhezeit wurde mit der Revision von 2011 in die ARV 1 eingeführt (vgl. Art. 9 Abs. 5 und Art. 11a Abs. 1 und 3). Eine entsprechende Begriffsbestimmung fehlte allerdings bisher. Zur Verdeutlichung soll nun in Absatz 1 die regelmässige wöchentliche Ruhezeit bestimmt werden. Dies analog zu Absatz 2, in dem die reduzierte wöchentliche Ruhezeit erläutert wird. Diese Ergänzung ist notwendig, da es ansonsten zu Abgrenzungsschwierigkeiten in Bezug auf die Einführung des neu redigierten Absatzes 6 kommen könnte (vgl. unten).

### *Absatz 6:*

Wöchentliche Ruhezeiten von 45 Stunden und mehr sollen nicht mehr im Fahrzeug verbracht werden dürfen. Damit erfolgt eine Abkehr von der bisherigen Praxis in der Schweiz. Die bisherige Verbots-Bestimmung in der EU und im nationalen Recht konnte unterschiedlich ausgelegt werden und in der Schweiz wurde das Verbringen der wöchentlichen Ruhezeit von 45 Stunden und mehr im Fahrzeug bisher nicht sanktioniert. Mit der Klarstellung durch die EU ist eine abweichende Auslegung nicht mehr möglich. Auch die Schweiz soll ihre Regelung präzisieren und damit eine einheitliche Durchsetzung des Verbots ermöglichen. Ziel dieser Bestimmung ist, die Arbeitsbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer zu verbessern, indem sie längere Ruhezeiten in einer geeigneten Unterkunft und nicht im Fahrzeug verbringen. Damit die Unterkunft als geeignet gilt, müssen die Einrichtungen jeder Person ausreichende Privatsphäre bieten und angemessene Schlafgelegenheiten sowie sanitäre Einrichtungen vorhanden sein. Dies kann z.B. ein Hotelzimmer, ein Appartement in einem Motel oder eine Privatwohnung sein. In Bezug auf die Geschlechtergerechtigkeit müssen z.B. getrennte sanitäre Einrichtungen vorhanden sein. Die Kosten für die Unterbringung ausserhalb des Fahrzeugs

müssen die Arbeitgeber übernehmen. In der Schweiz ergibt sich diese Pflicht bereits aus dem Obligationenrecht (Art. 327a OR).

Die möglichen Auswirkungen auf die Infrastruktur, welche mit der Einführung des Übernachtungsverbots im Fahrzeug einhergehen, hat das ASTRA im Rahmen einer Gap-Analyse prüfen lassen. Die Analyse zeigt auf, dass grundsätzlich genügend Übernachtungsmöglichkeiten bereitstehen sollten. Faktoren wie beispielsweise das im Vergleich zu den Nachbarländern höhere Preisniveau oder die künftige Möglichkeit, zwei verkürzte wöchentliche Ruhezeiten in Folge einzulegen, lassen zudem vermuten, dass die in der Schweiz eingelegten wöchentlichen Ruhezeiten von 45 Stunden und mehr im Vergleich zu heute tendenziell abnehmen werden. Dies bestätigen auch Ergebnisse einer im Rahmen dieser Analyse durchgeführten Befragung von ausländischen Speditionsunternehmen. Demnach werden heute reguläre wöchentliche Ruhezeiten in der Schweiz kaum eingeplant und mit der Einführung des Übernachtungsverbots würde dies eher noch abnehmen.

#### *Absätze 7 und 8:*

Die neue Möglichkeit, zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten zu beziehen, soll analog zum EU-Recht nur im grenzüberschreitenden Sachtransport ermöglicht werden. Hierbei wird der bisherige Grundsatz durchbrochen, wonach innerhalb von zwei Wochen eine von zwei Ruhezeiten immer eine regelmässige wöchentliche Ruhezeit sein muss. Die zwei aufeinanderfolgenden reduzierten wöchentlichen Ruhezeiten sollen ausschliesslich im Ausland bezogen werden dürfen. Es besteht aber auch die Möglichkeit, diese im Ausland zu beginnen und im Staat des Unternehmensstandortes oder im Land des Wohnsitzes der Führerin oder des Führers zu beenden (denkbar bei Überfahrt mit Zug oder Fährschiff). Hintergrund der Einschränkung auf das Ausland ist, dass die Abwesenheit vom Wohnsitz nicht übermässig lang sein soll und es den Führerinnen und Führern ermöglicht wird, die langen Ruhezeiten an ihrem Wohnsitz zu verbringen. Unverändert bleibt der Grundsatz, wonach innerhalb von vier aufeinanderfolgenden Wochen mindestens zwei regelmässige wöchentliche Ruhezeiten einzulegen sind. Darüber hinaus soll der Ausgleich für die zwei Reduktionen in derjenigen Woche bezogen werden, welche der zweiten reduzierten wöchentlichen Ruhezeit folgt. Der zusammengelegte Ausgleich für die beiden Reduktionen ist vor dem Bezug der zwingenden regelmässigen wöchentlichen Ruhezeit einzulegen und zusammenhängend mit dieser zu beziehen. Der Zeitpunkt, an dem der zusammengelegte Ausgleich endet und die regelmässige wöchentliche Ruhezeit beginnt, darf nicht später als auf das Ende des sechsten 24-Stunden-Zeitraumes fallen. Die wöchentliche Ruhezeit schliesst jeweils eine tägliche Ruhezeit ein. Dabei gilt es allerdings zu beachten, dass der 24-Stunden-Zeitraum seit Beginn der Arbeit weiterhin einzuhalten ist; demzufolge muss der zusammengelegte Ausgleich spätestens 13 bzw. 15 Stunden nach der letzten Tätigkeitsperiode beginnen.

#### **Artikel 11d Kombinierte Transporte**

Beim Begleiten eines Fahrzeugs auf einem Fährschiff oder mit der Eisenbahn (sog. kombinierte Transporte) soll der Führerin oder dem Führer nebst dem Bezug einer täglichen Ruhezeit neu unter den gleichen Voraussetzungen auch der Bezug einer wöchentlichen Ruhezeit ermöglicht werden. Auf Fähren/Zügen sollen grundsätzlich sowohl reduzierte als auch regelmässige Ruhezeiten eingelegt werden können.

In den Absätzen 2 und 3 werden die Unterbrüche der Ruhezeiten geregelt. Wie das schon bei den regelmässigen täglichen Ruhezeiten der Fall war, können neu gemäss Absatz 2 bei kombinierten Transporten auch reduzierte wöchentliche Ruhezeiten bis zu zweimal unterbrochen werden, sofern die Dauer der Unterbrüche insgesamt nicht mehr als eine Stunde beträgt. Diese Unterbrechungen machen die Fahrzeuglenkenden in der Regel, um das Fahrzeug auf oder ab dem Zug oder der Fähre zu verladen. Wird bei den kombinierten Transporten eine regelmässige wöchentliche Ruhezeit eingelegt, so darf diese gemäss Absatz 3 bis zu zweimal unterbrochen werden, wenn die geplante Reisedauer auf der Fähre oder auf dem Zug mindestens acht Stunden dauert, die Dauer der Unterbrüche insgesamt nicht länger als eine Stunde beträgt. Der Führerin oder dem Führer muss zudem eine Schlafkabine ausserhalb des Fahrzeugs zur Verfügung stehen. Eine Schlafkoje oder ein Liegeplatz genügen nicht, da diese nicht eine gleichwertige Privatsphäre bieten und für die regelmässige wöchentliche Ruhezeit höhere Anforderungen gelten sollen.

In der französischen Sprachversion wurden zudem punktuelle Berichtigungen vorgenommen im Sinne der Einheitlichkeit der drei Sprachversionen.

#### **Artikel 12 Abweichungen in Notfällen und unter aussergewöhnlichen Umständen**

Der Titel dieses Artikels soll entsprechend ergänzt werden, so dass ersichtlich wird, dass Abweichungen sowohl in Notfällen als auch unter aussergewöhnlichen Umständen möglich sind.

**Absatz 1<sup>bis</sup> Buchstabe a:**

Führerinnen und Führer sollen neu die Möglichkeit haben, zum Erreichen ihres Wohnsitzes oder des Unternehmensstandortes des Arbeitgebers die tägliche und wöchentliche Lenkzeit um eine Stunde zu überschreiten, sofern die Verkehrssicherheit nicht gefährdet wird und aussergewöhnliche Umstände (wie bspw. Unfälle, unvorhersehbare Strassensperrungen, Grenzschiessungen) zur Verzögerung geführt haben. Wird von dieser Lenkzeitverlängerung Gebrauch gemacht, muss die Führerin oder der Führer bei Ankunft eine wöchentliche Ruhezeit einlegen.

**Absatz 1<sup>bis</sup> Buchstabe b:**

Unter den gleichen Bedingungen sollen die Führerinnen und Führer die Möglichkeit haben, die tägliche und wöchentliche Lenkzeit um bis zu zwei Stunden zu überschreiten, sofern sie eine Fahrtunterbrechung von mindestens 30 Minuten am Stück eingelegt haben, bevor die zusätzliche Zeit zur Erreichung des Ziels in Anspruch genommen wird. Will eine Führerin oder ein Führer von dieser Lenkzeitverlängerung Gebrauch machen, muss sie oder er bei Ankunft eine regelmässige wöchentliche Ruhezeit einlegen.

**Anmerkung:**

Diese beiden neuen Ausnahmeregelungen können in Anspruch genommen werden, wenn eine Führerin oder ein Führer aufgrund unvorhergesehener, vom Willen der Führerin bzw. des Führers oder des Arbeitgebers unabhängiger Umstände (wie bspw. Unfälle, unvorhersehbare Strassensperrungen, Grenzschiessungen) nicht in der Lage ist, ihren oder seinen Wohnsitz oder den Standort des Unternehmens des Arbeitgebers für eine wöchentliche Ruhezeit zu erreichen, ohne gegen die Vorschriften für tägliche oder wöchentliche Ruhezeiten zu verstossen.

Die Formulierung in den Buchstaben a und b könnte suggerieren, dass der Grundsatz durchbrochen wird, wonach nach 4,5 Stunden Lenkzeit mindestens 45 Minuten Pause einzulegen sind (Art. 8 Abs. 1). Dies ist allerdings nicht der Fall. Der Einleitungssatz von Absatz 1<sup>bis</sup> verdeutlicht, von welchen Grundsätzen abgewichen werden darf. Folglich hat der Grundsatz von Artikel 8 Absatz 1 Vorrang gegenüber der in der Ausnahme vorgesehenen 30-minütigen Fahrtunterbrechung. Dasselbe gilt im Übrigen auch für die Gesamtlenkzeit von maximal 90 Stunden während zweier aufeinanderfolgender Wochen und für die Einhaltung des 24-Stunden-Bezugsraumes.

**Absatz 1<sup>ter</sup>:**

Lenkzeitverlängerungen nach diesem Artikel müssen bis zum Ende der dritten Woche nach der Woche mit der Lenkzeitverlängerung durch eine gleichwertige Ruhezeit ausgeglichen werden. Diese Ruhezeit ist an eine beliebige tägliche oder wöchentliche Ruhezeit zu knüpfen und mit dieser zusammen zu beziehen.

**Artikel 14a Bedienung des analogen Fahrtschreibers**

**Absatz 1 Buchstabe f:**

Ist ein Fahrzeug mit einem analogen Fahrtschreiber ausgestattet, soll bei Grenzübertritten ein handschriftlicher Vermerk auf dem Einlageblatt erfolgen. Hierbei handelt es sich um eine Anpassung an den intelligenten digitalen Fahrtschreiber Version 2, der diese Angaben automatisch aufzeichnet. Bei Übertritten mit einer Fähre oder mit der Bahn gilt der Zielhafen oder -bahnhof als nächstmöglicher Halt.

**Artikel 14b Bedienung des digitalen Fahrtschreibers**

**Absatz 1:**

Ist ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtschreiber (ohne Positionsbestimmungsdienst) ausgestattet, soll die Führerin oder der Führer entsprechend den Vorgaben in der EU ab dem **2. Februar 2022** die Grenzübertritte in den Fahrtschreiber eingeben. Hierbei handelt es sich um eine Anpassung an den intelligenten digitalen Fahrtschreiber Version 2, der diese Angaben automatisch aufzeichnet. Der 2019 eingeführte intelligente Fahrtschreiber Version 1 zeichnet die Grenzübertritte noch nicht automatisch auf, weshalb die Eingabe bei dieser Version noch manuell vorzunehmen ist.

## **Artikel 14c Vorweisen der Dokumente oder Daten zum Fahrtschreiber**

*Absatz 1 und Absatz 3 Buchstabe b:*

Ab dem **31. Dezember 2024** sollen Fahrerinnen und Fahrer bei Fahrten mit Fahrzeugen mit analogen Fahrtschreibern die Einlageblätter der letzten 56 und nicht mehr nur der letzten 28 Tage mitführen. Hierbei handelt es sich um eine Anpassung an den intelligenten digitalen Fahrtschreiber Version 2, dessen Fahrerkarten ab Einführung in der Lage sein werden, neu die vorangehenden 56 Tage speichern zu können.

## **Artikel 17 Weitere Pflichten des Arbeitgebers und der Führer und der Fahrerinnen**

*Absatz 1<sup>bis</sup>:*

Arbeitgeber sollen die Arbeit ihrer Arbeitnehmenden so planen, dass die Zeiträume der Abwesenheit vom Wohnsitz nicht übermässig lang sind und lange Ruhezeiten als Ausgleich für reduzierte wöchentliche Ruhezeiten in Anspruch genommen werden können. Die Rückkehr soll so geplant werden, dass es innerhalb von vier Wochen möglich ist, den Standort des Unternehmens des Arbeitgebers oder den Wohnsitz der Arbeitnehmerin oder des Arbeitnehmers zu erreichen. Mit dem Standort des Unternehmens, dem die Arbeitnehmenden normalerweise zugeordnet sind, ist der Standort gemeint, an dem ihre Arbeit organisiert wird, an dem ihre wöchentliche Ruhezeit normalerweise beginnt und zu dem sie regelmässig zurückkehren, und zwar im Hoheitsgebiet des Staates der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung ihres Arbeitgebers. Diese Spezifizierung wurde hier eingefügt, da Unternehmen ihre Niederlassung in mehreren Ländern haben können.

Den Arbeitnehmenden bleibt allerdings freigestellt, wo sie ihre Ruhezeit verbringen wollen. Für den Nachweis, dass der Arbeitgeber seiner Verpflichtung zur Organisation der regelmässigen Rückkehr nachkommt, sollte er auf Fahrtschreiberaufzeichnungen, Dienstpläne der Fahrerinnen und Fahrer oder andere Unterlagen zurückgreifen können. Diese Belege sollten in den Geschäftsräumen des Arbeitgebers verfügbar sein, damit sie auf Verlangen den Kontrollbehörden bei Betriebskontrollen vorgelegt werden können (ergibt sich aus Art. 18 ARV 1).

*Absatz 1<sup>ter</sup>:*

Diese Bestimmung soll zur Anwendung gelangen, wenn die Arbeitnehmenden zwei aufeinanderfolgende reduzierte wöchentliche Ruhezeiten eingelegt haben. Die Arbeitgeber sollen die Arbeit so planen, dass die Arbeitnehmerin oder der Arbeitnehmer bereits vor Beginn der Ruhezeit von mehr als 45 Stunden, die als Ausgleich eingelegt wird (Ausgleich der beiden Reduktionen + regelmässige wöchentliche Ruhezeit), an den Wohnsitz oder an den Standort des Unternehmens zurückkehren kann (zu den Begriffen «Wohnsitz» und «Standort des Unternehmens» vergleiche Erläuterungen oben zu Absatz 1<sup>bis</sup>).

## **2.2 Weitere Anpassungen**

### **Artikel 20a Führer und Fahrerinnen im Winterdienst**

Auf Antrag der Wirtschaft und um den Bedürfnissen der Strasseneigentümer Rechnung zu tragen wird eine Bestimmung geschaffen, die Abhilfe bei Winterdiensteinsätzen schaffen soll. Es geht dabei um Fahrerinnen und Fahrer, die nicht ausschliesslich von der ARV ausgenommene Transporte durchführen und deren Winterdiensteinsätze folglich vollumfänglich den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften unterstehen. Angesichts der zunehmenden Unplanbarkeit von sogenannten Sole-Einsätzen, welche unter anderem auch präventiv angeordnet werden, erweist sich die Voraussetzung, jeweils spätestens 24 Stunden nach Ende der letzten täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit eine neue tägliche Ruhezeit genommen zu haben, oftmals als problematisch (vgl. Art. 9 Abs. 1 ARV 1).

Deshalb soll für Fahrerinnen und Fahrer, die den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften unterstellt sind und Winterdiensteinsätze fahren, eine spezielle Regelung betreffend dem 24-Stunden-Zeitraum gelten. Der 24-Stunden-Zeitraum wird erweitert (30 anstatt 24 Stunden), dafür aber ein Ausgleich in Form einer verlängerten, am Stück zu beziehenden Tagesruhezeit (12 Stunden am Stück anstatt 11 Stunden) vorgesehen. Fahrerinnen und Fahrer dürfen diese Ausnahme höchstens einmal pro Woche in Anspruch nehmen und müssen in der betreffenden Woche eine regelmässige wöchentliche Ruhezeit beziehen.

Diese Regelung soll nur für den Zeitraum gelten, in dem die betroffenen Fahrerinnen und Fahrer zwar allgemein für Winterdiensteinsätze eingeplant sind, aber kurzfristig ein unvorhergesehenes Aufgebot z.B. infolge eines überraschenden Wetterumbruchs erfolgt, so dass der Bezug der reduzierten täglichen Ruhezeit inner-

halb des 24-Stunden-Zeitraumes nicht mehr möglich ist. Die Ausnahme wird ausdrücklich unter die Bedingung gestellt, dass die Fahrerinnen und Fahrer ausschliesslich im Binnenverkehr fahren.