

Kollektivvertrag  
zur Regelung der Arbeitszeit für  
Mitarbeiter der ÖBB

## § 1 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

1. Der KV gilt räumlich für das Gebiet der Republik Österreich, wobei für Arbeitnehmer, die außerhalb des Bundesgebietes eingesetzt werden, generell die Regeln für den interoperablen grenzüberschreitenden Dienst ausführender mobiler Arbeitnehmer zu beachten sind [Europäische Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen für interoperable grenzüberschreitende Dienst ausführende mobile Arbeitnehmer vereinbart zwischen der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB)].
2. Der Kollektivvertrag wird vereinbart zwischen der Wirtschaftskammer Österreich, Sektion Verkehr, Fachverband der Schienenbahnen und dem Österreichischen Gewerkschaftsbund, Gewerkschaft der Eisenbahner.
3. Der Kollektivvertrag gilt persönlich für alle Mitarbeiter der Österreichischen Bundesbahnen bzw. der im 3. Teil des Bundesbahngesetzes genannten Gesellschaften mit Ausnahme der Mitarbeiter, denen durch vertragliche Vereinbarung eine leitende Funktion gemäß § 1 Abs. 2 Z 8 AZG übertragen wird.
4. Die im KV verwendeten personenbezogenen Ausdrücke umfassen Frauen und Männer gleichermaßen.
5. Der Kollektivvertrag tritt – unbeschadet der notwendigen Arbeiten zur schulungsmäßigen und insbesondere systemtechnischen Implementierung – zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004, spätestens jedoch mit 31.12.2004 in Kraft und ist befristet. Der derart befristete Kollektivvertrag tritt wieder außer Kraft, nachdem bei den Österreichischen Bundesbahnen bzw. den im 3. Teil des Bundesbahngesetzes genannten Gesellschaften ein Branchenkollektivvertrag zur Anwendung gelangt.
6. Die Vertragsparteien verpflichten sich die Inhalte des Kollektivvertrages nach einem Beobachtungszeitraum von einem Jahr auf Basis einer Evaluierung der ursprünglich zu Grunde gelegten Parameter und deren praktischen Umsetzungsergebnissen einer vollständigen Überprüfung zu unterziehen.

## § 2 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

1. Dienstschicht ist der gesamte Zeitraum zwischen dem Ende einer Ruhezeit (tägliche oder wöchentliche) und dem Beginn der nächstfolgenden Ruhezeit (tägliche oder wöchentliche).
2. Fahrpersonal und Mitarbeiter, die fahrplangebundene Tätigkeiten ausüben  
Fahrplangebunden sind alle Tätigkeiten, bei denen der Arbeitsrhythmus durch den Fahrplan vorgegeben ist und die die Kontinuität und Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufes sicherstellen. Dies gilt z.B. auch für Bau- und Instandhaltungsarbeiten an Gleisen, Bahnkörpern und Bahnsteigen, die bei laufendem Betrieb durchgeführt werden und daher bei Herannahen eines Zuges unterbrochen werden müssen. Dies gilt aber ebenso auch für das Ladepersonal.
3. Schichtdienst ist dann gegeben, wenn Mitarbeiter in mehr- oder wechschichtiger Arbeitsweise eingesetzt werden oder Arbeitnehmer im Sinne des § 18 Abs. 1 Z 1 AZG sind.

### § 3 NORMALARBEITSZEIT

1. Die tägliche Normalarbeitszeit darf acht Stunden, die wöchentliche Normalarbeitszeit vierzig Stunden nicht überschreiten, sofern im Folgenden nicht anderes bestimmt wird.

Für Mitarbeiter, die planmäßig auch an Sonn- und Feiertagen zu einer Dienstleistung herangezogen werden, ist die Normalarbeitszeit für jeden Feiertag an Werktagen im Durchrechnungszeitraum um 6 Stunden und 40 Minuten zu reduzieren.

2. Die wöchentliche Normalarbeitszeit kann in einzelnen Wochen bei einem Durchrechnungszeitraum von bis zu acht Wochen auf höchstens 50 Stunden, bei einem längeren Durchrechnungszeitraum auf höchstens 48 Stunden ausgedehnt werden, wenn sie innerhalb dieses Zeitraumes im Durchschnitt 40 Stunden nicht überschreitet.

Die Durchrechnung der Normalarbeitszeit ist über einen Zeitraum von höchstens 13 Wochen zulässig.

Zeitguthaben oder Zeitschulden an Normalarbeitszeit können im Ausmaß von 24 Stunden einmalig in den nächsten Durchrechnungszeitraum übertragen werden. Darüber hinausgehende Zeitguthaben werden zu Überstunden, darüber hinausgehende Zeitschulden verfallen am Ende des Durchrechnungszeitraumes. Übertragene Zeitguthaben oder Zeitschulden, die im folgenden Durchrechnungszeitraum nicht ausgeglichen werden, werden zu Überstunden oder verfallen. Besteht im Zeitpunkt der Beendigung eines Durchrechnungszeitraumes ein Guthaben an Normalarbeitszeit, so gebühren für jene Zeiten, die nicht in einen anderen Durchrechnungszeitraum übertragen werden können folgende Zuschläge:

- für Schichtarbeiter, die regelmäßig Nachtschichten verrichten, werden 70 % des Guthabens an Normalarbeitszeit mit einem 50%igen Zuschlag, 30 % mit einem 100%igen Zuschlag ausbezahlt.
- für alle sonstigen Mitarbeiter: 50 %.

3. Die tägliche Normalarbeitszeit darf 9 Stunden nicht über- und 5 Stunden nicht unterschreiten, sofern im Folgenden nichts anderes geregelt ist.

4. a) Für das fahrplangebundene, stationäre Personal, das für die Abwicklung des Verkehrs eingesetzt ist, darf die tägliche Normalarbeitszeit 12 Stunden nicht überschreiten. Beträgt die Normalarbeitszeit mehr als 10 Stunden, ist eine Verkürzung einer darauffolgenden täglichen Ruhezeit (im Sinn des § 7, Pkt. 1-3) nicht zulässig. Darüberhinaus ist zur Sicherstellung der Erholung eine entsprechende Blockung von Ruhezeiten vorzusehen.

- b) Beim Fahrpersonal und beim sonstigen fahrplangebundenen stationären Personal darf die tägliche Normalarbeitszeit 10 Stunden nicht überschreiten. Sind beim Fahrpersonal Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs erforderlich, darf die Normalarbeitszeit im unbedingt notwendigen Ausmaß, aber

höchstens bis 12 Stunden, verlängert werden. Diese Maßnahmen werden ausnahmsweise insbesondere dann zu setzen sein, wenn der Betrieb aufrechterhalten werden muss damit ein Verkehrsmittel ein bestimmtes Ziel erreichen kann, oder bis ein Arbeitnehmer durch einen anderen Arbeitnehmer abgelöst werden kann.

5. Die tägliche Normalarbeitszeit kann bei gleitender Arbeitszeit oder, wenn die gesamte Wochenarbeitszeit auf vier zusammenhängende Tage verteilt wird, auf zehn Stunden ausgedehnt werden.
6. Im stationären Dienst zur Erreichung einer längeren Freizeit, die mit einer wöchentlichen Ruhezeit zusammenhängen muss und im Fahrdienst im Anschluss an eine auswärtige Ruhezeit, wenn damit die Rückkehr zum Heimatdienstszitz erfolgt, kann die tägliche Normalarbeitszeit auf unter 5 Stunden festgelegt werden.
7. Im Schichtdienst darf die Normalarbeitszeit innerhalb eines festgelegten Durchrechnungszeitraumes in einzelnen Wochen bis auf 56 Stunden ausgedehnt werden, wenn sie innerhalb des Durchrechnungszeitraumes im Durchschnitt 40 Stunden nicht überschreitet.

Die tägliche Normalarbeitszeit kann am Wochenende, wenn dies durch Betriebsvereinbarung geregelt ist (Beginn der Nachtschicht zum Samstag bis zum Ende der Nachtschicht zum Montag), oder wenn dies mit einem Schichtwechsel in Verbindung steht, bis auf zwölf Stunden ausgedehnt werden.

Bei Kombination von Durchrechnung der Normalarbeitszeit und Schichtdienst muss sich das Ende des Durchrechnungszeitraumes mit dem Ende eines Schichtturnusses decken.

Der Durchrechnungszeitraum kann mehrere Schichtturnusse beinhalten.

8. Die durchschnittliche Wochenarbeitszeit (einschließlich der Überstunden) darf innerhalb eines Durchrechnungszeitraumes von 17 Wochen 48 Stunden nicht überschreiten.
9. Dienstunterricht und Einvernahmen sowie ärztliche Untersuchungen gelten als Arbeitszeit.

#### **§ 4 LAGE DER NORMALARBEITSZEIT**

1. Im Zusammenwirken mit den Bestimmungen des ArbVG ist die für einen Betrieb oder für bestimmte Betriebsteile geltende Lage der Normalarbeitszeit sowie die Festsetzung von Beginn und Ende der täglichen Normalarbeitszeit zu vereinbaren.  
Die der vereinbarten Arbeitszeit zugrunde liegende Fahrleistung ist im Dienstplan informativ aufzuzeigen.
2. Die Diensterteilung - die für den jeweiligen Durchrechnungszeitraum (bis zu dreizehn Wochen) zu erstellen sind – sind spätestens 14 Tage vor Planbeginn zu

vereinbaren und bekannt zu geben.

3. Änderungen bei der Lage der Normalarbeitszeit sind dem planmäßig eingesetzten Personal mindestens zwei Wochen im Vorhinein mitzuteilen; andernfalls gilt für die Bewertung von Abwesenheiten (Urlaub, Krankenstand etc.) und für die Ermittlung von Überstunden die ursprünglich vereinbarte Lage der Normalarbeitszeit (fiktive Normalarbeitszeit).
4. Für das nicht dienstplanmäßig eingesetzte Personal (z.B. Ablöser, Springer) ist die Lage der Normalarbeitszeit auf Basis einer fiktiven Dienstenteilung mit entsprechenden Ruhetagen festzusetzen. Änderungen bei der Lage der Normalarbeitszeit – d.h. die konkrete Dienstenteilung, die die fiktive Dienstenteilung verändert – haben mindestens drei Tage im Vorhinein zu erfolgen, eine Veränderung der wöchentlichen Ruhezeit hat mindestens zwei Wochen im Vorhinein zu erfolgen. Andernfalls gilt für die Bewertung von Abwesenheiten (Urlaub, Krankenstand etc.) und für die Ermittlung von Überstunden die ursprünglich vereinbarte Lage der Normalarbeitszeit. Bei längeren durchlaufenden Vertretungen gilt für den Ablöser/Springer die Dienstenteilung des zu Vertretenden.
5. Wird die tägliche Arbeitszeit innerhalb der 14- bzw. 3-tägigen Ankündigungsfrist in ihrer Lage verändert, so gebührt für den Zeitraum, der sich nicht mit der ursprünglichen Lage deckt, der jeweilige Überstundenzuschlag (keine Entlohnung für nicht geleistete Arbeitsstunden solange in die Dauer der geplanten Dienstschicht nicht eingegriffen wird).

## **§ 5 ÜBERSTUNDEN**

1. Überstunden entstehen, wenn
  - entweder die wöchentliche Normalarbeitszeit, die sich aus der Verteilung der Normalarbeitszeit auf einzelne Wochen im Durchrechnungszeitraum ergibt oder
  - die tägliche Normalarbeitszeit, die sich aus der Verteilung der wöchentlichen Normalarbeitszeit auf einzelne Arbeitstage ergibt überschritten wird.
2. Die Normalarbeitszeit kann unbeschadet der Bestimmungen über die Vornahme von Vor- und Abschlussarbeiten um fünf Überstunden in der einzelnen Woche und darüber hinaus um höchstens sechzig Überstunden innerhalb eines Kalenderjahres verlängert werden. Wöchentlich sind jedoch nicht mehr als zehn Überstunden zulässig. Die Tagesarbeitszeit darf zehn Stunden nicht überschreiten.
3. Wird die gesamte Wochenarbeitszeit auf vier zusammenhängende Tage verteilt, kann die Arbeitszeit an diesen Tagen durch Überstunden bis auf zwölf Stunden ausgedehnt werden.
4. Darüber hinaus dürfen wöchentlich bis zu fünf, für das Fahrpersonal und für Mitarbeiter, die fahrplangebundene Tätigkeiten ausüben, bis zu zehn weitere Überstunden zugelassen werden. Diesfalls sind auch mehr als zehn Überstunden wöchentlich zulässig. Für das Fahrpersonal und für Mitarbeiter, die

fahrplangebundene Tätigkeiten ausüben, darf dabei die Wochenarbeitszeit 50 Stunden, für Mitarbeiter gem. § 3, Pkt. 4b) die Tagesarbeitszeit zehn Stunden, insoweit überschreiten, als dies die Aufrechterhaltung des Verkehrs erfordert. Die Tagesarbeitszeit darf jedoch 12 Stunden nicht überschreiten.

5. Für Überstunden gebührt ein Überstundenzuschlag
  - an Werktagen zwischen 6.00 und 22.00 Uhr von 50%
  - an Werktagen zwischen 22.00 und 6.00 Uhr von 100%
  - an Sonn- und Feiertagen bis zur 8. Arbeitsstunde von 100%
  - an Sonn- und Feiertagen ab der 9. Arbeitsstunde von 200%

Für Mitarbeiter, die planmäßig an Sonn- und Feiertagen eine Dienstleistung zu erbringen haben, gelten die Zuschläge für Sonn- und Feiertage für Überstundenarbeit während der Wochenruhe wie folgt:

Umfasst eine Wochenruhe einen ganzen Kalendertag, so gebühren die Zuschläge an diesem Kalendertag. Umfasst die Wochenruhe keinen ganzen Kalendertag, gelten die Zuschläge für den Zeitraum von 24 Stunden vor dem nächsten planmäßigen Arbeitsbeginn.

Bei planmäßigem Einsatz solcher Mitarbeiter an einem gesetzlichen Feiertag, der auf einen Werktag fällt, gebührt je Arbeitsstunde der 173. Teil der Bemessungsgrundlage. Diese besteht aus dem bei voller Dienstleistung gebührenden Gehalt zuzüglich einer allfälligen Dienstzulage des Monats, in dem die Arbeitsstunde erbracht worden ist.

6. Beim Zusammentreffen von mehreren Überstundenzuschlägen gebührt der jeweils höchste.
7. Überstunden sind grundsätzlich einer Barabfindung zuzuführen. Die Grundvergütung bei der Barabfindung einer Überstunde ist der 164. Teil der Bemessungsgrundlage. Diese besteht aus dem bei voller Dienstleistung gebührenden Gehalt zuzüglich einer allfälligen Dienstzulage aus jenem Monat, in dem die Überstunde erbracht worden ist.

Über Antrag kann an Stelle der Barabfindung auch die Abgeltung der Überstunden durch Zeitausgleich unter Berücksichtigung des jeweiligen Überstundenzuschlages oder Zeitausgleich im Verhältnis 1:1 mit gleichzeitiger Bezahlung des jeweiligen Überstundenzuschlages erfolgen. In diesen Fällen ist der Verbrauch des Zeitausgleichs längstens innerhalb von 6 Monaten ab dem Ende des Kalendervierteljahres, in dem die Überstunde geleistet wurde, zu vereinbaren. Kann eine Konsumation des Zeitausgleiches innerhalb dieser Frist nicht erfolgen, ist eine Barabfindung spätestens am Ende dieser Frist vorzunehmen.

Im Rahmen von Sozialplänen und bei besonders berücksichtigungswürdigen Fällen können abweichende Regelungen getroffen werden.

## **§ 6 RUHEPAUSEN**

### **1. Stationärer Dienst:**

Im stationären Dienst ist nur eine unbezahlte Ruhepause mit einer Gesamtlänge von

maximal 90 Minuten zwischen 05:00 und 22:00 Uhr zulässig. Ruhepausen zwischen 22:00 und 05:00 Uhr sind zu 100% zu bezahlen.

Bei einer Tagesarbeitszeit von bis 6 Stunden ist keine unbezahlte Ruhepause, bei einer Tagesarbeitszeit von bis 8 Stunden ist eine unbezahlte Ruhepause bis höchstens 60 Minuten und bei längerer Tagesarbeitszeit ist eine unbezahlte Ruhepause von höchstens 90 Minuten vorzusehen.

## 2. Triebfahrzeugfahrdienst:

Sofern die Tagesarbeitszeit mindestens 6 Stunden beträgt, ist bei über 6 Stunden Tagesarbeitszeit eine ungeteilte Ruhepause von 30 Minuten, bei über 8 Stunden Tagesarbeitszeit eine ungeteilte Ruhepause von 45 Minuten zu gewähren.

Im Triebfahrzeugfahrdienst sind alle Ruhepausen innerhalb einer Dienstschicht zu addieren. Beträgt die Tagesarbeitszeit mehr als 6 Stunden, sind von der Gesamtdauer an Ruhepausen 30 Minuten in Abzug zu bringen, der Rest der Ruhepausenzeit ist zu 100 % zu bezahlen. Beträgt die Tagesarbeitszeit mehr als 8 Stunden, sind von der Gesamtdauer an Ruhepausen 45 Minuten in Abzug zu bringen, der Rest der Ruhepausenzeit ist zu 100 % zu bezahlen.

Die ungeteilte Ruhepause sollte zum überwiegenden Teil zwischen der 3. und 6. Arbeitsstunde gewährt werden und kann im Fall einer Verspätung des Zuges in der Lage geändert werden.

Die bezahlten Ruhepausen können angepasst werden.

## 3. Sonstiger Fahrdienst:

Im sonstigen Fahrdienst sind alle Ruhepausen innerhalb einer Dienstschicht zu addieren.

Beträgt die Tagesarbeitszeit mehr als 6 Stunden, sind von der Gesamtdauer an Ruhepausen 30 Minuten in Abzug zu bringen, der Rest der Ruhepausenzeit ist zu 100% zu bezahlen. Beträgt die Tagesarbeitszeit mehr als 8 Stunden, sind von der Gesamtdauer an Ruhepausen 45 Minuten in Abzug zu bringen, der Rest der Ruhepausenzeit ist zu 100% zu bezahlen.

Hinsichtlich der Kraftwagenlenker wird auf die Einhaltung der Bestimmungen des Punktes 5 und des § 12 besonders hingewiesen.

## 4. Bezahlte Ruhepausen bzw. bezahlte Ruhepausenanteile sind bei der Ermittlung der wöchentlichen Normalarbeitszeit und der ggf. damit in Zusammenhang stehenden Überstunden anzurechnen, gelten jedoch nicht als tatsächliche Arbeitszeit und sind daher für die Ermittlung der Höchstgrenzen an täglicher und wöchentlicher Arbeitszeit nicht zu berücksichtigen.

## 5. Die Lage der Ruhepausen ist in einer Betriebsvereinbarung gem. § 97 Abs. 1 Z 2 ArbVG zu vereinbaren.

Betriebsbedingte Arbeitsunterbrechungen, Kurzpausen, Ruhepausen oder Ruhepausenanteile, deren zeitliche Lage nicht festgelegt werden kann – z.B. je nach Arbeitsaufkommen verschiebbare Ruhepausen oder Ruhepausen im Zug – oder solche, die dem Regenerationsgedanken nicht Rechnung tragen, dürfen nicht als Ruhepausen bewertet werden und gelten als Arbeitszeit.



## § 7 RUHEZEITEN

1. Die Ruhezeit kann auf mindestens acht Stunden verkürzt werden, wenn dies innerhalb der nächsten zehn Kalendertage durch eine entsprechende Verlängerung einer anderen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit ausgeglichen wird. Eine Verkürzung auf weniger als zehn Stunden ist nur zulässig, wenn der Ausgleich durch eine entsprechende Blockung von Ruhezeiten zur Sicherstellung der Erholung erfolgt.
2. Mitarbeiter, die im stationären Dienst fahrplangebundene Tätigkeiten ausüben  
An höchstens zwei Tagen pro Woche kann eine Verkürzung der täglichen Ruhezeit auf mindestens sechs Stunden erfolgen, wobei die Verkürzung innerhalb von 7 Tagen im Zusammenhang mit einer anderen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit auszugleichen ist.
3. Fahrpersonal  
Höchstens einmal pro Woche kann in der „Heimat“ (am Heimatdienstsitz) eine Verkürzung der täglichen Ruhezeit auf mindestens neun Stunden erfolgen, wobei die Verkürzung innerhalb von 7 Tagen im Zusammenhang mit einer anderen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit auszugleichen ist.

Höchstens einmal pro Woche kann „auswärts“ (außerhalb des Heimatdienstsitzes = „Auswärtsruhe“) eine Verkürzung der täglichen Ruhezeit auf mindestens sechs Stunden erfolgen, wobei die Verkürzung innerhalb von 7 Tagen im Zusammenhang mit einer anderen täglichen oder wöchentlichen Ruhezeit auszugleichen ist. Zwischen dem Beginn einer Dienstschicht, der eine Auswärtsruhe folgt und dem Ende der darauf folgenden Dienstschicht dürfen maximal 32 Stunden liegen.

### 4. Wöchentliche Ruhezeit

Die wöchentliche Ruhezeit darf in einzelnen Wochen 36 Stunden unterschreiten oder ganz unterbleiben, wenn in einem Durchrechnungszeitraum von 6 Wochen eine durchschnittliche wöchentliche Ruhezeit von 36 Stunden erreicht wird.

Zur Berechnung dürfen nur mindestens 24stündige Ruhezeiten herangezogen werden.

Innerhalb des 6wöchigen Durchrechnungszeitraumes sind zumindest drei 36stündige Ruhezeiten vorzusehen, die einen ganzen Kalendertag umfassen.

Die aus der Verkürzung resultierende Zeit ist in Verbindung mit einer anderen wöchentlichen Ruhezeit innerhalb des Durchrechnungszeitraumes auszugleichen.

### 5. Ersatzruhe

Die Ersatzruhe ist bis spätestens drei Wochen nach den ersatzruhepflichtigen Arbeiten zu gewähren. Die Ersatzruhe ist mit einer anderen, nach Möglichkeit mit einer wöchentlichen Ruhezeit, zu blocken.

Eine finanzielle Abgeltung der Ersatzruhe ist nicht zulässig.

## **§ 8 NACTARBEIT**

1. Als Nachtzeitraum gilt die Zeit zwischen 22.00 und 5.00 Uhr.
2. Als Nachtschicht gilt jede Dienstschicht, die mit zumindest 3 Stunden in den Nachtzeitraum fällt.  
Grundsätzlich dürfen nicht mehr als zwei Nachtschichten aufeinander folgen, im Fahrdienst ist die dritte Nacht als Ruhezeit in der „Heimat“ (am Heimatdienstszitz) vorzusehen.  
Im reinen Schichtbetrieb oder bei ausschließlicher Nachtarbeit dürfen nicht mehr als 5 Nachtschichten aufeinander folgen.
3. Der tatsächlichen Arbeitszeit im Nachtzeitraum ist ein Nachtfaktor von 0,9 zugrunde zu legen. Das heißt, dass 9/10tel einer Zeiteinheit als ganze Zeiteinheit zu werten ist (z.B. 54 Minuten tatsächliche Arbeitszeit = 60 Minuten Anrechnung).  
Die durch den Nachtfaktor zusätzlich entstehenden Zeitwerte sind bei der Ermittlung und Verteilung der Normalarbeitszeit im Durchrechnungszeitraum zu berücksichtigen, gelten jedoch nicht als tatsächliche Arbeitszeit und sind daher für die Ermittlung der Höchstgrenzen an täglicher und wöchentlicher Arbeitszeit nicht zu berücksichtigen.  
Durch den Nachtfaktor entstandene Zeitguthaben sind, sofern sie nicht im Durchrechnungszeitraum im Verhältnis 1:1 ausgeglichen werden können, im gleichen Ausmaß (1/164 ohne Überstundenzuschläge) bar auszubezahlen.

## **§ 9 RUFBEREITSCHAFT**

1. Rufbereitschaft außerhalb der Arbeitszeit darf an zehn Tagen pro Monat oder an dreißig Tagen innerhalb von drei Monaten vereinbart werden.
2. Leistet der Arbeitnehmer während der Rufbereitschaft Arbeiten, kann die Tagesarbeitszeit bis auf zwölf Stunden ausgedehnt werden, wenn innerhalb von zwei Wochen ein entsprechender Ausgleich erfolgt, und die tägliche Ruhezeit unterbrochen werden, wenn innerhalb von zwei Wochen eine andere tägliche Ruhezeit um vier Stunden verlängert wird. Ein Teil der Ruhezeit muss mindestens acht Stunden betragen.

## **§ 10 REISEZEIT**

Für Reisezeiten außerhalb der Normalarbeitszeit gebührt kein Überstundenzuschlag. Dies gilt nicht für Reisezeiten des Fahrpersonals in unmittelbarem Zusammenhang mit der Dienstplanabwicklung („Fahrgastfahrten“).  
Eine Verkürzung der Ruhezeit über das Ausmaß des § 7 Z 1 ist aus Anlass einer Reisezeit nicht zulässig.  
Nicht als Arbeitszeit gelten Reisezeiten zwischen 22:00 und 06:00 Uhr, wenn die Benützung eines Schlafwagens in einem Massenbeförderungsmittel bewilligt wird.

## **§ 11 SONDERBESTIMMUNGEN FÜR TRIEBFAHRZEUGFÜHRER**

1. Die Fahrzeit darf in der Tagschicht 9 Stunden, in der Nachtschicht – im Sinne der Bestimmungen zur Nachtarbeit (§ 8) – 8 Stunden nicht überschreiten.
2. Die Fahrzeit ist die Dauer der geplanten Tätigkeit, während der der Triebfahrzeugführer die Verantwortung für die Traktionseinheit trägt, ausgenommen die Zeit, die für das Auf- und Abrüsten der Traktionseinheit eingeplant ist. Sie schließt die geplanten Unterbrechungen ein, in denen der Triebfahrzeugführer für die Traktionseinheit verantwortlich bleibt.

## **§ 12 SONDERBESTIMMUNGEN FÜR KRAFTWAGENLENKER**

Kraftwagenlenker im Sinne dieses KV sind Lenker von Kraftfahrzeugen, die

1. zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich Anhänger oder Sattelanhänger, 3,5 Tonnen übersteigt oder
2. zur Personenbeförderung dienen und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers zu befördern.

Für diese Lenker gelten folgende Sonderbestimmungen:

- a) Die gesamte tägliche Lenkzeit zwischen zwei Ruhezeiten darf 9 Stunden nicht überschreiten. Sie darf zweimal pro Woche auf 10 Stunden verlängert werden.
- b) Die Gesamtlenkzeit darf innerhalb eines Zeitraumes von einer Woche 56 Stunden, innerhalb von zwei aufeinanderfolgenden Wochen 90 Stunden nicht überschreiten.
- c) Dem Fahrpersonal ist innerhalb jedes Zeitraumes von 24 Stunden eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden zu gewähren, die höchstens dreimal pro Woche auf nicht weniger als 9 Stunden verkürzt werden kann, wenn bis zum Ende der folgenden Woche eine entsprechende Ruhezeit zum Ausgleich gewährt wird.
- d) An Tagen, an denen eine tägliche Ruhezeit von mindestens 12 Stunden eingehalten wird, kann diese Ruhezeit in zwei oder drei Abschnitte geteilt werden, wobei ein Teil mindestens 8 zusammenhängende Stunden, die übrigen Teile mindestens eine Stunde betragen müssen.
- e) Innerhalb jedes Zeitraumes von 30 Stunden ist eine ununterbrochene tägliche Ruhezeit von mindestens acht Stunden zu gewähren, wenn sich mindestens zwei Lenker im Fahrzeug befinden.
- f) Eine wöchentliche Ruhezeit, die in einer Woche beginnt und in die darauffolgende Woche hineinreicht, kann der einen oder anderen Woche zugerechnet werden.
- g) Jeder als Ausgleich für die Verkürzung der täglichen und/oder der wöchentlichen Ruhezeit genommenen Ruhezeit muß zusammen mit einer anderen mindestens

achtstündigen Ruhezeit genommen werden und ist dem Betroffenen auf dessen Antrag hin am Dienstsitz oder am Heimatort des Fahrers zu gewähren.

- h) Nach einer ununterbrochenen Lenkzeit von 4 ½ Stunden ist eine Unterbrechung von mindestens 45 Minuten einzulegen, sofern der Fahrer keine Ruhezeit nimmt.
- i) Diese Unterbrechung kann durch Unterbrechungen von jeweils mindestens 15 Minuten ersetzt werden, die in die Lenkzeit oder unmittelbar nach diese so einzufügen sind, daß bei Beginn des letzten Teiles der Lenkpause die Lenkzeit von viereinhalb Stunden noch nicht überschritten ist.
- j) Zeiten, die der Lenker im fahrenden Fahrzeug verbringt, ohne es zu lenken, können auf Lenkpausen angerechnet werden. Andere Tätigkeiten dürfen nicht ausgeübt werden.
- k) Lenkpausen dürfen nicht auf die täglichen Ruhezeiten angerechnet werden.
- l) Die Einsatzzeit von Lenkern umfasst die zwischen zwei Ruhezeiten anfallende Arbeitszeit und die Arbeitszeitunterbrechungen. Bei Teilung der täglichen Ruhezeit beginnt eine neue Einsatzzeit nach Ablauf des mindestens achtstündigen Teiles der Ruhezeit, bei Unterbrechung der täglichen Ruhezeit bei kombinierter Beförderung nach Ablauf der gesamten Ruhezeit.

Wien, am .....

**Wirtschaftskammer Österreich**  
Fachverband der Schienenbahnen

Der Obmann:

Der Geschäftsführer:

**Österreichischer Gewerkschaftsbund**  
Gewerkschaft der Eisenbahner

Der Vorsitzende:

Der Zentralsekretär: