

Die „**Ruhepause**“ und der **§ 21a ArbZG**, ist für den BKF eine bezahlte Arbeitszeit. Nach § 4 ArbZG gibt es nur die **Ruhepausen „im“ Betrieb am Ort der Arbeit** wenn:

- 1) Arbeitsvertrag und Tarifvertrag genau mit **Zeit, Ort, Zeitpunkt** definiert ist
- 2) Ruhepausen als Pausen während der täglichen Arbeitszeit **im Betrieb stattfinden**
- 3) Ruhezeit als arbeitsfreie Zeit zwischen den einzelnen Arbeitstagen **zu Hause stattfindet**
- 4) Erholungszeiten vor Beginn der Dienst-Reise mit **Zeit, Ort, Zeitpunkt** feststehen

Die **4 Punkte** können deshalb **nicht** für BKF praktikabel sein und auch theoretisch **nicht** umsetzbar, da die Uhrzeit als genauer **Zeitpunkt**, sowie der genaue **Ort** der Ruhepause, natürlich praktisch nicht beweisbar **vor** Beginn der Dienst-Reise im gewerblichen Güterkraftverkehr feststehen kann.

Die sog. Pause gibt es nicht und ist eine Schutzpflicht zur **„voraus feststehende Ruhepause“ !**

§ 4 ArbZG Ruhepause

Die Arbeit ist durch im voraus feststehende Ruhepausen von mindestens 30 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als sechs bis zu neun Stunden und 45 Minuten bei einer Arbeitszeit von mehr als neun Stunden insgesamt zu unterbrechen. Die Ruhepausen nach Satz 1 können in Zeitabschnitte von jeweils mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden. Länger als sechs Stunden hintereinander dürfen Arbeitnehmer nicht ohne Ruhepause beschäftigt werden.

Der allgemein im Volksmund bekannte Begriff: **Pause** gibt es auch im arbeitszeitrechtlichen Sinn nicht und ist auch gesetzlich nicht definiert. Nach § 4 ArbZG, wird inhaltlich der Begriff: Ruhepause vorausgesetzt, da diese immer eine im voraus feststehende Unterbrechung der Arbeit ist, in denen z.B. der BKF weder ein Bereitschaftsdienst oder Lenkzeit leistet. Voraussetzung ist auch, dass ArbZG, aufgrund beinhaltender Zeitvorgaben als Schutzpflicht, bis auf den § 21a nicht für BKF gelten kann. Der BKF hat sich arbeitsvertraglich am bestimmten Ort während der Ruhepause bereitzuhalten und kann nicht über die Nutzung der Zeit wirklich frei bestimmen.

vgl. BAG 23. September 1992 – 4 AZR 562/91 – Leitsatz Nr. 2, Rn. 17

Nach st. Rspr. des BAG iSd. Arbeitszeitrechts, ist die Ruhepause nur Unterbrechung der Arbeitszeit von bestimmter vorher festgelegter Dauer, die der Erholung dienen. Beim BKF kann sich die Ruhepause, nicht um eine im „Voraus“ festliegende Unterbrechung der Arbeitszeit handeln, in denen er weder Arbeit zu leisten hat oder bereitzuhalten hat, denn er muss frei darüber entscheiden können, wo und wie er diese Zeit verbringen will. Das Entscheidende Merkmal der Ruhepause ist, dass sich der BKF von jeder Arbeitsverpflichtung und von jeder Verpflichtung, sich zur Arbeit bereitzuhalten, freigestellt ist.

vgl. BAG 5 AZR 847/13 vom 25.02.2015 – Rn. 27

vgl. BAG 6 AZR 602/07 vom 17.07.2008 – Rn. 22

Lenkzeiten, Ruhepausen, Ruhezeiten hat der AG beim BKF Arbeitsvertraglich bei Dienstleistungen, die unter Anordnung oder seiner Leitung vorzunehmen sind, so zu regeln, dass er gegen Gefahr für Leben und Gesundheit geschützt sind, als die Natur seiner speziellen Dienstleistung es gestattet. Diese Pflicht des AG wird durch die Normen der VO (EG) 561/2006 und des Art. 21a ArbZG, sowie der st. Rspr. der Gerichte, stetig aufs neue konkretisiert. Die Einhaltung der Schutzmaßnahmen des AG wird damit zugleich arbeitsvertraglich geschuldet. Das wirkt sich auf das Weisungsrecht des AG (§ 106 Satz 1 GewO) aus; ob und das es dem BKF möglich ist die Lenk- bzw. Fahrzeitunterbrechung

als Ruhepause zu nutzen, denn die im Interesse des Gesundheitsschutzes festgelegten Grenzen der höchstzulässigen Arbeits- und Lenkzeiten, hat nicht nur der BKF, sondern auch der AG einzuhalten. Das bedeutet nach der **Arbeitszeit-Richtlinie 2002/15/EG** im Art. 5 eine Ruhepause oder eine Fahrtunterbrechung bzw. Lenkzeitunterbrechung von mind. 15 Minuten. Sie ist entweder eine Unterbrechung der Lenkzeit oder eine Ruhepause, wobei allerdings der Zeitpunkt vor der Tour bzw. vor Beginn der gesamten „Dienst-Reise“ ab dem familiären Lebensmittelpunkt feststehen muss und der BKF sich auch vom LKW entfernen darf. Ansonsten ist die Ruhepause und die Ruhezeit zu bezahlen. Alles was im Arbeitsvertrag gem. **Art. 8 (1)** Rom-I (VO (EG) 593/2008) iVm. **Art. 4 (1)b** Rom-I an Rechten beinhaltet sein muss, kann vom AG nicht umgedeutet oder negativ benutzt werden darf, da der BKF als Dienstleister; diese Zeit, der Ort und der Zeitpunkt, jedes mal " vor " Antritt der Tour feststehen muss, wenn es sich um eine wirklich echte freiwillige gemachte Pause von seitens des BKF handelt, wo er sich ohne den AG zu fragen vom LKW entfernen kann. Genau darüber gab es vor 15 Richtern (Große Kammer) des EUGH C-29/10 in der mündlichen Anhörung eine Klarheit, da es sich beim BKF um eine Dienst-Reise handelt, wobei er die ganze Zeit unterwegs i.A. seines AG "durchgehend" tätig ist und über diese Zeit voll am LKW-Arbeitsplatz am und im Fahrerhaus zur Verfügung steht und nicht wirklich „Frei“ über die gesamte Zeit die er Unterwegs ist, verfügen kann. Der Autor war bei der mündlichen Anhörung dort in der „Grossen Kammer“ auch Anwesend und hatte diese Fragen vorher detailliert mit dem Rechtsanwalt Prof. G. besprochen, dass dann im Inhalt auch so von EuGH-Richter später einstimmig beurteilt wurde.

vgl. EuGH C-29/10 vom 11. 05.2011 = Leitsatz, Rn. 45 ff

vgl. EuGH C-437/05 vom 11.01.2007 = Bereitschaftsdienst = Arbeitsbereitschaft, Rn. 27 ff

vgl. BAG 1 AZR 603/01 vom 29.10.2002 = Leitsatz Nr.1, Rn. 25

Der BKF ist Dienst-Reisender mit Transportauftrag und nicht Entsendeter im Arbeitsauftrag !

Der BKF kann genau deswegen nicht entsendet werden und damit ist er der „Einzig“ Beschäftigte der vier (4) Verkehrsarten, zur Straße, Wasser Luft und Schiene, der kein festen vorgesehenen unabhömmlichen Weg auf den Boden der EU hat. Er führt nur eine Dienst-Reise ab dem familiären Lebensmittelpunkt durch, die bei „Aufnahme und Beendigung der Dienstleistung“ von der Wohnung zum „Dienst am Steuer“ stattfindet. Ein BKF, der sich zu einem bestimmten Ort, zum irgendwo abgestellten LKW begibt, bei dem es sich nicht um die Betriebsstätte des Arbeitgebers handelt und an dem er gemäß Weisung seines Arbeitgebers, ein von ihm zu lenkenden, mit einem Kontrollgerät ausgestatteten LKW zu übernehmen hat, erfüllt damit nur eine Verpflichtung gegenüber seinem Arbeitgeber und kann somit nicht frei über seine Arbeits- und Fahrzeit, als „Freie Zeit“ verfügen. „Nur“ der BKF erbringt nachweislich als unselbstständig abhängig fahrendes Personal die echte Dienstleistungsfreiheit, als eine echte aktive freie Dienstleistung, die „im öffentlichen Straßenverkehr“ stattfindet und grundsätzlich immer an der Wohnung bzw. am ständigen Wohnort, als den „Ort der Arbeit“ beginnt und endet.

vgl. BFH VI R 10/07 vom 30.10.2008 – Ort der Arbeit als Lebensmittelpunkt

vgl. EuGH C-383/95 vom 09.01.1997 – Rutten, Ort der Arbeit, Rn. 22, 23.

vgl. EuGH C- 37/00 vom 27.02.2002 – Weber, Ort der Arbeit, Rn. 42.

vgl. EuGH C-125/92 vom 13.07.1993 – Mulox, Ort der Arbeit, Rn. 21 – 23.

vgl. EuGH C-437/00 vom 10.04.2003 – Pugliese, Ort der Arbeit, Rn. 17, 18.

vgl. EuGH C- 29/10 vom 15.03.2011 – Koelzsch, Ort der Arbeit, Rn. 42 – 48.

vgl. EuGH C-297/99 vom 18.01.2001 – Weg zum LKW = Arbeits- und Lenkzeit

vgl. EuGH C-124/09 vom 29.04.2010 – Urteil zu Hauptbetriebsstätte

vgl. EuGH C-266/14 vom 10.09.2015 – Fahrzeit = Arbeitszeit.

vgl. BAG 5 AZR 200/10 vom 20.04.2011 – intransparente Vergütung der Reisezeit

vgl. BAG 5 AZR 428/96 vom 03.09.1997 – Leitsatz - Weg zum LKW = Arbeits- und Lenkzeit

Der Begriff: „**Pause**“ ist in irgendwelchen Vorschriften nicht definiert, sondern muss als Ruhepause arbeitsvertraglich als Schutz vorausgesetzt werden. Hierzu ist zwischen Vertrag, Recht, Schutz des BKF zu unterscheiden. Die Pause hat natürlich keine rechtliche Definition und hat eigentlich für den BKF denselben Inhalt wie der Begriff: Ruhepause, wie auch in seiner allgemeinen Bedeutung des § 4 ArbZG. Bis auf den speziellen § 21a ArbZG, kann für dem BKF aufgrund der verschiedenartigen Arbeitszeiten nach dem ArbZG auch keine Gültigkeit haben. Die echte Pause als Ruhepause ist immer eine im Voraus feststehende Unterbrechung der Arbeit, in denen der BKF weder Arbeit zu leisten noch sich dafür bereitzuhalten hat und / oder frei über die Nutzung des Zeitraums bestimmen kann, wobei das Fahrerhaus natürlich auch kein Ruheraum ist. Eine Allgemeine festgelegte Pause eines BKF gibt es während der Dienst-Reise nicht. Nur der § 21a ArbZG ist für den BKF im ArbZG benutzbar, da er arbeitsvertraglich 208 Std. im Durchschnitt von 4 Monaten arbeitsvertraglich tätig ist. Wenn ein BKF das will, dass er meint bei Ruhepausen nach dem ArbZG bei Lenk- bzw. Fahrzeitunterbrechung kein Geld für einen unfreiwilligen Aufenthalt unterwegs bezahlt haben will, ist er es selber Schuld. Der genaue Beginn der Uhrzeit und der Ort einer „Ruhepause“ kann bei einer Dienst-Reise des BKF **vor** Beginn der Tour – *selbst wenn von beiden Seiten gewollt wird* –, nie / nicht gewährleistet werden, da beweisbar der genaue Zeitpunkt der Uhrzeit und der genaue Ort nicht vorhanden sein kann. Ebenso hatte der Begriff: „**Pause**“ noch im **BMT-F § 8** nur vorübergehend bis zum 11.04.2007 eine angeblich rechtliche Bezeichnung und Geltung. Eine echte „Ruhepause“ kann auch nicht juristisch während der Lenkzeit- bzw. Fahrzeitunterbrechung stattfinden, denn sie wird dem BKF, u.a. auch versicherungstechnisch eigentlich deswegen nicht gestattet, weil das verlassen des LKW aus tatsächlichen und rechtlichen Versicherungs-Gründen sehr oft unmöglich gemacht wird. Eine „Ruhepause“ liegt nur dann vor, wenn spätestens zu Beginn bzw. beim Antritt der Tour, die Lenkzeitunterbrechung und auch deren Dauer vorher genau feststeht und sich auch der BKF beweisbar damit einverstanden erklärt hatte. Bei den Zeiten der Arbeitsbereitschaft zum baldigen Be- und Entladen des LKW, kann der BKF während dessen sein Fahrerhaus und auch das Betriebsgelände zwar verlassen, muss allerdings einem eventuellen Arbeitsaufruf umgehend nachzukommen können. Demnach sind diese möglichen Fahr-Zeiten des BKF keine Ruhepausen oder freiwilliger Bereitschaftsdienst, sondern echte Arbeitsbereitschaft.

vgl. EuGH C-303/98 vom 03.10.2000 – (SIMAP) Bereitschaftsdienst + Arbeitsbereitschaft

vgl. EuGH C-151/02 vom 09.09.2003 – (Jaeger) Bereitschaftsdienst + Arbeitsbereitschaft

vgl. EuGH C-437/05 vom 11.01.2007 – Urteil: Bereitschaftsdienst = Arbeitsbereitschaft; Rn. 27 ff.

vgl. BAG 1 AZR 603/01 vom 29.10.2002 – Rn. 20 ff

vgl. BAG 4 AZR 562/91 vom 23.09.1992 – Leitsätze

vgl. BAG 1 ABR 15/99 vom 29.02.2000 – Leitsatz

vgl. BAG 4 AZR 562/91 vom 23.09.1992 – Leitsatz

vgl. BAG 5 AZR 157/09 vom 16.10.2009 – Rn. 10

vgl. BAG 6 AZR 658/85 vom 05.05.1988 – R.13

vgl. BAG 6 AZR 602/07 vom 17.07.2008 – Rn. 22

Der Begriff: „**Ruhepause**“ ist die kürzeste Zeitspanne von mind. 15 Min. Dauer und dient nur als Unterbrechung der Lenkzeit während der Dienst-Reise. Nach der st. Rspr. des BAG sind Ruhepausen iSd. ArbZG nur Unterbrechungen der Arbeitszeit von bestimmter Dauer, die der Erholung des Arbeitnehmers dienen. Vor allem muss es sich bei einer Ruhepause immer um eine im „**Voraus**“ festliegende Unterbrechungen der Arbeitszeit des BKF handeln, die auch nicht „vor“ der Tour festgelegt werden kann, in denen weder Arbeit zu leisten ist und sich der BKF auch nicht dafür bereithalten muss. Die Ruhepausen können in Zeitabschnitte von jeweils mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden. Die für den BKF sektorspezifische Arbeitszeit-Richtlinie 2002/15/EG

vom 11.03.2002 nennt die Pause im Art. 5 „**Ruhepause**“. In der VO (EG) 561/2006 gibt es **Art. 4 d**, „Fahrtunterbrechung“ oder **Art. 4 f**, „Ruhepause“, die jeweils als jenen Zeitraum ausgeübt wird, indem der BKF keine Fahrtätigkeit und keine andere Arbeiten ausführen darf und nur freiwillig „vor Antritt“ der Fahrt bzw. Tour zur Erholung genutzt werden muss / kann. Der BKF muss vor Beginn der Dienst-Reise auch selber gewollt „frei“ darüber entscheiden können, wo, wie, wann genau er diese seine Frei-)Zeit verbringen will und genau das ist nicht möglich. Entscheidendes Merkmal der Ruhepause ist, dass der BKF von jeder Arbeitsverpflichtung und auch von jeder Verpflichtung, sich zur Arbeit bereitzuhalten, freigestellt ist. Die Anordnung der Ruhepausen erfolgt durch den AG kraft seines Direktionsrechts. Vor Antritt der Tour muss bei einer „Ruhepause“ muss **Zeit, Ort, Zeitpunkt** mit dem freiwilligen Einverständnis des BKF oder nach dem NachwG im Arbeits- und Tarifvertrag beweisbar feststehen. Nur dann könne es sich um eine echte Pause handeln, wenn es auch dementsprechend anschließend aufgezeichnet, abgespeichert wird. Der AG muss bei der Ausübung seines Direktionsrechts allerdings die Grundsätze billigen Ermessens wahren, was nur dann der Fall ist, wenn der genaue **Zeit-Beginn** und der **Ort** der „Ruhepause“, die wesentlichen Umstände des Falles abgewogen und die beiderseitigen Interessen angemessen berücksichtigt hat, vor Beginn der gesamten Dienst-Reise festgestanden hatte. Das entscheidende Kriterium ist die Freistellung von jeder Verpflichtung, sich zum Dienst bereit zu halten und den LKW zu verlassen, wird ihm selbst bei einem Bereitschaftsdienst grundsätzlich nicht vollumfänglich möglich gemacht. Eine „Ruhepause“ (auch Erholungspause) ist die Zeit, in der etwas ruht, nicht stattfindet oder nicht getan wird bzw. Unterbrechungen, die ein BKF zwecks einer kurzen Erholung bei körperlich anstrengender lenkenden Tätigkeit einlegt. Beim BKF- Arbeitsvertrag, ist die Tätigkeit der „Dienst am LKW-Steuer“ rein rechnerisch zu 95 % möglich oder kann auch nur so bewerkstelligt werden. Der tatsächliche Ort, an dem der BKF gewöhnlich seine Arbeit verrichtet und zum tatsächlichen Mittelpunkt seiner Berufstätigkeit gemacht hat, ist als konkrete Bestimmung der Ort, wo der BKF den größten Teil seiner Arbeitszeit beginnt und beendet. Das bedeutet, dass es sein ständiger Wohnsitz ist als Ort, von dem er aus seine arbeitsvertragliche Tätigkeit organisiert und wohin er nach jeder iZm. seiner Arbeit stehenden Dienst-Reise immer wieder zurückkehrt. Nach Europa- und EU-Recht bestimmt sich der arbeitsvertragliche Ort der Tätigkeit des BKF bei Beginn und Beendigung der Dienst-Reise ab dem familiären Lebensmittelpunkt bzw. ab der Wohnung.

vgl. BAG 2 AZR 633/88 vom 25.10.1989 – Leitsatz zu Direktionsrecht und ArbZG

vgl. LAG Köln 5 Sa 252/12 vom 03. 08 2012 – Leitsatz zur Darlegung- und Beweislast der Ruhepause

vgl. LAG-Köln 11 SA 148/12 vom 19.06.2012 – Aufzeichnungspflicht und Herausgabeanspruch, Rn. 21 ff.

vgl. LAG Köln 7 Sa 261/12 vom 12.03.2013 – Überlange Ruhepausen, Rn. 55 – 75

vgl. VG-Augsburg AU 5 K 11.783 vom 18.04.2013 – Arbeits- und Ruhezeit Aufzeichnungspflicht, Rn. 3 -8

Der Begriff: „**Bereitschaftsdienst**“, ist in einer Opt-out Klausel beinhaltet, die sich auf Zeiträume bezieht, in denen ein Arbeitnehmer am Arbeitsplatz bleiben und sich bereithalten muss, um bei Bedarf seine Arbeit aufzunehmen. Nach den Urteilen des EuGH muss der Bereitschaftsdienst am Arbeitsplatz vollständig als Arbeitszeit iSd. Richtlinie angerechnet werden. Dieser Grundsatz gilt für die Zeiten, in denen der BKF auf einen Abruf hin den LKW nicht verlässt, als „aktive“ Bereitschaft, also eine Arbeitsbereitschaft ist und die für Zeiten in denen er sich während des Wartens auf einen Abruf hin, im LKW sich ausruhen darf, eine „inaktive“ Bereitschaft, die beweisbar auch eine Arbeitsbereitschaft bedeutet, wahrnimmt, vorausgesetzt das er sich am Arbeitsplatz bzw. im oder am LKW unfreiwillig aufhält oder nicht wirklich „frei“ über diese Zeit vor Beginn der Tour planen konnte. Der EuGH hatte im Urteil festgestellt, dass ein die Anwesenheit des BKF am Arbeitsort erforderlicher Bereitschaftsdienst nicht zur Ruhepause bzw. Ruhezeit, sondern zur Arbeitszeit iSd. Richtlinie 2003/88/EG über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung zählt. Der Deutsche Bundestag änderte daraufhin bis 2004 das ArbZG und stellte den Bereitschaftsdienst mit der

Arbeitsbereitschaft gleich. Das wiederum wurde durch den speziellen § 21a ArbZG für die im gewerblichen Güterkraftverkehr tätigen BKF, in persönliche Freiwilligkeit vor Beginn der täglichen Arbeit, nicht richtig beachtet. Mit dem EuGH-Urteil aus dem Jahr 2007, ist der Bereitschaftsdienst der Arbeitszeit zuzuordnen, die im Grundsatz 48 Wochenstunden nicht überschreiten darf. Nach dem § 21a (3) ArbZG werden die Bereitschaftszeiten (eigentliche Arbeitsbereitschaftszeiten) bei der Beschäftigung im Straßentransport, abweichend von § 2 (1) ArbZG, speziell für BKF fälschlich nicht als Arbeitszeit an- bzw. abgerechnet, wenn **§ 21a ArbZG**:

- 1.) die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer am Arbeitsplatz bereithalten muss, um seine Tätigkeit aufzunehmen
- 2.) die Zeit, während derer sich ein Arbeitnehmer bereithalten muss, um seine Tätigkeit auf Anweisung aufnehmen zu können, ohne sich an seinem Arbeitsplatz aufhalten zu müssen
- 3.) für Arbeitnehmer, die sich beim Fahren abwechseln, die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit.

Demnach gilt - *in fälschlicher Weise* - für die Tätigkeits-Zeiten der Nr. 1 und 2, wenn der Zeitraum und dessen voraussichtliche Dauer im „**Voraus**“, aber spätestens unmittelbar vor Beginn des betreffenden Zeitraums unterwegs bekannt ist und keine Lenkzeitunterbrechungen als Ruhepause oder Ruhezeit angerechnet werden. Auch in der Nr. 3 genannten Zeiten, werden ebenso keine Ruhezeiten berücksichtigt. Richtig wäre hier, dass dementsprechend „unfreiwillig“ erbrachten Lenkzeit- bzw. Fahrzeitunterbrechungen, Ruhepausen und Ruhezeiten, die vom Transport-Unternehmer außerplanmäßig während der Touren unterwegs aufgrund der VO (EG) 561/2006 angeordnet werden, innerhalb der regulären Arbeitszeitraumes als Arbeitszeit anzurechnen und abzuspeichern sind, sowie dementsprechend bezahlt werden müssen. Das BAG geht in st. Rspr. davon aus, dass der Bereitschaftsdienst dann vorliegt, wenn der Arbeitnehmer sich an einer vom AG festgelegten Stelle innerhalb oder außerhalb des Betriebs aufzuhalten hat, um bei Bedarf seine volle Arbeitstätigkeit unverzüglich aufzunehmen. Es wird unter normalen Umständen grundsätzlich vom AG fast nie, eine vorherige planbare Disposition zwecks des Bereitschaftsdienstes, der Ruhezeiten und Ruhepausen iZm. der Diebstahlsicherung auf einen bewachten Parkplatz möglich gemacht. Es gibt in der EU einige wenige bewachte Parkplätze, ansonsten gab es in Deutschland im Jahr 2014 offiziell 3 Sicherheitsparkplätze für ca. 70 LKW. In Frankreich nur 13, in Großbritannien 6, in Italien 6, Belgien 2, Estland 1, Schweden 1 und in Spanien 6 bewachte Parkplätze. Nur dort kann der BKF den LKW verlassen, um woanders eine Übernachtung aufzusuchen oder seine echte gewollte Freizeit, die er vor Beginn der Dienst-Reise vereinbart hatte, ganz woanders verbringen. Der AG muss sich bei einer Ruhepause und Ruhezeit, trotzdem evtl. ein Organisationsmangel wegen einer Haftung bei einem Diebstahl-Schaden dann auch selbst sich zurechnen lassen. Der BKF haftet nur mit, wenn er die erforderliche Sorgfaltspflicht im Arbeitsleben bei einer von ihm selbst gewollten Ruhepause außer acht gelassen hatte. Haftungsrechtlich ist das unerlaubte Entfernen des BKF vom LKW nach vielen BGH Urteilen ein qualitative Mit-Schuld des BKF bei denen Waren- bzw. LKW-Diebstahl Maßnahme für Sorgfaltsanforderungen wegen Diebstahl genügt, wenn BKF den LKW bewacht. Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit erfordert einen besonders schweren Pflichtverstoß, bei dem sich der BKF in krasser Weise, über die Sicherheitsinteressen der Vertragspartner hinwegsetzt.

vgl. BAG, 5 AZR 716/15 vom 29.06.2016 – Mindestlohn und Bereitschaftsdienst

vgl. BAG, 5 AZR 1101/12 vom 19.11.2014 – Mindestlohn und Bereitschaftsdienst

vgl. BH I ZR 44/96 vom 16.07.1998 – Leitsatz zu LKW-Diebstahl

vgl. BGH I ZR 263/01 vom 17.06.2004 – Urteils-Gründe Nr. 3 aa = leichtfertiges Verhalten des BKF bei Diebstahl

Der Begriff: „**Arbeitszeit**“ ist in der allgemeinen **Arbeitszeit-Richtlinie 2003/88/EG Art. 22 (1)** beinhaltet und erlaubt den EU Mitgliedstaaten ein Opting-out für den Art. 6 der Richtlinie, um die wöchentliche Höchstarbeitszeit unter bestimmten Voraussetzungen. Das ist der Fall, wenn z.B. die Tarifpartner eine entsprechende Vereinbarung getroffen haben und / oder der einzelne Arbeitnehmer zugestimmt hat, auf seine Rechte der Bezahlung zu verzichten, die ihm nach der Arbeitszeitrichtlinie zustehen. Das Bundesministerium für Finanzen (BMF) in Berlin hatte am 03.05.2016 an das Verwaltungsgericht (VG 33 K 24.16) in einer schriftlicher Anhörung dem Kläger auf Seite 2 mitgeteilt (wörtlich):

„Nach ständiger Rechtsprechung des handelt es sich bei echten Bereitschaftszeiten dem Grunde nach um vergütungspflichtige Arbeitszeiten. (vgl. BAG, Urteil vom 19.11.2014, 5 AZR 1101/12). Daher sind Bereitschaftszeiten (Bereitschaftsdienst und Arbeitsbereitschaft) grundsätzlich mit dem Mindestlohn zu vergüten und vom Arbeitgeber aufzuzeichnen. Für Zeiten eines Bereitschaftsdienstes im Rahmen einer Beschäftigung im Straßentransport gilt grundsätzlich nichts anderes.“

Aufgrund der st. Rspr. des BAG ist klar festgestellt worden, dass die Bereitschaftsdienste der Arbeitsbereitschaft gleich gestellt wurden müssen. Die künftige Nutzung des **Opt-out** iVm. dem Bereitschaftsdienst als inaktive Arbeitsbereitschaft, wird davon abhängen, wie viele der BKF überhaupt noch bereit sind, jeden Monat mind. 52 Arbeitsbereitschaftsstunden ohne einen dafür erforderlichen gesetzlich vorgeschriebenen Freizeit-Ausgleich am familiären Lebensmittelpunkt ihre Berufliche Tätigkeit im gewerblichen Güterkraftverkehr auszuüben. Eine „Arbeitszeit“ ist u.a. auch inkl. der **Arbeitszeit-Richtlinie 2002/15/EG** in dem **Art. 3a Nr. 1**, die Zeit der tatsächlichen Arbeit außerhalb vom Dienst am Steuer, der nur bis zu 195 Std. im Monat betragen kann bzw. darf. Nach dem möglichen Ausnutzen aller erlaubten monatlichen Lenkzeiten, bleiben dem BKF nur noch 13 Stunden zu den Vor- und Abschlussarbeiten als erlaubte Arbeit übrig. Voraussetzung ist natürlich, wenn bis zu 52 Stunden oder insg. 260 im Monat erbracht werden sollen, das die bereits voll ausgeschöpften erbrachten wöchentlichen bzw. der Doppelwochen-Lenkzeiten dort auch mit beinhaltet werden. Der Freizeit-Ausgleich zu den durchschnittlich 208 Stunden, muss innerhalb von 4 Monaten stattgefunden haben. Deswegen wurde in Deutschland der § 21a ArbZG sehr fragwürdig eingefügt. Daher besteht widerrechtlich tägliches „Opt-out“ beim Bereitschaftsdienst.

vgl. BAG 2 AZR 633/88 vom 25.10.1989 – Direktionsrecht und ArbZG

vgl. EuGH C-394/92 vom 09.06.1994 – Leitsatz zur Definition tägliche Arbeitszeit

vgl. BAG 5 AZR 347/11 vom 16.05.2012 – Darlegung und den Beweis der Leistung

Der Begriff: „**Wartezeit**“ ist nur ein allgemeiner unbestimmter Begriff, denn es im Arbeitsrecht nicht gibt. Wartezeit wurde pauschal nur im BMT-F **§ 7 „Liegezeiten“** während des Wartens auf eine Rückladung benutzt. Der Begriff wurde, u.a. arbeitsrechtlich, durch Arbeitsbereitschaft oder den Bereitschaftsdienst ersetzt.

Der Begriff: „**Schichtzeit**“, wird nur als allgemeiner Sprachgebrauch bei den BKF benutzt wird und auch nicht gibt. Die sog. Schichtzeit wird von BKF fälschlich als Arbeitszeitspanne benutzt und ist nur eine Zeit innerhalb von 24 Stunden zwischen vorgeschriebenen 2 Ruhezeiten. Die „Schichtzeit“ gab es von 15.10.1936 bis 30.06.1992 im BMT-F **§ 5 „Arbeitsschichten“** (Bundes-Manteltarifvertrag Güter- und Möbelfernverkehr). Juristisch blieb der BMT-F nur im **§ 4 (5) TVG** „Günstigkeitsprinzip“ durch den Arbeitsvertrag im Bestand und wurde heimlich nur wegen den regelmäßig täglichen Lenkzeiten über 8 Stunden aufgrund der AVAZO Nr. 53 bis zum 11.04.2007 aufrecht gehalten.

