

Die neuen Sozialvorschriften im Straßenverkehr

1. Einführung

Sozialvorschriften im Straßenverkehr enthalten Regelungen über das Mindestalter der eingesetzten Fahrer, die zulässigen Lenkzeiten, Mindestlenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten. Die Sozialvorschriften werden geprägt durch europäisches Recht. Im Vordergrund steht dabei die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Amtsblatt der EG Nr. L 370 vom 31. 12. 1985, S. 1), die an die Stelle der bis Ende September 1986 geltenden Verordnung (EWG) Nr. 543/69 vom 25. 3. 1969 (Amtsblatt der EG Nr. L 77 vom 29. 3. 1969 S. 49) getreten ist (vgl. hierzu bereits: DB 1986 S. 2601). Ziel der Verordnung ist die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Landverkehrsunternehmen, insbesondere im Straßenverkehrssektor, und die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit im Straßenverkehr. Zu diesem Zweck sollten die Bestimmungen der außer Kraft getretenen Verordnung (EWG) Nr. 543/69 flexibler gestaltet werden, ohne daß dabei ihre Ziele beeinträchtigt werden. Ob diese Ziele erreicht worden sind, darf vor allem angesichts der ungenügenden Anpassung des nationalen Rechts der Bundesrepublik Deutschland an die Vorschriften der EG-Verordnung bezweifelt werden, was im folgenden näher ausgeführt wird.

Neben der EG-Verordnung gilt im internationalen Verkehr auf Straßen außerhalb der europäischen Gemeinschaft darüber hinaus auch das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 14. 7. 1970, das auch von der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet wurde. Da Artikel 11 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ebenso wie zuvor Artikel 13 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 abweichende Regelungen im nationalen Recht der Mitgliedsstaaten zuläßt, ist auch das einschlägige Recht der Bundesrepublik Deutschland zu beachten. Dies gilt insbesondere für die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), das Fahrpersonalgesetz (FPersG) sowie die Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung (AV/AZO). Schließlich gelten auch tarifvertragliche Regelungen, die zum Teil nationales dispositives Recht verdrängen können.

2. Lenkzeiten

2.1 VO (EWG) Nr. 3820/85

Das neue EG-Recht sieht eine Verlängerung der nun „Tageslenkzeit“ genannten Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten vor. Nach der neuen Rechtslage kann täglich bis zu 9 Stunden, 2 mal in der Woche auch 10 Stunden gefahren werden. Die Verordnung definiert den Begriff der Lenkzeit nicht, aus dem Wortlaut wird jedoch deutlich, daß darunter nur die reine Lenkzeit, d. h. der Dienst am Steuer zu verstehen ist. Kürzere Haltezeiten, z. B. vor Ampeln oder im dichten Verkehr sind in die Lenkzeit einzurechnen. Dagegen können längere Wartezeiten in Staus oder beim Warten auf Ladung nicht zur Lenkzeit zählen. Da die Verordnung gemäß Artikel 2 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 1 Nr. 1 nur für Beförderungen im Straßenverkehr auf Straßen, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat, Anwendung findet, sind Lenkzeiten auf nicht öffentlichen Straßen in keinem Fall einzurechnen. Dies gilt selbst dann, wenn das Fahrzeug tatsächlich gelenkt wird, was insbesondere für Fahrten auf größeren Betriebsgeländen relevant ist. Im Unterschied zu Artikel 6 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 hat die neue EG-Verordnung die Differenzierung zwischen schwerer und leichten Fahrzeugen aufgegeben.

2.2 Nationales Recht der Bundesrepublik Deutschland

Die Regelung über die Tageslenkzeit kann gemäß Artikel 11 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch nationales Recht der Mitgliedsstaaten abweichend geregelt werden, soweit danach niedrigere Höchstwerte festgelegt werden. Nachdem § 15a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung mit Wirkung vom 18. 12. 198 durch die Verordnung zur Änderung fahrpersonalrechtlicher Vorschriften des Bundesministers für Verkehr vom 9. 12. 198 (BGBl. I, S. 2344) diesbezüglich an das EG-Recht angepaßt worden ist, enthält heute allein Ziffer 50 der Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung (AV/AZO) eine solche zulässige nationale Regelung. Diese Vorschrift verursacht in der Praxis erhebliche Schwierigkeiten, da sie nicht an das Recht der EG angepaßt werden soll. Es wird darauf verwiesen, eine Anpassung dieser Vorschrift sei nicht erforderlich, da die Regelung in Ziffer 50 AV/AZ

gemäß Ziffer 53 AV/AZO unter dem Vorbehalt einer abweichenden tarifvertraglichen Vereinbarung stehe. In der Praxis könne damit über die Vereinbarung der EG-Werte im Tarifvertrag eine volle Anwendung der zulässigen Werte erreicht werden. Diese Argumentation ist wenig überzeugend; vielmehr kommen hier die Bedenken der Bundesregierung zum Ausdruck, angesichts der bestehenden politischen Verhältnisse eine Veränderung arbeitszeitrechtlicher Vorschriften vorzunehmen.

Nach Ziffer 50 AV/AZO wird zunächst klargestellt, daß die Arbeitszeitordnung (AZO) auch für Kraftfahrer und Beifahrer gilt. Es dürfen also die nach den §§ 3 bis 11 und 17 AZO festgesetzten Grenzen der zulässigen Arbeitszeit nicht überschritten werden. Arbeitszeit ist gem. § 2 Abs. 1 AZO die Zeit vom Beginn bis zum Ende der Arbeit ohne die Ruhepausen. Zu ihr gehören der reine Dienst am Steuer, Vor- und Abschlußarbeiten, sonstige Hilfsarbeiten und Arbeitsbereitschaft. Damit ist die Arbeitszeit die generell an einem Tag zur Arbeitsleistung verfügbare Zeit ohne Pausen. Die Schichtzeit, die ebenfalls in Ziffer 50 AV/AZO geregelt wird, bezeichnet dagegen die Zeit, in der der Arbeitnehmer nach den vereinbarten Regelungen dem Betrieb zur Erbringung seiner Arbeitsleistung zur Verfügung steht; der Begriff schließt die Pausen damit ein.

Die reine Lenkzeit, also der Dienst am Steuer, wird in Ziffer 50 AV/AZO für alle Fahrer im Beschäftigungsverhältnis auf höchstens 8 Stunden in der Arbeitsschicht begrenzt. Die Schicht darf pro Tag höchstens 12 Stunden betragen.

2.3 Anwendungsbereich von Ziffer 50 AV/AZO

Der persönliche Geltungsbereich dieser auf der Ermächtigung in § 9 AZO beruhenden Vorschrift umfaßt alle Arbeitnehmer, die in einem Arbeitsverhältnis stehen, das vom Geltungsbereich der AZO erfaßt wird. Insbesondere selbstfahrende Unternehmer sowie Personen, für die Sonderregelungen gelten (z. B. Jugendliche, Beamte, im Backgewerbe Beschäftigte) sowie Personengruppen und Wirtschaftsbereiche, die vom Geltungsbereich der AZO ausdrücklich ausgenommen werden (z. B. Landwirtschaft, Fischerei, Seeschifffahrt und Luftfracht), sind auch von der AV/AZO nicht betroffen.

Für die Wirtschaftsbereiche, die die Vorschriften der AV/AZO zu beachten haben, weil sie von ihrem Geltungsbereich erfaßt sind, ist die Anwendung der diesbezüglich weiteren EG-Vorschriften über die Tageslenkzeit somit grundsätzlich versperrt; nur wenn entsprechende tarifvertragliche Vereinbarungen getroffen werden, ist ihnen ein Abweichen von den nationalen dispositiven Regelungen erlaubt (Ziffer 53 AV/AZO). Somit hängt die Ausschöpfung der nach dem EG-Recht zulässigen Werte über die Lenkzeiten nicht etwa vom nationalen Recht der Bundesrepublik Deutschland ab, sondern wird entscheidend von der jeweiligen tarifvertraglichen Regelung über die Dauer der höchstzulässigen täglichen Lenkzeiten bestimmt.

2.4 Tarifvertragliche Regelungen

Damit aber wird die Zielsetzung der EG-Verordnung, die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zu erreichen, nahezu ins Gegenteil verkehrt. Die Ausgangssituation der verschiedenen Wirtschaftsbereiche ist sehr unterschiedlich, zumal viele Wirtschaftsbereiche hierzu keine Tarifvorschriften kennen. Regelungen über Lenkzeiten bestehen zwar in manchen Tarifverträgen, diese sind aber sehr unterschiedlich formuliert und führen zu verschiedenen Rechtsfolgen.

Ziffer 50 AV/AZO hat keinerlei Relevanz für Branchen, die ihren Tarifvertrag bereits an das neue EG-Recht anpassen konnten. Hier geht der Tarifvertrag der dispositiven Regelung des nationalen Rechts vor.

Das gleiche muß auch für Wirtschaftszweige gelten, die Tarifverträge vereinbart haben, wonach sich die Dauer der höchstzulässigen Lenkzeit nach dem EG-Recht in seiner jeweils geltenden Fassung richtet. Derartige dynamische Verweisungen sind zwar in der juristischen Literatur umstritten, weil sich die Tarifvertragsparteien

damit angeblich ihrer Normsetzungsbefugnis begeben würden und der Schriftform nicht Genüge getan werde (*Gröbing*, AuR 1961 S. 334, 337; *Gumpert*, BB 1961 S. 1276, 1277; *Nipperdey/Säcker*, AR-Blattei, Tarifvertrag II Abschluß, unter III 1c). Hiergegen wird zurecht eingewandt, daß das Schriftformerfordernis bereits dann erfüllt ist, wenn sich feststellen läßt, auf welche Regelungen verwiesen werden soll. Da die Tarifvertragsparteien die jeweiligen Verweisungsbestimmungen jederzeit wieder aufheben können, begeben sie sich durch derartige Verweisungen auch nicht ihrer Normsetzungsbefugnis (*Diez*, in Festschrift für H. C. Nipperdey (1965), Bd. II, 1964 S. 17, 37; *Wiedermann*, SAE 1961 S. 144; *Wiedemann/Stumpf*, TVG, 5. Aufl. § 1 Anm. 104 m. w. N.).

Komplizierter fällt dagegen die Beurteilung hinsichtlich derjenigen Wirtschaftsbereiche aus, die ausdrücklich in ihrem Tarifvertrag auf die VO (EWG) Nr. 543/69 (in ihrer jeweiligen Fassung) verweisen ohne deren Werte im einzelnen zu wiederholen. Hier ist vor allem auf Art. 18 Abs. 2 VO (EWG) Nr. 3820/85 hinzuweisen, wonach Bezugnahmen auf die außer Kraft gesetzte VO (EWG) Nr. 543/69 als Bezugnahmen auf die neue EG-Verordnung gelten. Die Vorschrift gilt nicht nur für gesetzliche Vorschriften und Verordnungen, sondern muß auch auf tarifvertragliche Bezugnahmen anwendbar sein. Dies ergibt sich daraus, daß die neue EG-Verordnung genau dieselbe Rechtsmaterie regelt wie die alte EG-Verordnung Nr. 543/69. Wenn sich aber die Tarifvertragsparteien an deren Regelungen binden wollten, haben sie damit auch die Möglichkeit der Veränderungsänderung eingeschlossen. Die neue EG-Verordnung stellt sich wie eine Änderung des bisherigen EG-Rechts dar, auf die neue Bezeichnung kann es daher nicht ankommen.

Andere Tarifverträge wiederholen z. T. die Werte der VO (EWG) Nr. 543/69. Hier tritt allerdings eine Bindung an diese Werte ein. Zwar gingen die Tarifvertragsparteien wohl auch hier von der Ausschöpfung der nach dem EG-Recht zulässigen Werte aus, eine auf das neue EG-Recht bezugnehmende Auslegung dieser Regelungen wäre jedoch wegen Überschreitung der vom Wortlaut der Vorschriften vorgegebenen Grenzen nicht zulässig. In diesen Tarifbereichen sind damit die kürzeren Lenkzeiten vorgeschrieben, solange keine Anpassung vereinbart wird.

In jedem Fall ist die AV/AZO dann zu beachten, wenn überhaupt keine tarifvertragliche Regelung der Lenkzeiten besteht. Damit ist für viele Wirtschaftsbereiche die auf Grund ihrer tarifvertraglichen Situation an die Bestimmungen der AV/AZO gebunden sind, die volle Ausschöpfung der nach dem EG-Recht zulässigen Werte versperrt. Zwar können die zuständigen Gewerbeaufsichtsämter nach Ziffer 53 AV/AZO von Ziffer 50 AV/AZO abweichende Regelungen genehmigen, dies ist jedoch auf besondere Fälle bei Nachweis eines dringenden Bedürfnisses beschränkt.

3. Lenkzeitunterbrechungen

Ähnliche Probleme wie bei der Tageslenkzeit entstehen auch hinsichtlich der Lenkzeitunterbrechungen. Nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EWG) Nr. 3820/85 muß der Fahrer spätestens nach einer Lenkzeit von 4½ Stunden eine Unterbrechung von mindestens 45 Minuten einlegen, falls er keine Ruhezeit nimmt. Diese Unterbrechung kann auch auf drei Teile zu je 15 Minuten verteilt werden, so daß damit eine größere Dispositionsbefugnis des Fahrers erreicht wird. Die Vorschrift gilt nach dem neuen EG-Recht nun einheitlich für alle Fahrzeuge (früher wurde differenziert zwischen leichten und schweren Fahrzeugen).

Nach Art. 7 Abs. 4 VO (EWG) Nr. 3820/85 darf der Fahrer während dieser Unterbrechung keine anderen Arbeiten durchführen. Wartezeiten oder Nichtlenkzeiten, die in einem fahrenden Fahrzeug, auf einer Fähre oder im Zug verbracht werden, gelten jedoch nicht als „andere Arbeiten“, wie ausdrücklich klargestellt wird. Nach der erwähnten Anpassung des § 15a StVZO stellt Ziffer 51 AV/AZO die einzige nationale Regelung dar, die hiervon abweichende Vorschriften enthält. Ziffer 51 AV/AZO ist eine Sondervorschrift für Kraftfahrer gegenüber § 12 Abs. 2 AZO. Daraus wird deutlich, daß ein qualitativer Unterschied zwischen Art. 7 VO (EWG) Nr. 3820/85 und dieser Regelung besteht. Es handelt sich hier um Arbeitszeit-

recht, das nur für Fahrer im Beschäftigungsverhältnis angewandt wird. Die Vorschrift gewinnt jedoch auch im Geltungsbereich des § 15a StVZO Bedeutung für den selbstfahrenden Unternehmer (vgl. § 15a Abs. 5 StVZO).

Nach Ziffer 51 Abs. 1 AV/AZO muß die Fahrzeit (dies ist nicht nur die reine Lenkzeit) von solcher Dauer, jedoch mindestens 15 Minuten, unterbrochen werden, daß eine ausreichende Erholung gewährleistet wird. Wie nach dem EG-Recht darf auch nach Ziffer 51 AV/AZO höchstens 4½ Stunden ununterbrochen gefahren werden. Spätestens dann ist eine Unterbrechung von mindestens einer ½ Stunde einzulegen. Sie ist damit um 15 Minuten kürzer als die Mindestunterbrechung nach Art. 7 VO (EWG) Nr. 3820/85. Die Vorschrift ist jedoch für den Geltungsbereich der EG-Verordnung, d. h. soweit sie mit ihr konkurriert, nicht anwendbar, weil sie nicht von Art. 11 VO (EWG) Nr. 3820/85 gedeckt ist. Danach wären nur höhere nationale Mindestwerte zulässig, Ziffer 51 AV/AZO bestimmt dagegen einen niedrigeren Mindestwert. Die Vorschrift behält damit nur für die nicht vom EG-Recht und nicht von § 15a StVZO, der die EG-Werte wiederholt, erfaßten Bereiche Geltung.

4. Tagesruhezeit

Auch hinsichtlich der Tagesruhezeit bestehen Unterschiede zwischen der Regelung in Art. 8 der VO (EWG) Nr. 3820/85 und der AV/AZO. Art. 8 des EG-Rechts bestimmt, daß die tägliche Ruhezeit nun mindestens 11 zusammenhängende Stunden beträgt, wobei sie aber dreimal pro Woche auf nicht weniger als 9 Stunden verkürzt werden kann. Neu ist gegenüber dem alten EG-Recht die Möglichkeit, die Tagesruhezeit — falls sie nicht verkürzt ist — auf 2 oder 3 Zeitabschnitte aufzuteilen, wobei aber einer dieser Zeitabschnitte mindestens 8 zusammenhängende Stunden betragen muß und sich dafür die Mindestruhezeit auf 12 Stunden erhöht. Vorteilhaft ist außerdem, daß die Mindest- (Tages)-Ruhezeit bei Zwei-Fahrer-Besatzungen generell 8 Stunden in einem Zeitraum von 30 Stunden beträgt; es wird also nicht mehr danach differenziert, ob das Fahrzeug eine Schlafkabine hat oder nicht.

Nach Ziffer 52 AV/AZO beträgt die ununterbrochene Ruhezeit zwischen zwei Schichten dagegen mindestens 11 Stunden; sie kann jedoch im Verkehrswesen auf 10 Stunden ununterbrochene Ruhezeit verkürzt werden. Hinsichtlich der Dauer der täglichen Ruhezeit von mindestens 11 zusammenhängenden Stunden stimmt damit die AV/AZO mit den Regelungen der EG-Verordnung überein. Während aber die EG-Verordnung eine Verkürzung der täglichen Ruhezeit dreimal pro Woche auf nicht weniger als 9 zusammenhängende Stunden zuläßt, darf nach der AV/AZO nur einmal auf 10 Stunden verkürzt werden. Es stellt sich damit die Frage, ob Ziffer 52 AV/AZO eine im Sinne von Art. 11 der VO (EWG) Nr. 3820/85 zulässige, abweichende nationale Regelung darstellt. Diese Frage ist m. E. zu verneinen; für Art. 11 VO (EWG) Nr. 3820/85 ist entscheidend, daß höhere Mindestwerte oder niedrigere Höchstwerte festgelegt werden. Es kommt nicht darauf an, ob die nationale Regelung „strenger“ ist oder sich „günstiger“ für den Arbeitnehmer auswirkt. Dies bedeutet, daß zwar national höhere Mindestwerte für Ruhezeiten zulässig sind, nicht aber ein generelles „Verbot“ einer Ruhezeitverkürzung oder -aufteilung. Zu einer anderen Auffassung besteht auch deswegen kein Anlaß, weil im Falle einer Verkürzung nach dem EG-Recht die verkürzte Zeit nachzuholen ist. Der nicht eindeutige Wortlaut des Art. 11 der VO (EWG) Nr. 3820/85 ist auch unter Berücksichtigung des Sinns und Zwecks der Verordnung entsprechend der hier vertretenen Ansicht auszulegen. Ziel der Verordnung ist nämlich „die Harmonisierung der Bedingungen des Wettbewerbs zwischen den Landverkehrsunternehmen, insbesondere im Straßenverkehrssektor sowie die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit im Straßenverkehr“. In den Gründen der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wird festgestellt, daß zwar „die in diesen Bereichen erzielten Fortschritte gewahrt werden müssen, es allerdings erforderlich sei, die Verordnung gegenüber der früheren Rechtslage flexibler zu gestalten, ohne daß dabei ihre Ziele beeinträchtigt werden. Diese

Ziele können nur verwirklicht werden, wenn die Verordnung weitgehend einheitlich innerhalb der europäischen Gemeinschaft angewendet wird. Neben den rechtlichen Gründen ist daher auch in tatsächlicher Hinsicht eine einschränkende Auslegung des Art. 11 der Verordnung geboten. Danach ist Ziffer 52 AV/AZO mit dem EG-Recht nicht vereinbar, so daß die Vorschrift im Hinblick auf die Tagesruhezeit hinter Art. 8 der EG-Verordnung zurücktritt, soweit sie mit ihr konkurriert (a. A. Wolf, Herbert, Sozialvorschriften für den Straßenverkehr, Anm. 3 zu Art. 8 VO (EWG) Nr. 3820/85).

Ein weiteres Rechtsproblem der Ziffer 52 AV/AZO liegt darin, daß die Vorschrift im Gegensatz zum EG-Recht keine Regelung für Fahrer in Doppelbesetzung trifft. Nach Art. 8 VO (EWG) Nr. 3820/85 muß in jedem Zeitraum von 30 Stunden, in dem sich mindestens 2 Fahrer im Fahrzeug befinden, jeder von ihnen eine tägliche Ruhezeit von 8 zusammenhängenden Stunden einlegen. Ziffer 52 AV/AZO enthält eine solche Regelung nicht. Dies kann jedoch nicht bedeuten, daß die nach dieser Vorschrift angeordnete Ruhezeit von 10 Stunden im Verkehrswesen auch für Zwei-Fahrer-Besetzungen gilt. Es ist vielmehr davon auszugehen, daß Ziffer 52 AV/AZO insoweit eine Lücke enthält, die durch das unmittelbar geltende EG-Recht ausgefüllt wird. Diese Auslegung ist ebenfalls vom Ziel und dem Zweck der EG-Verordnung gedeckt, eine möglichst große Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zu bewirken.

5. Wochenruhezeit

Nach Art. 8 Abs. 3 VO (EWG) Nr. 3820/85 muß der Fahrer in jeder Woche künftig eine auf 45 zusammenhängende Stunden erhöhte wöchentliche Ruhezeit nehmen. Wie auch nach dem bisherigen EG-Recht ist eine Verkürzung dieser Ruhezeit auf 36 Stunden am Standort und 24 Stunden unterwegs möglich. Der für die Verkürzung zu gewährende Ausgleich ist nach dem neuen EG-Recht nicht mehr schon in derselben Woche zu nehmen, sondern es genügt, wenn die fehlende Ruhezeit bis zum Ende der dritten folgenden Woche gewährt wird.

Wöchentliche Ruhezeiten, die in die vergangene oder in die begonnene Woche reichen, können entweder der einen oder der anderen Woche zugerechnet werden. Damit können die Schwierigkeiten, die durch den Übergang von der „rollenden“ Woche (Zeitraum von 7 aufeinanderfolgenden Tagen) auf die nun geltende „feste“ Woche (Montag 0.00 Uhr bis Sonntag 24.00 Uhr) verursacht werden, möglicherweise teilweise aufgefangen werden. Der grenzüberschreitende Personenverkehr, der nicht Linienverkehr ist, darf nach der Ausnahmeregelung in Art. 8 Abs. 5 der EG-Verordnung die Wochenruhezeit vollständig auf die nächste Woche übertragen.

6. Zusammenfassung

Aus all dem folgt, daß die neue EG-Verordnung keineswegs zu einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen geführt hat, sondern diese eher noch unterschiedlicher gemacht hat. Nimmt man auch die Regelungen des AETR zum Vergleich hinzu, verschärft sich die Situation noch, weil das AETR auf Grund der Änderungen des EG-Rechts nun mit diesem nicht mehr übereinstimmt.

In der Bundesrepublik Deutschland wird die Harmonisierung durch eine unvollkommene Anpassung des nationalen Rechts an das EG-Recht behindert. Die Regelungen der Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung gehen z. T. dem EG-Recht vor. Es handelt sich insoweit zwar um durch Tarifvertrag abdingbares Recht, in der Praxis bestehen jedoch kaum Tarifverträge mit diesbezüglichen Regelungen. Es kann i. ü. nicht Aufgabe der Tarifvertragsparteien sein, durch Anpassung der Tarifverträge die Anwendung supranationalen Rechts sicherzustellen. Dies bleibt nach wie vor Sache des Gesetzgebers; die Berufung auf die Tarifpartner erweist sich bei aller erfreulichen Respektierung der Tarifautonomie als Eingeständnis einer politischen Unfähigkeit, diese Arbeitszeitvorschriften neu zu regeln.