

## Projekt K

# Europäischer Wettbewerb und Ausbleibezeiten

## A b s c h l u s s b e r i c h t

Frankfurt/Main, 18. April 2011

mobifair – für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e. V.  
Westendstr. 52, 60325 Frankfurt am Main

Mit Projektunterstützung durch den Fonds für soziale Sicherung e. V.  
Niddastr. 98-102, 60329 Frankfurt am Main



## 1 Zusammenfassung

Im Rahmen der zunehmenden Liberalisierung des Schienengüterverkehrs und eines stark ausgeprägten Wettbewerbsumfelds in Deutschland, wird vor dem Hintergrund eines hohen Anteils des grenzüberschreitenden Verkehrs am gesamten Aufkommen des Schienengüterverkehrs, die Frage betrachtet, welche Wirkung die unterschiedlichen Lohn- und Sozialstandards bei interoperablem Verkehr auf die Wettbewerbsfähigkeit einzelner Unternehmen haben.

Anhand des Vergleichs der Umsetzung der EU Richtlinie 2005/47 sowohl national als auch mit Blick auf die Vereinbarung der Sozialpartner CER und ETF zu diesem Thema, wird ausgeführt, dass es in weiten Teilen keine Regelungsdefizit gibt, sondern ein Kontrolldefizit. Dies wird durch die Erfahrungen bei der Recherche gestützt.

Im Rahmen der Umsetzung des Projekts wurde deutlich, dass es für dritte – in diesem Fall eine Nichtregierungsorganisation (NRO) – nicht möglich war, verlässliche Angaben zu Fahrtzeiten und Pausenzeiten der öffentlichen Infrastruktur zu bekommen. Allerdings wurde durch die erhobenen Aussagen auch deutlich, dass selbst die Kontrollbehörde keine Möglichkeit einer umfassenden Erhebung hat, weil die Aufzeichnungsinstrumente keine personenbezogenen Verstöße aufzeichnen. So werden zwar die Fahrtzeiten der Lokomotiven aufgezeichnet, aber eine Kontrolle der Fahrzeiten der Lokführer ist nur anhand von Fahrbefehlen möglich. Im Vergleich zum LKW, wo mit der Fahrerkarte die Lenk- und Ruhezeiten nachvollziehbar aufgezeichnet werden und bei Kontrollen Vor-Ort ausgelesen werden können, ist dies im Schienengüterverkehr nicht möglich.

Als Ergebnis dieses Projekts fordert mobifair daher:

- die Einführung einer digitalen Fahrerkarte für jeden Lokführer. Ohne eine solche Karte, darf ein Zug nicht gefahren werden.
- eine öffentliche Dokumentation über die Nutzung der öffentlichen Infrastruktur Schiene, damit NROs ergänzend zu den Kontrollbehörden Missstände aufdecken können. Dazu wird weiterhin die Einbeziehung von Verkehrsdienstleistungen auf öffentlichen Infrastrukturen in das Verbraucherinformationsgesetz gefordert.
- die EU-Kommission auf, in ihrem anstehenden Bericht zur Umsetzung der EU-Richtlinie 2005/47 nicht nur den Stand der Umsetzung zu dokumentieren, sondern auch die Möglichkeiten der Kontrollen und die aufgedeckten Verstöße einzubeziehen.

## Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung .....	2
2	Einleitung .....	5
2.1	Ausgangslage .....	5
2.2	Ziel des Projekts .....	6
2.3	Umsetzung des Projekts .....	7
3	Der Wettbewerb im Güterverkehr .....	9
3.1	Wettbewerb in Europa .....	9
3.2	Wettbewerb in Deutschland .....	11
3.2.1	Allgemein .....	11
3.2.2	Im grenzüberschreitenden Verkehr .....	11
4	Die EU-Richtlinie 2005/47 .....	22
4.1	Nationale Umsetzung in Deutschland .....	25
4.2	Nationale Umsetzung in anderen europäischen Ländern .....	28
4.2.1	Allgemeines .....	28
4.2.2	Der Vergleich Deutschland – Österreich – Niederlande .....	29
4.3	Bewertung der nationalen Umsetzungen und Auswirkungen auf den Wettbewerb .....	29
5	Fallstudien: Güterverkehrskorridore in Deutschland .....	31
5.1	Europäische Güterverkehrskorridore .....	31
5.2	Ausgewählte Korridore zur Betrachtung .....	33
5.2.1	Korridor 1: Schweden – Hamburg (Teilstück EU-Korridor 3) .....	33
5.2.2	Korridor 2: Rotterdam/Antwerpen – Genua (Teilstück EU-Korridor 1) .....	35
5.2.3	Korridor 3: Rotterdam – Warschau (Teilstück EU-Korridor Nr. 8) .....	37
5.2.4	Korridor 6: Lyon – Mannheim .....	39
5.2.5	Korridor 10: Budapest – Tschechische Republik – Hamburg (Verbindung Hamburg mit EU-Korridor Nr. 7) .....	41
5.3	Anmerkungen zu allen kontrollierten Korridoren .....	42
6	Abschließende Bewertung und Forderungen .....	44
7	Anlage 1: Übersicht zur Umsetzung der Vereinbarung zwischen CER und ETF zur EU-Richtlinie 2005/47 EG .....	46
8	Anlage 2: Gegenüberstellung des Arbeitszeitrecht im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederland - Deutschland – Österreich) .....	56

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: EVU, die grenzüberschreitende Verkehre von oder nach Deutschland fahren.....	11
Tabelle 2: Grenzübergänge im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr .....	19
Tabelle 3: Europäische Güterverkehrskorridore. Quelle EU-Verordnung 913/2010, eigene Darstellung. .....	32
Tabelle 4: Routenprofil Korridor 1.....	34
Tabelle 5: Aufschlüsselung der Fahrtstrecke Oslo - Rostock (Korridor 1a) .....	34
Tabelle 6: Aufschlüsselung der Fahrtstrecke Turku - Padborg (Korridor 1b).....	34
Tabelle 7: Routenprofil Korridor 2.....	36
Tabelle 8: Aufschlüsselung der Fahrtstrecke Rotterdam - Genua (Korridor 2a).....	36
Tabelle 9: Aufschlüsselung der Fahrtzeiten Antwerpen - Genua (Korridor 2b) .....	36
Tabelle 10: Routenprofil Korridor 3 .....	38
Tabelle 11: Aufschlüsselung der Fahrtzeit von Rotterdam nach Warschau (Korridor 3) .....	38
Tabelle 12: Routenprofil Korridor 6 .....	39
Tabelle 13: Aufschlüsselung der Fahrtzeit von Valencia nach Mannheim (Korridor 6) .....	40
Tabelle 14: Routenprofil Korridor 10 .....	41
Tabelle 15: Aufschlüsselung der Fahrtzeit von Budapest nach Hamburg (Korridor 10) .....	42
Tabelle 16: Übersicht zur Umsetzung der Vereinbarung der CER und ETF bzw. der EU-Richtlinie 2005/47 (Anlage 1) .....	55
Tabelle 17: Ländervergleich Deutschland - Österreich – Niederlande (Anlage 2).....	72

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Liberalisierungsindex Bahn, Quelle: IBM, DBAG, eigene Darstellung .....	9
Abbildung 2: Wettbewerb in Europa. Quelle: VBA/Eurostat/DESTATIS, 2006, eigene Darstellung.....	10
Abbildung 3: Beförderungsleistung nach Hauptverkehrsrelationen in Mrd. tkm. Quelle: DESTATIS, eigene Darstellung.....	18
Abbildung 4: Beförderungsmenge nach Hauptverkehrsrelation. Quelle: DESATIS, eigene Darstellung .....	19
Abbildung 5: Grenzübergänge im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr .....	21
Abbildung 6: Europäische Güterverkehrskorridore. Quelle: RailNet Europe. ....	31
Abbildung 7: Korridor 1 Schweden – Hamburg, Quelle: RailNet Europe .....	33
Abbildung 8: Fahrzeit und Netzstruktur des Korridors 1 ( Schweden – Hamburg), Quelle: RailNet Europe .....	34
Abbildung 9: Korridor 2 Rotterdam/Antwerpen – Genua, Quelle: RailNet Europe.....	35
Abbildung 10: Fahrzeit und Netzstruktur des Korridors 2 (Rotterdam/Antwerpen – Genua), Quelle: RailNet Europe .....	36
Abbildung 11: Korridor 3 Rotterdam - Warschau .....	37
Abbildung 12: Fahrzeit und Netzstruktur des Korridors 3 (Rotterdam – Warschau), Quelle: RailNet Europe .....	38
Abbildung 13: Korridor 6 Lyon – Mannheim, Quelle: Railnet Europe .....	39
Abbildung 14: Fahrzeit und Netzstruktur des Korridors 6 (Valencia – Mannheim), Quelle: RailNet Europe .....	40
Abbildung 15: Korridor 10 Budapest – Hamburg, Quelle: Railnet Europe .....	41
Abbildung 16: Fahrzeit und Netzstruktur des Korridors 10 (Budapest – Hamburg), Quelle: RailNet Europe .....	42

## 2 Einleitung

### 2.1 Ausgangslage

Beginnend mit der europäischen Richtlinie 91/440/EWG wurden die Rahmenbedingungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Europäischen Union tiefgreifenden Änderungen unterzogen. In der Folge des ersten<sup>1</sup> und zweiten<sup>2</sup> Eisenbahnpakets<sup>3</sup> kam es bis 2007 zu einer vollständigen Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarkts. Beide Gesetzespakete sind bezüglich der Wettbewerbssituation national umgesetzt worden. Infolge dieser Änderungen wurde die Struktur, aber auch die Organisation des europäischen Schienenverkehrsmarkts heterogener. Das hat unter anderem Auswirkungen auf die Beschäftigten sowie deren Arbeitsbedingungen in der Bahnbranche.

Mit der Beschlussfassung zur EU-Richtlinie 2005/47 hat die EU versucht, neben der Öffnung des europäischen Marktes für Eisenbahnverkehrsleistungen, gleichzeitig die Arbeitsbedingungen zu regulieren, um den Wettbewerb nicht einseitig auf dem Rücken der Beschäftigten auszutragen. Im Bericht der EU-Kommission zur Umsetzung der Richtlinie heißt es dazu:

*Diese Politik muss mit sozialen Maßnahmen – vor allem zum Schutz der Gesundheit und der Sicherheit des fahrenden Personals – einhergehen; dabei soll ein Wettbewerb vermieden werden, der lediglich auf unterschiedlichen Arbeitsbedingungen basiert.*

Vor dem Hintergrund dieser wettbewerblichen Entwicklung hatten die im Eisenbahnsektor wirkenden Sozialpartner 2002 beschlossen, hinsichtlich der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals, das im grenzüberschreitenden Verkehr tätig ist, Mindeststandards auszuhandeln. Diese Initiative der Sozialpartner führte im Jahr 2004 zur Unterzeichnung der „Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr“ zwischen der CER, der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen, und ETF, der Europäischen Transportarbeiter-Föderation.

---

<sup>1</sup> Richtlinien 2001/12/EG, 2001/13/EG und 2001/14/EG

<sup>2</sup> Richtlinie 2004/49/EG, Richtlinie 2004/50/EG, Richtlinie 2004/51/EG, Verordnung (EG) Nr. 881/2004

<sup>3</sup> Das dritte Eisenbahnpaket wirkt sich vor allem auf den Personenverkehr aus. Mit Blick auf den Schienengüterverkehr ist aus diesem Paket allerdings vor allem die Einführung eines europäischen Lokführerscheins von Relevanz.

Diese Vereinbarung wurde anschließend durch die EU Kommission in die o.g. Richtlinie überführt und legt weitergehender als die europäische Arbeitszeitrichtlinie Mindeststandards bezüglich der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr fest. So werden im Rahmen der Mindeststandards die tägliche Ruhezeit am Wohnort, die auswärtige tägliche Ruhezeit, die Pausen, die wöchentliche Ruhezeit und die Fahrzeit geregelt. Sie sollten den bestehenden Unterschieden in den Systemen der Mitgliedstaaten entgegenwirken, um „einen Wettbewerb zu verhindern, der allein auf den Unterschieden zwischen den Arbeitsbedingungen beruht“<sup>4</sup>.

Da inzwischen in vielen Ländern die Umsetzung durch gesetzgeberische Handlungen oder Vereinbarungen der Sozialpartner erfolgte, stellt sich die Frage, ob die damit verbundenen Ziele erreicht werden konnten. Dies zumal vor dem Hintergrund, dass in diesem Zusammenhang die bereits eingeleiteten Initiativen der EU zur Liberalisierung, Deregulierung und Stärkung des Schienengüterverkehrs durch weitere Maßnahmen ergänzt werden.

Das Ziel der EU ist es, noch stärker auf den Aufbau eines integrierten und wettbewerbsfähigen europäischen Eisenbahnraumes hinzuwirken. Im Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik bis 2010 wurde deshalb der Wille der Kommission zum Ausdruck gebracht, die Schaffung eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes zu unterstützen. Im Jahr 2010 wurden dann im Europäischen Parlament und in der EU-Kommission 9 Korridore beschlossen, auf denen bis 2013 bzw. 2015 die Infrastruktur so weiterentwickelt wird, dass der Güterverkehr Vorrang hat.

## 2.2 Ziel des Projekts

Ziel des Projektes war es, die Wettbewerbssituation im grenzüberschreitenden Verkehr zu analysieren und das Ausmaß der Wettbewerbsverzerrung durch unterschiedliche Umsetzung der Richtlinie 2005/47/EG oder durch Umgehung der rechtlichen Vorschriften abzuschätzen. Dazu sollte die nationale Umsetzung der Richtlinie in den angrenzenden Ländern verglichen und Abschätzungen für Wettbewerbsvor- und -nachteile getroffen werden.

---

<sup>4</sup> S. Follow-up der Vereinbarung über die Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im Interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr, S. 2, CER und ETF, 2010.

Ziel war es daher, aus dem Vergleich der nationalen Umsetzungen der Richtlinie 2005/47 Bewertungen abzuleiten und Vorschläge für eine bessere Kontrolle der Richtlinie und ihrer Umsetzung in Deutschland zu machen.

### 2.3 Umsetzung des Projekts

Ein Bericht über die nationalen Umsetzungen der Richtlinie steht noch aus, doch wurden bei der Umsetzung die vorhandenen Spielräume unterschiedlich genutzt. Ein Vergleich fiel generell schwer, da die Umsetzung nicht immer entsprechend dokumentiert und zugänglich ist.

Hinzu kommt, dass es im Rahmen der Verhandlungen zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern noch kein abschließendes Ergebnis über die Ausgestaltung der Regelung zu auswärtigen Ruhezeiten (gemäß Ziffer 4, EU 2005/27) gibt.

Trotz des Appells der europäischen Gesetzgeber werden die Vorschriften zu auswärtigen Ruhezeiten (ebd.) umgangen, um so Wettbewerbsvorteile zu sichern.

Im Rahmen der Erhebung des Wettbewerbsumfeldes ist festzuhalten, dass es in Deutschland keine Verpflichtung gibt, Verkehre im Kursbuch zu nennen. Das Güterkursbuch zeigt nur Verkehre von DB Schenker Rail. Hinzu kommt, dass es keine öffentlich einsehbare Dokumentation darüber gibt, wer für welchen Zeitraum welche Strecke gebucht hat und wo möglicherweise Zeiten für Pausen oder Lokführerwechsel eingeplant sind. Hinzu kommt weiter, dass die Bundesnetzagentur nur die Leistungen der ausländischen EVU, jedoch nicht deren genutzte Strecken erhebt.

Dadurch war die Dokumentation des Wettbewerbsumfeldes und die Überprüfung der Zeiten beim Fahren auf dem Führerstand nicht direkt möglich. Es lässt sich aber aufgrund von Recherchen vor Ort festhalten, dass oftmals Lokführerwechsel an der Grenze stattfinden und wegen fehlender Streckenkenntnisse entweder auf die Nutzung von deutschem Personal oder auf eine Kooperation mit DB Schenker Rail zurückgegriffen wird. Im Gegensatz mussten wir aber auch feststellen, dass Lokführer mit weit überhöhten Fahrzeiten unterwegs waren. So zum Beispiel in Salzburg, wo Lokführer offen zum Ausdruck brachten, dass sie schon „sehr, sehr lange unterwegs sind“.

Eine gegenseitige Anerkennung von Lokführern für Fahrten im Netz findet nach Fähigkeitsprüfung mit Lokführern aus Dänemark, Österreich

den Niederlanden und der Schweiz nur im grenznahen Raum statt. Eine Übernahme eines längeren Verkehrs innerhalb Deutschlands durch Lokführer aus Nachbarländern findet so gut wie nicht statt.

Bezüglich der Transparenz und der Dokumentation besteht aus unserer Sicht erheblicher Nachholbedarf. Nur durch eine transparente Dokumentation der Fahrten ist eine weitergehende Kontrolle möglich. Diese Kontrolle ist ein wichtiger Baustein für die Erhöhung der Sicherheit auf der Schiene und aller Verkehrsteilnehmer.

### 3 Der Wettbewerb im Güterverkehr

#### 3.1 Wettbewerb in Europa

Der Fortschritt und die Reichweite der nationalen Umsetzungen der Liberalisierung und der Deregulierung sind in den Mitgliedsstaaten unterschiedlich weit fortgeschritten. Einen groben Überblick darüber kann der Liberalisierungsindex Bahn aus dem Jahr 2007 geben. Er weist aus, dass im Bereich Güterverkehr die Marktöffnung deutlich weiter fortgeschritten ist als im Bereich des Personenverkehrs, doch auch im Güterverkehr reicht die Spannweite von 908 (von 1000 möglichen) Punkten bis zu 458 Punkten.

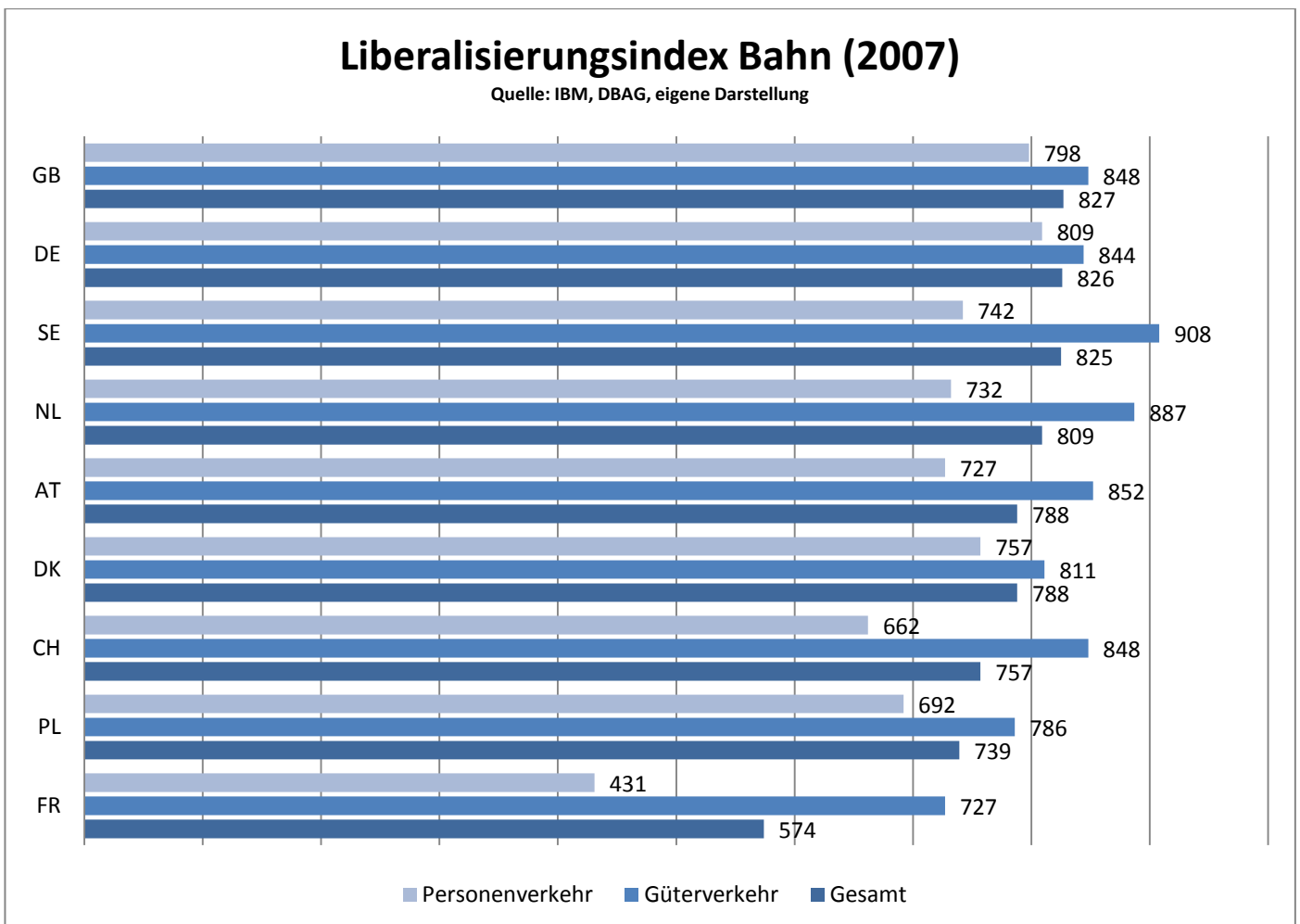


Abbildung 1: Liberalisierungsindex Bahn, Quelle: IBM, DBAG, eigene Darstellung

Um die Zahlen vergleichbar zu machen lässt sich als Anhaltspunkt nehmen, dass bereits im Jahr 2008 in Deutschland rund 250 Eisenbahnverkehrsunternehmen im Güterverkehr aktiv waren, in Frankreich rund 10.

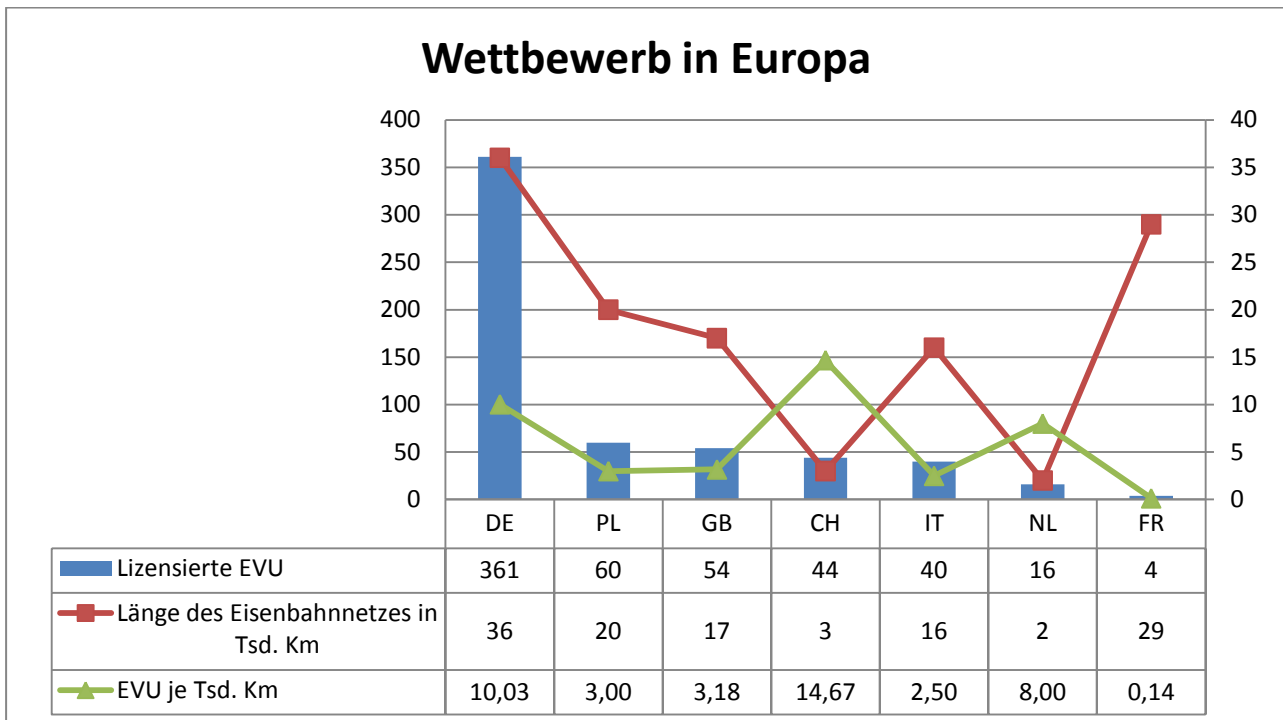


Abbildung 2: Wettbewerb in Europa. Quelle: VBA/Eurostat/DESTATIS, 2006, eigene Darstellung.

Die führenden Verkehrsunternehmen in Europa sind:

- DB Schenker Rail (Deutschland), 4.6 Mrd Euro Umsatz
- Fret SNCF (Frankreich), 1.6 Mrd Euro Umsatz
- PKP Cargo (Polen), 1.5 Mrd Euro Umsatz
- Rail Cargo Austria (Österreich), 1.4 Mrd Euro Umsatz
- SBB Cargo (Schweiz), 0,8 Mrd Euro Umsatz
- FS Trenitalia (Italien), 0,8 Mrd Euro Umsatz

## 3.2 Wettbewerb in Deutschland

### 3.2.1 Allgemein

In Deutschland hat sich seit der Öffnung der Märkte ein breites Wettbewerberspektrum etabliert. Der Marktanteil der privaten Wettbewerber gegenüber dem Marktführer DB Schenker Rail stieg von rund 14 Prozent im Jahr 2005 auf rund 25 Prozent im Jahr 2009. Mit über 250 lizenzierten EVU ist der deutsche Schienengüterverkehrsmarkt stark aufgesplittet. Spezialisierte Betreiber im kombinierten Verkehr oder von Ganzzügen für die Chemische Industrie zusammen mit Komplettanbietern über die gesamte Logistikkette, wie die DB Schenker Rail, zeichnen die Vielfalt im deutschen Schienengüterverkehr aus.

### 3.2.2 Im grenzüberschreitenden Verkehr

Derzeit gibt es folgende Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, die im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind:

**Tabelle 1: EVU, die grenzüberschreitende Verkehre von oder nach Deutschland fahren.**

	EVU	Kooperationspartner	Kunden/Auftraggeber	Destination von (Land)	Destination nach (Land)
1	Alcotrans Container Line	Rurtalbahn Cargo [Traktion]		Niederlande	Deutschland
2	BCB (Bayrische CargoBahn GmbH)	Veolia Cargo France SAS	Ford	Deutschland	Frankreich
3	BCB (Bayrische CargoBahn GmbH)	SNCF Fret	ScandFibre Logistics	Deutschland	Frankreich
4	BCB (Bayrische CargoBahn GmbH)	rail4chem Transalpin, Captrain Italia	ScandFibre Logistics	Deutschland	Italien
5	BE (Bentheimer Eisenbahn)			Deutschland	Niederlande
6	BLG Autotrains	Rotterdam Rail Feeding (Traktion)	Volkswagen	Deutschland	Niederlande
7	boxXpress	ITL Eisenbahn [Traktion - Deutschland], OKD, Doprava [Traktion - Tschechien]	RSE Railways	Deutschland	Tschechien
8	boxXpress		RSE Railways	Deutschland	Ungarn
9	Bräunert Eisenbahnverkehr		RailTransport s.r.o.	Polen	Deutschland
10	Bring	TX Logistik AG [Traktion]		Niederlande	Norwegen
11	Captrain	Hector Rail AG	Scandfibre Logistics AG	Schweden	Deutschland
12	Captrain	Hector Rail	SFL (Scandfibre Logistics)	Schweden	Europa
13	Captrain Benelux	SNCF Fret Benelux		Deutschland	Belgien

14	Captrain Benelux	SNCF Fret Benelux B.V.	Maersk Line	Deutschland	Niederlande
15	Captrain Deutschland	SNCF Fret (Transportstrecke in Frankreich), <b>ITL (Transportstrecke in Deutschland)</b> , PKP Cargo (Transportstrecke in Polen)	Peugeot SA	Frankreich	Russland
16	CFL Cargo			Deutschland	Frankreich
17	CFL Cargo	CFL Cargo Deutschland	ArcelorMittal	Deutschland	Luxemburg
18	CFL Cargo	Fret SNCF (Feeder-Züge)		Frankreich	Deutschland
19	CFL Cargo			Polen	Dänemark
20	CFL Cargo	CTL Logistics (Transportstrecke in Polen), <b>CFL Cargo Deutschland (Transportstrecke Deutschland &amp; Frankreich)</b>		Polen	Frankreich
21	CFL Cargo	PKP Cargo (Transportstrecke in Polen), <b>EKO Transportgesellschaft (Transportstrecke Deutschland &amp; Frankreich)</b>		Polen	Frankreich
22	CFL Cargo	PKP Cargo [Traktion bis Grenzbahnhof Forst], Crossrail [Traktion Basel-Menznau]	Kronotex GmbH & Co.	Polen	Schweiz
23	CFL Cargo	CD Cargo		Tschechien	Deutschland
24	CFL Cargo	CD Cargo		Tschechien	Frankreich
25	ChemOil	SBB Cargo	Shell	Deutschland	Schweiz
26	Crossrail AG		Reederei P&O Ferry-masters	Belgien	Italien
27	Crossrail AG		FIAT	Deutschland	Belgien
28	Crossrail AG		Mosolf Automotive Railway	Deutschland	Belgien
29	Crossrail AG		Shuttle B.V.	Niederlande	Italien
30	Crossrail AG		Mosolf Automotive Railway	Niederlande	Österreich
31	CTL			Deutschland	Polen
32	CTL		CFL Cargo	Polen	Deutschland
33	CTL	CFL Cargo S.A. (Übergabe an Hauptfrachtführer für Weitertransport nach Varangéville [FR])		Polen	Deutschland
34	CTL Logistics		Spedcont	Deutschland	Polen
35	CTL Logistics	CC-Logistik		Deutschland	Polen
36	CTL Logistics	Willy Petersen (zweiter Auftraggeber)	Schavemaker	Deutschland	Polen
37	CTL Logistics		E.ON	Niederlande	Deutschland
38	CTL Logistics	SNCF, LTE	DHL Rail Europe	Osteuropa	Frankreich
39	CTL Logistics		Güterbahn Transport	Polen	Deutschland

40	CTL Logistics	CTL Logistics Express Sp. z o.o., CTL Logistics Deutschland GmbH	PGE Eletrownia Opole	Polen	Deutschland
41	CTL Logistics GmbH	Havelländische Eisenbahn AG (hvle) erbringt die Traktion auf der letzten Meile	BSH Bosch & Siemens Hausgeräte GmbH	Polen	Deutschland
42	DB AG			China	Deutschland
43	DB Schenker		Saint-Gobain Logistik	Deutschland	Polen
44	DB Schenker			Slowakei	Niederlande
45	DB Schenker	Captrain, LTE, Transport Czech Republik		Tschechien	Niederlande
46	DB Schenker Rail		TWE (Teuteburger Wald Eisenbahn AG)	Deutschland	Frankreich
47	DB Schenker Rail		Max Bögl	Deutschland	Polen
48	DB Schenker Rail		Kronotex GmbH & Co.	Polen	Schweiz
49	DB Schenker Rail AG	TX Logistik AG [Traktion nördlich des Brenners]	Fercam AG	Deutschland	italien
50	DB Schenker Rail AG	Rail Logistics and Forwarding	Praefa GmbH	Deutschland	Schweden
51	DB Schenker Rail UK			Deutschland	Großbritannien
52	DFDS	GBRf		Großbritannien	Italien
53	Dortmunder Eisenbahn Gesell- schaft	Captrain Benelux	ScandFibre Logistics	Deutschland	Niederlande
54	ERS (European Rail Shuttle B.V.)	PKP Cargo		Deutschland	Polen
55	ERS (European Rail Shuttle B.V.)	SBB Cargo AG (Traktion ab Basel)		Niederlande	Italien
56	ERS (European Rail Shuttle B.V.)	SBB Cargo International ab Basel		Niederlande	Italien
57	ERS (European Rail Shuttle B.V.)			Niederlande	Polen
58	ESR Railways GmbH		Maersk Line	Deutschland	Niederlande
59	EWS			Italien	Großbritannien
60	Frankfurter Kombiverkehr KG			Deutschland	Österreich
61	Gefco	Captrain Deutschland, Transcon- tainer		Frankreich	Russland
62	General Transport Service (GTS)	Crossrail (Traktion zwischen Zeebrügge und Piacenza, sonst GTS)		Italien	Niederlande
63	Green Cargo			Deutschland	Schweden
64	Green Cargo	DB Schenker Rail Scandinavia [Produktion & Verkehrsabwicklung]		Schweden	Deutschland
65	Güterverkehr mgH & Co. KG		BASF	Deutschland	Belgien
66	Hector Rail		SFL (Scandfibre Logis- tics)	Schweden	Deutschland
67	Hector Rail		Van Dieren Maritime	Schweden	Deutschland
68	Hector Rail	Green Cargo	ScandFibre Logistics	Schweden	Deutschland
69	HGK (Häfen- u. Güterverkehr Köln)		TX Logistik AG	Niederlande	Italien

70	Hödlmayr International AG	WLG Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH [Traktion], HGK [Traktion]		Deutschland	Österreich
71	Hödlmayr International AG	Touax, Raabersped, Wiender Lokalbahnen Cargo GmbH	Dacia	Rumänien	Belgien
72	Hupac Intermodal	SBB Cargo AG [Traktion]		Deutschland	Italien
73	Hupac Intermodal	Crossrail [Traktion]		Niederlande	Deutschland
74	Hupac Intermodal & Cemat	SBB Cargo AG		Deutschland	Italien
75	Hupac Intermodal & Cemat	Crossrail AG		Deutschland	Niederlande
76	Hupac Intermodal & Cemat	DB Schenker Rail [Traktion in den Niederlanden und Deutschland], Rail Cargo Austria [Österreich]		Niederlande	Italien
77	Hupac Intermodal & Cemat	DB Schenker Rail (Traktion)		Niederlande	Schweiz
78	ICF		Gartner	Deutschland	Griechenland
79	ICF		Gartner	Deutschland	Niederlande
80	ICF		Gartner	Deutschland	Rumänien
81	ICF		Gartner	Deutschland	Türkei
82	ICF		Gartner	Deutschland	Ungarn
83	ICF			Niederlande	Österreich
84	ICF			Niederlande	Schweiz
85	ICF (Intercontainer-Interfrigo)	B-Cargo, DB Schenker Rail, Rail Cargo Austria (RCA), Rail Cargo Hungaria (RCH) [Traktion]		Belgien	Ungarn
86	ICF (Intercontainer-Interfrigo)	SBB Cargo AG [Traktion], DB Schenker Rail, Trenitalia		Deutschland	Italien
87	IGE (Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr GmbH & Co. KG)			Deutschland	Ungarn
88	Inntalbahn	ACTS Nederland	Siliziumwerk Pocking GmbH	Niederlande	Deutschland
89	Inter Ferry Boats (IFB)	Rurtalbahn (Traktion bis Ebenfurth), LTE (Abwicklung in Österreich), Gysev Cargo (Transport in Ungarn)		Deutschland	Ungarn
90	Italcontainer			Deutschland	Italien
91	Italia Logistica	Trenitalia Cargo, Porail		Italien	Weissrussland
92	ITL		NYK Line B.V./Bayernhafen GmbH & Co. KG	Deutschland	Belgien
93	ITL			Slowakei	Deutschland
94	ITL Cargo		NYK Line B.V./Bayernhafen GmbH & Co. KG	Deutschland	Niederlande
95	ITL Cargo	CD Cargo (Transport ab tschechischer Grenze)	ScandFibre Logistics	Deutschland	Tschechien
96	Kombiverkehr GmbH & Co. KG			Deutschland	Frankreich

97	Kombiverkehr GmbH & Co. KG			Deutschland	Italien
98	Kombiverkehr GmbH & Co. KG		kombinierten Güterverkehr mbH&Co. KG	Deutschland	Schweiz
99	Kombiverkehr GmbH & Co. KG			Deutschland	Österreich
100	Kombiverkehr GmbH & Co. KG			Deutschland	Polen
101	Kombiverkehr GmbH & Co. KG			Deutschland	Tschechien
102	Kombiverkehr GmbH & Co. KG			Polen	Deutschland
103	Kombiverkehr GmbH & Co. KG			Schweiz	Deutschland
104	Kombiverkehr GmbH & Co. KG			Deutschland	Belgien
105	Kube CON		SETG (Salzburger Eisenbahn TransportLogistik)		
106	Locon Logistik & Consulting AG			Deutschland	Österreich
107	Locon Logistik & Consulting AG			Niederlande	Österreich
108	LTE			Ungarn	Deutschland
109	LTE	RSE		Ungarn	Niederlande
110	LTE Logistik und Transport	Captrain	OMV	Deutschland	Slowakei
111	LTE Logistik und Transport	EMN Eisenbahnbetriebe Mittlerer Neckar GmbH		Slowakei	Deutschland
112	MAR (Mosolf Automotive Railway)	PKP Cargo	FIAT	Deutschland	Belgien
113	MAR (Mosolf Automotive Railway)	PKP Cargo	FIAT	Polen	Deutschland
114	MWB (Mittelweserbahn (GmbH) (Mittelweser Bahn)			Ungarn	Belgien
115	MWB (Mittelweserbahn (GmbH) (Mittelweser Bahn)			Ungarn	Niederlande
116	Nordossola Trasporti			Italien	Deutschland
117	OHE (Osthannoverschen Eisenbahnen)			Deutschland	Niederlande
118	Ökombi			Deutschland	Italien
119	PCT (Private Car Train)		ARS Altmann AG	Tschechien	Deutschland
120	PKP Cargo		PGNiP	Italien	Polen
121	Quadrum Raillogistics	Rurtalbahn (Traktion bis Basel Multi Terminal), BLS Cargo (Traktion bis Novara)		Belgien	Italien
122	Quadrum Raillogistics	Trainsport AG [Traktion Antwerpen-Aachen West], Rurtalbahn GmbH [Aachen West-Basel] & BLS Cargo AG [Basel-Novara]		Belgien	Italien
123	Quadrum Raillogistics			Deutschland	Italien
124	Rail Cargo Austria	Intercontainer Austria (ICA)		Deutschland	Österreich
125	Raildoox		SETG (Salzburger Eisenbahn TransportLogistik)		

126	RAN (Railservice Alexander Neubauer GmbH)		Via Cargo Logitics	Polen	Deutschland
127	RSE (Rhein-Sieg Eisenbahn)		LTE	Ungarn	Niederlande
128	RTB Cargo (Ruhrthalbahn Cargo GmbH)	Wiener Lokalbahnen, Transport	Mosolf Automotive Railway	Deutschland	Belgien
129	RTB Cargo (Ruhrthalbahn Cargo GmbH)		Alcotrans Container Line B.V. & Danser Group	Niederlande	Deutschland
130	RTB Cargo (Ruhrthalbahn Cargo GmbH)	Wiener Lokalbahnen, Transport	Mosolf Automotive Railway	Niederlande	Österreich
131	RTS (Rail Traction Service)			Deutschland	Schweiz
132	RTS (Rail Transport Service)	RTS Rail Transport Service GmbH		Ungarn	Deutschland
133	SBB Cargo		Ewals Cargo Care	Deutschland	Italien
134	SBB Cargo		Ford	Deutschland	Italien
135	SBB Cargo	ACTS Nederland	Schweizer Güterbahn	Deutschland	Niederlande
136	SBB Cargo		Inter Ferry Boats	Frankreich	Italien
137	SETG (Salzburger Eisenbahn TransportLogistik)	Wincanton	Fret SNCF	Frankreich	Deutschland
138	SETG (Salzburger Eisenbahn TransportLogistik)		Fret SNCF	Frankreich	Österreich
139	SETG (Salzburger Eisenbahn TransportLogistik)			Niederlande	Deutschland
140	SNCB Cargo			Deutschland	Belgien
141	SNCF			Frankreich	Schweden
142	SNCF Fret Benelux			Polen	Belgien
143	Stena Line			Schweden	Deutschland
144	Stinnes		SFL (Scandfibre Logistics)	Schweden	Europa
145	TFG Transfracht			Niederlande	Österreich
146	TFG Transfracht			Niederlande	Schweiz
147	TFG Transfracht			Österreich	Deutschland
148	Transport		Rurtalbahn Cargo	Deutschland	Belgien
149	Trans Eurasia Logistics (TEL)	InterRail Services (IRS)		Deutschland	GUS-Staaten
150	Transpetrol	Mittelweserbahn (MWB), LTE Logistik & Transport (Traktion)		Deutschland	Osteuropa
151	Transpetrol	Mittelweserbahn (MWB), LTE Logistik & Transport (Traktion)	LTE	Deutschland	Ungarn
152	TX Logistik AG		IVECO	Deutschland	Italien
153	TX Logistik AG		IMS Intermove Systems Expeditions- & Transport GmbH	Deutschland	Österreich
154	TX Logistik AG			Italien	Deutschland
155	TX Logistik AG			Italien	Schweden

156	TX Logistik AG			Niederlande	Italien
157	TX Logistik AG			Polen	Deutschland
158	Wincanton Rail GmbH	Bayrische CargoBahn CBC (Traktion)		Deutschland	Österreich
159	WLC (Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH)		IMS Intermove Systems Speditions- & Transport GmbH	Deutschland	Österreich

Durch seine zentrale Lage in Europa und die gute infrastrukturelle Anbindung der wichtigen Umschlaghäfen Hamburg und Bremen ist Deutschland besonders interessant für den Schienengüterverkehr. Daher finden sich auch 3 der 9 europäischen Frachtkorridore zum Teil in Deutschland (s.u.).

Bereits jetzt lässt sich feststellen, dass zwischen 30 Prozent (Beförderungsmenge) und 50 Prozent (Beförderungsleistung)<sup>5</sup> der Schienengüterverkehre in Deutschland grenzüberschreitend sind.

Der Güterverkehr ist in den letzten Jahren bis zur Wirtschaftskrise stetig gewachsen und im europäischen Vergleich ist in Deutschland der Anteil der grenzüberschreitenden Verkehre entsprechend hoch.

Je nach Berechnungsgrundlage variiert der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs (inkl. des Durchgangsverkehrs) zwischen 30 Prozent und 50 Prozent. Dies zeigt auch die Bedeutung Deutschlands für den europäischen Güterverkehrsmarkt und erklärt auch das hohe Interesse von Anbietern, sich auf diesem Markt zu etablieren und erklärt den Druck die Liberalisierung des Marktes fortzuführen.

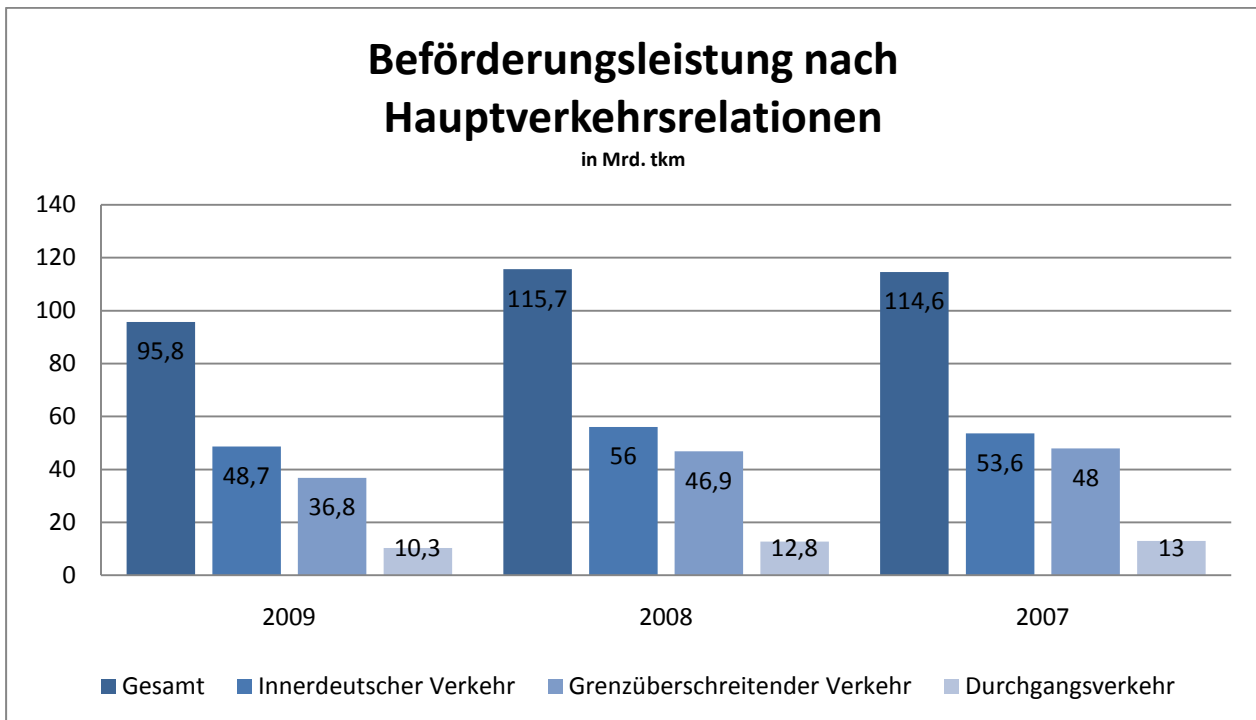


Abbildung 3: Beförderungsleistung nach Hauptverkehrsrelationen in Mrd. tkm. Quelle: DESTATIS, eigene Darstellung

<sup>5</sup> Vergl.: HBS Zukünftige Trends der Schienengüterverkehrs in Deutschland und Europa, 2011, Manuskript vom 26.11.2011, S. 41.

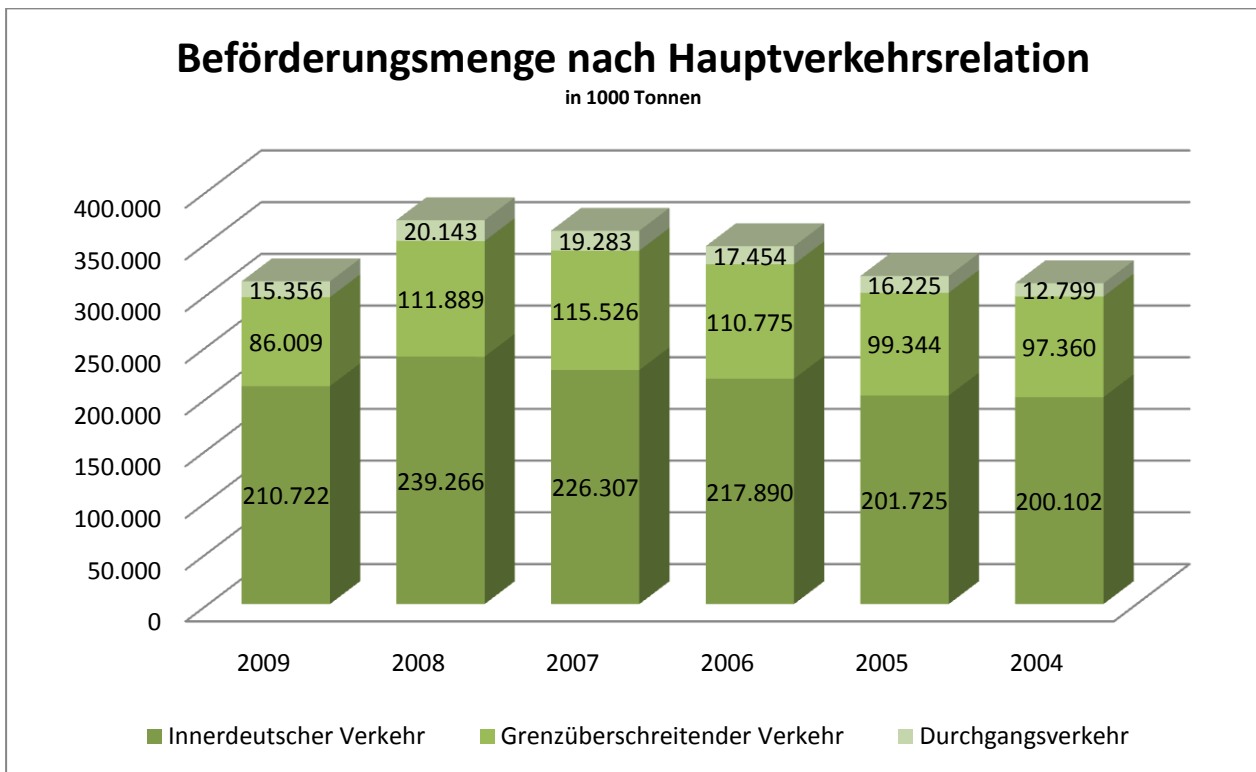


Abbildung 4: Beförderungsmenge nach Hauptverkehrsrelation. Quelle: DESATIS, eigene Darstellung

Der Unterschied liegt vor allem in den höheren Transportweiten beim grenzüberschreitenden Verkehr begründet. Der Rückgang der Beförderungsleistung und –menge in 2009 ist auf die einsetzende Wirtschaftskrise zurückzuführen. In den vorläufigen Statistiken für das Jahr 2010 sind aber wieder steigende Werte zu verzeichnen, dass damit zu rechnen ist, dass bis Mitte des Jahrzehnts die Vorkrisenwerte überflügelt sein werden.

Im Rahmen des grenzüberschreitenden Verkehrs lassen sich die folgenden Grenzübergänge als Haupttransitstellen herausfiltern:

Tabelle 2: Grenzübergänge im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr

	Grenzübergang	von/nach Land	in Transit nach
1, 2	Padborg/ Flensburg	Dänemark	Schweden
3	Emmerich	Niederlande	Rotterdam
4	Aachen	Belgien	Antwerpen
5	Bad Bentheim	Niederlande	Rotterdam
6	Forbach/ Saarbrücken	Frankreich	Spanien
7	Bad Schandau	Tschechien	Ungarn
8	Basel (CH)	Schweiz	Italien
9	Frankfurt/Oder	Polen	

Über sie läuft der Großteil des grenzüberschreitenden Verkehrsaufkommens, sie waren daher für die weitere Untersuchung und die Auswahl von Rechercheobjekten maßgeblich. Gerade diese Grenzübergänge stellen die Schnittstellen der unterschiedlichen Arbeitszeitregime dar und sie bilden daher auch die kritischen Punkte für die Kontrollen der Einhaltung. Dies ist noch verstärkt der Fall, wenn die Unternehmen mit Personal arbeiten, das auf beiden Seiten der Grenze fahren kann.

### **3.2.2.1 Exkurs: Vorrecherche**

Eine Vorrecherche an mehreren Grenzübergängen hat diesen Eindruck bestätigt. Mehrmals berichteten Fahrer, dass sie bereits die zulässigen Fahrzeiten überschritten hätten oder ihnen entsprechende Berichte von Kollegen vorlägen. Eine Dokumentation darüber war nicht möglich, da die Fahrer nicht bereit waren ihre Fahrdokumente auszuhändigen. Es wurde allerdings auch berichtet, dass die vorhandenen Dokumentationen (Indusi und Fahrbefehle) nicht ausreichten, um eine lückenlose Kontrolle zu gewährleisten.

Einerseits ist die elektronische Fahrzeitaufzeichnung nur fahrzeuggebunden, nicht fahrerbezogen und andererseits werden Fahrbefehle auch aufgeteilt, um geplante Überschreitungen zu kaschieren.

Im Laufe des Projektes konnten wir die bestehenden Grenzbahnhöfe ermitteln und bezüglich kritischer Routen zur Beobachtung und Dokumentation auswählen.



Abbildung 5: Grenzübergänge im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr

## 4 Die EU-Richtlinie 2005/47

Die „Vereinbarung zwischen der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) über bestimmte Aspekte der Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr“ wurde am 27. Januar 2004 unterzeichnet. Sie legt Mindeststandards für die Einsatzbedingungen des fahrenden Personals fest. Die EU-Kommission setzte diesen Kontrakt voll inhaltlich mit der RL 2005/47/EG als allgemein verbindliche EU-Norm für den gesamten Eisenbahnsektor am 18. Juli 2005 um.

Sie regelt folgende Mindeststandards:

### **Pausenzeiten**

Für Triebfahrzeugführer werden 30 Minuten Pause bei 6 bis 8 Stunden Arbeitszeit bzw. 45 Minuten bei mehr als 8 Stunden Arbeitszeit vorgeschrieben. Mindestens eine Pause sollte zwischen der 3. und 6. Arbeitsstunde liegen. Das sonstige Zugpersonal erhält 30 Minuten Pause ab 6 Stunden Arbeitszeit.

### **Tägliche Ruhezeiten**

Das gesamte fahrende Personal erhält eine tägliche Ruhezeit am Wohnort von mindestens 12 zusammenhängenden Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum. Sie kann einmal wöchentlich auf 9 Stunden reduziert werden, wenn dies bei der nächsten Ruhezeit am Wohnort angerechnet wird. Wird eine Ruhezeit an einem anderen Ort gewährt, muss sie mindestens 8 Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum betragen. Einer auswärtigen Ruhezeit muss eine Ruhezeit am Wohnort folgen. Davon abweichend sind Tarifvereinbarungen mit zwei zusammenhängenden auswärtigen Ruhezeiten und Ausgleichszeiten für auswärtige Ruhezeiten möglich.

### **Wöchentliche Ruhezeiten**

Die Vereinbarung schreibt 104 wöchentliche Ruhezeiten von 24 Stunden pro Jahr vor.

Darin sind enthalten:

- Eine Ruhezeit von mindestens 24 Stunden pro 7-Tages-Zeitraum, ergänzend zur täglichen Ruhezeit von 12 Stunden,

- 12 Doppelruhen von 48 Stunden pro Jahr, die den Samstag und den Sonntag einschließen müssen, und
- 12 Doppelruhen von 48 Stunden pro Jahr, ohne Garantie, dass ein Samstag oder Sonntag einbezogen ist.

### **Fahrzeiten**

Die Fahrzeiten zwischen zwei täglichen Ruhezeiten dürfen bei Tagesschicht höchstens 9 Stunden, bei Nachtschicht höchstens 8 Stunden betragen. Pro 2-Wochen-Zeitraum sind maximal 80 Stunden Fahrzeit zulässig.

### **Kontrolle**

Es muss ein Verzeichnis über Arbeits- und Ruhezeiten geführt werden. Die Angaben über die tatsächlichen Arbeitsstunden müssen in den Unternehmen bereitgehalten werden. Das Verzeichnis ist ein Jahr lang aufzubewahren.

### **Sozialniveau**

Weitergehende nationale Schutzvorschriften dürfen nicht aufgrund der Vereinbarung reduziert werden.

Die Richtlinie erklärt die Verbindlichkeit der Vereinbarung der Sozialpartner EU-weit. Es wird festgelegt, dass die Bestimmungen der Vereinbarung nur Mindestbestimmungen darstellen. Weiter wird die Einführung von Sanktionen bei Verstößen gegen die Vereinbarung vorgeschrieben.

Im „Follow-up-Projekt“ sollte die Umsetzung dieser RL untersucht und überwacht werden. Die Ergebnisse des Projektes wurden am 25. November 2010 in deutscher Sprache veröffentlicht.

Die für unseren Projektauftrag wichtig erscheinenden Aspekte des Ergebnisberichts fassen wir nachfolgend zusammen:

- Die RL wurde nur in wenigen Ländern vollständig umgesetzt. Selbst wenn die Mitgliedsstaaten auf vollständige Umsetzung verwiesen, bezog sich das meistens nur auf das eine „alteingesessene“ EVU – den Ex-Monopolisten.

- Teilweise Umsetzung in Belgien, Frankreich, Deutschland, Luxemburg, Tschechien, Slowakei, Schweiz
- „Vollständige“ Umsetzung in Österreich, Bulgarien, Finnland, Litauen, Norwegen, Schweden

Durch den gesamten Follow-up-Bericht zieht sich die Feststellung, dass u. a. die Frage, ab wann jemand unter den Geltungsbereich dieser RL fällt, nicht einvernehmlich zu beantworten war. Dies führte nicht nur zu Kontroversen zwischen EVU einerseits und den gewerkschaftlichen Organisationen andererseits, sondern auch zu unterschiedlichen Ansichten in den befragten Mitgliedsstaaten.

Weiterhin führten auch folgende Punkte zu Meinungsverschiedenheiten bei der Umsetzung:

- Auswärtige Ruhezeiten
- Kontrollen der korrekten Anwendung
- Auslegung des Geltungsbereiches
- Ausdehnung inländischer Verkehre
- Regelung der Pausen
- Qualitätsstandards der Unterkünfte
- Vorherige Kenntnis der Schichten

Folgende Bereiche sind bislang nicht geregelt, sollten aber im Rahmen des Sozialen Dialogs diskutiert werden:

- Ausbildung
- Auswirkung der Inbetriebnahme der großen EU-Korridore und damit verbundene neue Technologien

Mehrmals wurde die Notwendigkeit einer möglichst einheitlichen Durchführung der EU-Vereinbarung bzw. der EU-RL unterstrichen, um Diskriminierung von EVU, die auf demselben Markt tätig sind zu vermeiden. Aus Sicht der Gewerkschaften wäre dies besser durch bindende nationale Branchenkollektivverträge gewährleistet, weil vor allem die Arbeitsbedingungen weiterhin durch einzelstaatliche, noch stark unterschiedliche Normen geregelt werden.

Insgesamt erwies sich die Ermittlung der effektiven Anwendung der Vereinbarung als schwieriger als vorgesehen; dies u. a. deswegen, weil noch keine erschöpfenden Erfahrungen vorhanden waren.

## 4.1 Nationale Umsetzung in Deutschland

Mit dem Arbeitszeitgesetz wurde die EU Richtlinie 93/104 in nationales Recht umgesetzt. Die EU Richtlinie 93/104 ist durch die EU Richtlinie 2003/88 ersetzt worden.

Das Arbeitszeitgesetz dient der Sicherheit und dem Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer bei der Arbeitszeitgestaltung und gewährleistet bestimmte Rahmenbedingungen um Arbeitszeiten flexibler zu gestalten.

Eine Arbeitszeitregelung in einem Arbeits- oder Tarifvertrag bzw. einer Betriebsvereinbarung darf nicht gegen das Arbeitszeitgesetz verstoßen. Abweichungen durch Tarifvertrag sind nur in den vom Arbeitszeitgesetz ausdrücklich genannten Paragraphen zulässig.

<b>Arbeitszeit</b>	Ist die Zeit vom Beginn bis zum Ende der Arbeit ohne die Ruhepausen; Arbeitszeiten bei mehreren Arbeitgebern sind zusammenzurechnen.
<b>Arbeitszeit der Arbeitnehmer</b>	die werktägliche Arbeitszeit der Arbeitnehmer darf 8 h nicht überschreiten; Werktage sind alle Tage von Montag bis einschließlich Samstag; eine Verlängerung der werktäglichen Arbeitszeit auf bis zu 10 h ist möglich, wenn innerhalb von 6 Kalendermonaten oder innerhalb von 24 Wochen im Durchschnitt 8 h werktäglich nicht überschritten werden; der gewährte bezahlte Jahresurlaubstag sowie der Krankentag sind als geleistete werktägliche Arbeitszeit zu bewerten.
<b>Wöchentliche Arbeitszeit</b>	die höchstzulässige Wochenarbeitszeit ergibt sich aus der Multiplikation 6 Werktage mal 8 h ist 48 h im Sechstageszeitraum; wegen der möglichen Verlängerung auf 10 h werktägliche Arbeitszeit von 8 h auf 10 h, kann die Arbeitszeit in einem Sechstageszeitraum 60 h betragen; die geleistete Mehrarbeit ist aber innerhalb von sechs Monaten oder 24 Wochen so zu reduzieren, dass im Durchschnitt pro Werktag nur 8 h gearbeitet wurde. der gewährte bezahlte Jahresurlaub sowie die Krankentage sind bei der Berechnung des Durchschnitts nicht zu berücksichtigen bzw. neutral;

<b>Sonn- und Feiertage</b>	Arbeitnehmer dürfen an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen von 0-24 Uhr nicht beschäftigt werden.
<b>Ausgleich für Sonn- und Feiertagsarbeit</b>	<p>mindestens 15 Sonntage im Jahr müssen beschäftigungsfrei sein;</p> <p>Werden Arbeitnehmer an einem Sonntag oder an einen auf einem Werktag fallenden gesetzlichen Feiertag beschäftigt, müssen Sie einen Ersatzruhetag haben. Der Ersatzruhetag ist im Falle von Sonntagsarbeit innerhalb von zwei Wochen, im Falle von Feiertagsarbeit innerhalb von acht Wochen zu gewähren.</p> <p>Sonn oder Feiertagsruhe oder Ersatzruhetag ist den Arbeitnehmern unmittelbar in Verbindung mit einer Ruhezeit von 11 h zu gewähren (24 h für Sonntag, Feiertag oder Ersatzruhetag +11 h Mindestruhezeit)</p>
<b>Ruhezeit</b>	ist der Zeitraum zwischen dem Ende der täglichen Arbeitszeit und dem Beginn der nächsten täglichen Arbeitszeit, während der Ruhezeit besteht keine Verpflichtung für den Arbeitnehmer;
<b>tägliche Ruhezeit</b>	die Ruhezeit beträgt mindestens 11 h
<b>Verkürzung der Ruhezeit</b>	die Mindestruhezeit von 11 h kann in Verkehrsbetrieben um bis zu 1 h verkürzt werden, jede Verkürzung der Ruhezeit verlängert eine andere Ruhezeit innerhalb eines Kalendermonats oder innerhalb von vier Wochen auf mindestens 12 h.
<b>Ruhepause</b>	<p>sind im Voraus festgelegte unbezahlte Unterbrechungen der Arbeitszeit, in der der Arbeitnehmer weder Arbeit zu leisten noch sich dafür bereit zu halten braucht, sondern frei darüber entscheiden kann, wo und wie er diese Zeit verbringen will.</p> <p>Die Dauer der Ruhepausen beträgt bei einer Zeitspanne von 6-9 h 30 Minuten, von mehr als 9 h 45 min;</p> <p>die Ruhepausen können in Zeitabschnitten von jeweils 15 min aufgeteilt werden;</p> <p>länger als 6 h hintereinander dürfen Arbeitnehmer nicht ohne Ruhepause beschäftigt werden;</p> <p>Die Arbeitszeit der Nacht- und Schichtarbeiter ist nach den gesicherten arbeitswissenschaftlichen Erkenntnissen über die menschengerechte Gestaltung der Arbeit festzulegen</p>
<b>Nachtzeit</b>	Ist die Zeit von 23:00 bis 6:00 Uhr

<b>Nachtarbeit</b>	Arbeitszeit, die mehr als 2 h der Nachtzeit umfasst
<b>Nacht- und Schichtarbeiter</b>	die entweder normalerweise Nachtarbeit in Wechselschicht zu leisten haben oder Nachtarbeit an mindestens 48 Tagen im Kalenderjahr leisten;
<b>Jahresurlaub</b>	für jeden Arbeitnehmer ist ein bezahlten Mindestjahresurlaub von vier Wochen vorgesehen;

## 4.2 Nationale Umsetzung in anderen europäischen Ländern

### 4.2.1 Allgemeines

Die EU Richtlinie 2003/88 sowie die nationale Umsetzung der einzelnen Mitgliedsstaaten bei der Gestaltung der Arbeitszeitnormen lassen eine Vielzahl von Ausnahmeregelungen zu. Dieser Gestaltungsspielraum wird überwiegend von den Unternehmen dazu benutzt, um Arbeitnehmer wirtschaftlich und flexibel einzusetzen. Der grundsätzliche Gedanke, diese Regelungen dienen dem Arbeits- und Gesundheitsschutz, sowie einer Verbesserung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf, lässt sich nicht erkennen.

Inwieweit diese Regelungen Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation bei Ausschreibungen haben, konnte im Einzelnen nicht überprüft werden, da die Vergleichsmöglichkeiten von Ausschreibungsunterlagen fehlten. Leere Haushaltskassen, nationale Interessen der einzelnen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, als auch die wirtschaftlichen Interessen von Unternehmen haben dazu geführt, dass die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmer sich mehr und mehr ins Negative entwickelt haben. Dies lässt sich anhand von geänderten Zugangsvoraussetzungen für das fahrende Personal, reduzierter Ausbildungszeit, minimierter Fort- und Weiterbildung und Eingruppierung mit geringerem Entgelt belegen. Durch die fehlende nationale als auch internationale Kontrolle ist davon auszugehen, dass dieser Trend anhält und insgesamt auch Auswirkungen auf die Sicherheit im Eisenbahnverkehr haben wird.

Der Vergleich zwischen den Niederlande, Deutschland und Österreich war ein Versuch, die Gesamtsituation darzustellen. Die uns bekannt gewordenen geplanten Dienst- und Schichtpläne entsprachen in aller Regel den gesetzlichen und tariflichen Normen. Trotzdem berichteten uns Betroffene von Verstößen, sozialer Unausgewogenheit der Dienstschichten, langen Ausbleibezeiten und zusätzlichen finanziellen Belastungen. Eine Überprüfung der Aussagen sowie einen Vergleich der tatsächlich geleisteten Dienst- und Schichtpläne als auch der notwendigen Qualifikationen von außen ohne behördliche Genehmigung gestaltet sich äußerst schwierig.

#### **4.2.2 Der Vergleich Deutschland – Österreich – Niederlande**

Generell lässt sich sagen, dass die nationale Umsetzungen in diesen drei Ländern ähnliche Arbeitszeitstandards erzeugen.

Auch wenn die tägliche Arbeitszeit noch stark zwischen 8 und 12 Stunden variiert, nähert es sich bei der wöchentlichen Arbeitszeit mit 40 – 48 Stunden wieder stärker an. Wo bei Österreich mit einer maximalen Arbeitszeit von regelhaft 8 Stunden innerhalb eines 24-stündigen Zeitraums und einer Wochenarbeitszeit von 40 Stunden pro Woche in beiden Fällen am unteren Ende der Bandbreite einzuordnen ist. Aber auch hier ist eine Erweiterung auf 9 Stunden pro Tag und in Ausnahmen bis zu 10 Stunden pro Tag möglich.

Ein ähnliches Bild ergibt sich bezüglich der täglichen (12 Stunden) und der wöchentlichen Ruhezeiten in allen drei verglichenen Ländern. Eine ausführliche Gegenüberstellung findet sich im Anhang 2 dieses Berichtes.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass im Rahmen der europäischen Harmonisierung die nationalen Arbeitszeitregelungen zu einer Annäherung geführt haben, wobei ein Großteil der Regelungen durch Tarifverträge spezifiziert werden kann.

#### **4.3 Bewertung der nationalen Umsetzungen und Auswirkungen auf den Wettbewerb**

Die nationalen Umsetzungen der Arbeitszeitrichtlinie und der Richtlinie für den grenzüberschreitenden interoperablen Verkehr legen nahe, dass in den Bereichen, in denen die Umsetzung erfolgt ist, die Harmonisierung einen Teil zur Sicherung der Sozialstandards beigetragen hat. Allerdings gibt es über diesen rechtlich gesicherten Rahmen hinaus weitere Hemmnisse, die den grenzüberschreitenden Verkehr beschränken.

So gibt es weiterhin keine einheitlichen Vorschriften für den Lokführerschein und die Frage der Anerkennung der im Ausland erworbenen Qualifikationen bleibt unzureichend geklärt. Eine Möglichkeit, die im Rahmen der Anerkennung genutzt wird, um ausländische Wettbewerber vom Markt zu halten, ist die Prüfung der Sprachkenntnis. Hier wird z.B. in Italien eine sehr restriktive Linie gefahren, so dass bis Januar 2011 noch kein Lokführer aus Österreich die Erlaubnis hatte, in Italien zu fahren.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass es im Rahmen der Standards weniger ein Regelungsdefizit, sondern vor allem ein Kontrolldefizit gibt. Artikel 3 der RL 2005/47/EG besagt, dass die Kommission bis zum 27.06.2011 an das EP und den Rat Bericht über die Durchführung dieser RL erstatten wird. Vor diesem Hintergrund wird zu beobachten sein, wie der Kommissionsbericht bezüglich der Umsetzung ausfallen wird und welche Anforderungen auch bezüglich der Kontrolle dann erhoben werden können.

## 5 Fallstudien: Güterverkehrskorridore in Deutschland

Im Rahmen der Untersuchung wurden 6 Teilkorridore in Deutschland zur Untersuchung ausgewählt, und auf ihre Kontrollprobleme hin beleuchtet. Dazu wurde sich einerseits auf die Auswertung von Netzauslastungen und die Europäischen Planungen zu Güterverkehrskorridoren bezogen, andererseits wurden aber anhand einiger Haupttransportrouten Problembereiche markiert und herausgearbeitet.

### 5.1 Europäische Güterverkehrskorridore

Die EU-Kommission hat in der Verordnung 913/2010 „Vorschriften für die Einrichtung und Organisation grenzübergreifender Güterverkehrskorridore für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr festgelegt mit dem Ziel, ein europäisches Schienennetz für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr zu schaffen.“<sup>6</sup> Im Rahmen dieser Verordnung hat sie 9 grenzüberschreitende Korridore festgelegt, die die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn als Transportträger stärken sollen und die Mitgliedsstaaten verpflichtet, diese entsprechend einzurichten.

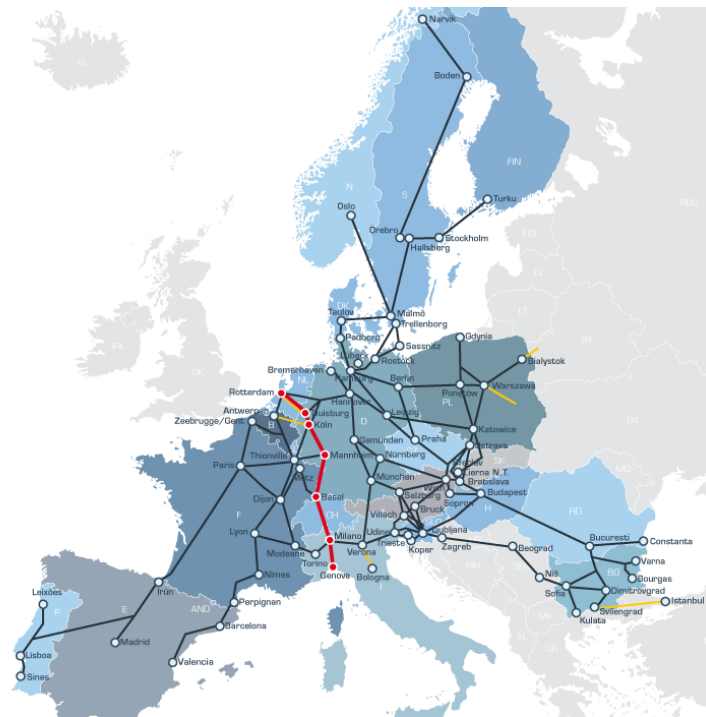


Abbildung 6: Europäische Güterverkehrskorridore. Quelle: RailNet Europe.

<sup>6</sup> S. EU-Verordnung 913/2010, Kapitel 1, Artikel 1, (1), <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:276:0022:0032:DE:PDF> (20.01.2011)

Tabelle 3: Europäische Güterverkehrskorridore. Quelle EU-Verordnung 913/2010, eigene Darstellung.

Liste erster zu schaffender Güterverkehrskorridore lt. EU-Verordnung 913/2010			
Nr.	Mitgliedstaaten	Haupttrouten	Zeitraumen
1	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge – Antwerpen/Rotterdam – Duisburg - [Basel]- Mailand – Genua	10. Nov 2013
2.	NL, BE, LU, FR	Rotterdam – Antwerpen – Luxemburg – Metz – Dijon – Lyon/[Basel]	10. Nov 2013
3.	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm – Malmö – Kopenhagen – Hamburg – Innsbruck – Verona – Palermo	10. Nov 2015
4.	PT, ES, FR	Sines – Lissabon/Leixões – Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian – Irun – Bordeaux – Paris/Le Havre/Metz Sines – Elvas/Algeciras	10. Nov 2013
5.	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Gdynia – Katowice – Ostrava/Žilina – Bratislava/Wien/ Klagenfurt – Udine – Venedig/Triest /Bologna/Ravenna/Graz – Maribor – Ljubljana – Koper/Triest	10. Nov 2015
6.	ES, FR, IT, SI, HU	Almería – Valencia/Madrid – Zaragoza/Barcelona – Marseille – Lyon – Turin – Mailand – Verona – Padua/Venedig – Triest/Koper – Ljubljana – Budapest – Zahony (Grenze Ungarn-Ukraine)	10. Nov 2013
7.	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL	– Bukarest-Konstanza Prag – Wien/Bratislava – Budapest – – Vidin – Sofia – Thessaloniki – Athen	10. Nov 2013
8.	DE, NL, BE, PL, LT	Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen – Aachen/Berlin - Warschau – Terespol (Grenze Polen-Belarus)/Kaunas	10. Nov 2015
9.	CZ, SK	Prag – Horní Lideč – Žilina – Košice – Čierna nad Tisou (Grenze Slowakei-Ukraine)	10. Nov 2013

Die Europäische Kommission hat anhand der bestehenden und prognostizierten Verkehrsströme ein mögliches europäisches Netz bestimmt. Für die Nutzung der Infrastruktur und ihre Finanzierung ist geplant, die verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Infrastrukturbetreibern und den Mitgliedstaaten bei der Investitionsplanung und der Verwaltung der Korridore auf europäischer Ebene zu optimieren. Mit der Koordinierung der dieses europäische Netz bildenden Korridore sind Korridorverwaltungen betraut worden.

Ziel dieser Planung ist es, auf diesen Trassen dem Schienengüterverkehr Vorrang zu geben und dadurch die Leistungsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu erhöhen. Dazu wurden die vorliegenden neun Korridore gebildet.

Drei dieser neun Korridore verlaufen durch Deutschland und befördern weiter den grenzüberschreitenden interoperablen Güterverkehr, der jetzt schon stark ausgeprägt ist (s.o.).

Für die weitere Untersuchung wurden 5 Teilstücke ausgesucht, die bereits jetzt stark in den grenzüberschreitenden Verkehr einbezogen sind. Außerdem decken sie die wichtigsten Grenzübergänge ab und sind daher exemplarisch verwendbar für die Betrachtung der Fragestellung.

## 5.2 Ausgewählte Korridore zur Betrachtung

Im Folgenden werden die ausgewählten Korridore und die Problematik, die sie bezüglich der Einhaltung der Lohn- und Sozialstandards bzw. bezüglich deren Überwachung haben.

### 5.2.1 Korridor 1: Schweden – Hamburg (Teilstück EU-Korridor 3)



Abbildung 7: Korridor 1 Schweden – Hamburg, Quelle: RailNet Europe

Tabelle 4: Routenprofil Korridor 1

<b>Korridor</b>	1
<b>Startort</b>	Schweden/Hallsberg-Malmö
<b>Start Infrastruktur</b>	Trafikverket/Banedanmark
<b>Grenzübergang</b>	Padborg/Flensburg
<b>Ziel Infrastruktur</b>	DB
<b>Zielort</b>	Deutschland/Hamburg

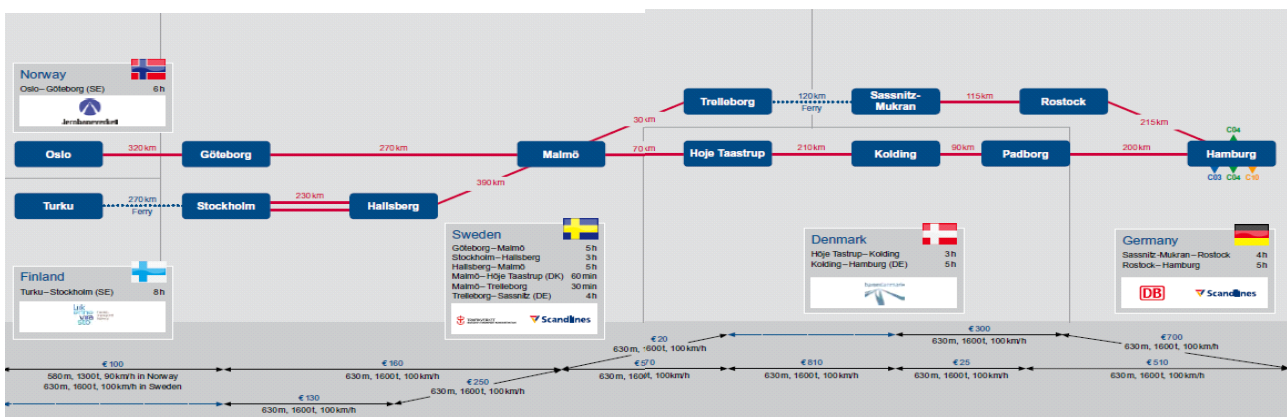


Abbildung 8: Fahrzeit und Netzstruktur des Korridors 1 ( Schweden – Hamburg), Quelle: RailNet Europe

Tabelle 5: Aufschlüsselung der Fahrtstrecke Oslo - Rostock (Korridor 1a)

Von	nach	Wegstrecke	Zeitaufwand
Oslo (N)	Göteborg (S)	320 km	6,0 Std
Göteborg (S)	Malmö (S)	270 km	5,0 Std
Malmö (S)	Trelleborg (DK)	30 km	0,5 Std
Trelleborg (DK)	Sassnitz (D)	120 km	4,0 Std (Fähre)
Sassnitz	Rostock	115 km	4,0 Std
Rostock	Hamburg	215 km	5,0 Std

Tabelle 6: Aufschlüsselung der Fahrtstrecke Turku - Padborg (Korridor 1b)

Von	nach	Wegstrecke	Zeitaufwand
Turku (FIN)	Stockholm (S)	270 km	8,0 Std (Fähre)
Stockholm (S)	Hallsborg (S)	230 km	3,0 Std
Hallsborg (S)	Malmö (S)	390 km	5,0 Std
Malmö (S)	Hoje Taastrup (DK)	70 km	1,0 Std
Hoje Taastrup (DK)	Kolding (DK)	210 km	3,0 Std
Kolding (DK)	Padborg (DK)	90 km	1,5 Std
Padborg (DK)	Hamburg (D)	200 km	3,5 Std

Die Fragestellung für die Untersuchung war, ob an der Grenze in Padborg/Flensburg oder erst in Maschen ein Lokführerwechsel erfolgt und die Zeiten eingehalten werden und wie viele der Verkehre über den Landweg geroutet werden. Vor allem aber die erste Frage stellt sich bezüglich der Untersuchung, da einerseits die Kontrolle der Fahrzeiten erschwert wird und die Möglichkeiten mit dem Grenzübertritt steigen, Fahrzeitübertretungen auf der gesamten Strecke zu verschleiern.

Es war nicht möglich herauszufinden, ob an der Grenze Padborg/Flensburg oder erst in Maschen ein Lokführerwechsel stattfindet und wie viele Verkehre über den Landweg (Alternative 1) geroutet werden.

### 5.2.2 Korridor 2: Rotterdam/Antwerpen – Genua (Teilstück EU-Korridor 1)



Abbildung 9: Korridor 2 Rotterdam/Antwerpen – Genua, Quelle: RailNet Europe

Tabelle 7: Routenprofil Korridor 2

<b>Korridor</b>	2a	2b
<b>Startort</b>	Rotterdam	Antwerpen
<b>Start Infrastruktur</b>	Keyrail / Prorail	Infrabel
<b>Grenzübergang 1</b>	Emmerich (D)	Aachen (D)
<b>Transit Infrastruktur</b>	DB	
<b>Grenzübergang 2</b>	Basel (CH)	
<b>Ziel Infrastruktur</b>	SBB/bls/trasse.ch - RFI	
<b>Zielort</b>	Genua	

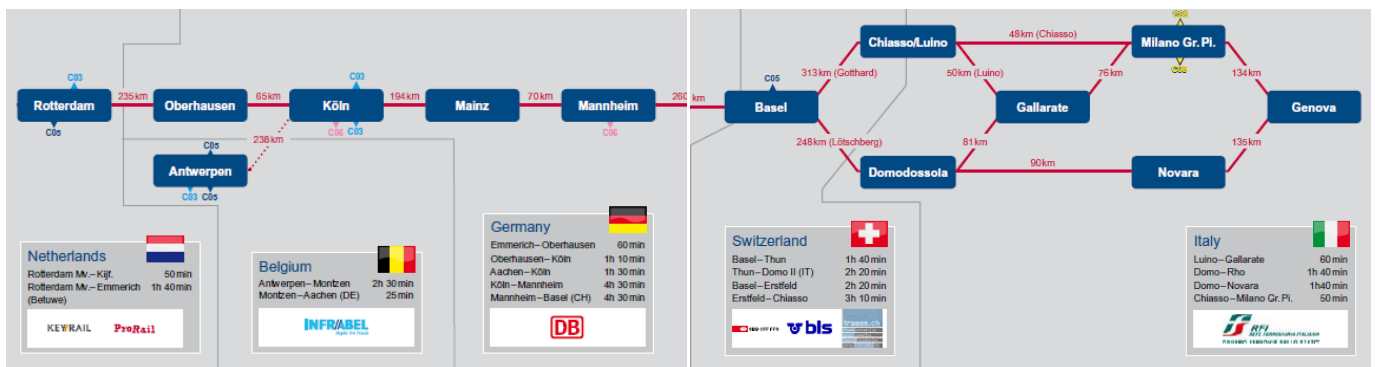


Abbildung 10: Fahrzeit und Netzstruktur des Korridors 2 (Rotterdam/Antwerpen – Genua), Quelle: RailNet Europe

Tabelle 8: Aufschlüsselung der Fahrtstrecke Rotterdam - Genua (Korridor 2a)

Von	nach	Wegstrecke	Zeitaufwand
Rotterdam (NL)	Oberhausen (D)	235 km	4,25 Std
Oberhausen	Köln	85 km	1,17 Std
Köln	Mainz	194 km	} 4,5 Std
Mainz	Mannheim	70 km	
Mannheim	Basel (CH)	260 km	4,5 Std
Basel (CH)	Chiasso/Luino (I)	313 km	5,5 Std (Gotthard)
Chiasso/Luino (I)	Milano (I)	48 km	0,83 Std
Milano (I)	Genova (I)	134 km	2 Std.

Tabelle 9: Aufschlüsselung der Fahrzeiten Antwerpen - Genua (Korridor 2b)

Von	nach	Wegstrecke	Zeitaufwand
Antwerpen (B)	Köln (D)	238 km	4,25 Std
Köln	Mainz	194 km	} 4,5 Std
Mainz	Mannheim	70 km	
Mannheim	Basel (CH)	260 km	4,5 Std
Basel (CH)	Domodossola (I)	248 km	4 Std (Lötschberg)
Domodossola (I)	Novara (I)	90 km	1,67 Std
Novara (I)	Genova (I)	135 km	

Da es auf dieser Strecke zu 2 Grenzübertritten kommen kann, war ein Teil der Untersuchungsfrage, ob und wo es innerhalb Deutschlands zu Lokführerwechseln kommt und welche Fahrzeiten im angrenzenden Ausland noch folgen bzw. bereits erfolgt waren. Theoretisch wäre sogar eine Fahrt innerhalb Deutschlands ohne Lokführerwechsel möglich, wobei sich dann Teil 2 der Fragestellung zentraler stellt.

Zur Umsetzung dieser Untersuchung wurden an beiden Enden des Korridors, also an den Grenzübergängen aus den Niederlanden bzw. Belgien und nach Basel Beobachtungsteams mit den verfügbaren Fahrplänen von RailNet Europe postiert.

Allerdings erwies sich die Infrastruktur als zu unübersichtlich und die vorhandenen Fahrplaninformationen als zu dürftig, so dass eine Dokumentation aus der Ferne nicht möglich war. Für eine sachgerechte Prüfung müsste es hier die Unterstützung der Netzbetreiber bezüglich der geplanten und durchgeführten Standzeiten für Lokführerwechsel und des Eisenbahnbundesamtes geben. Nur so könnten verbindliche Aussagen über Netzbelegung gewonnen werden und Zugänge zu den Führerständen erfolgen.

### 5.2.3 Korridor 3: Rotterdam – Warschau (Teilstück EU-Korridor Nr. 8)

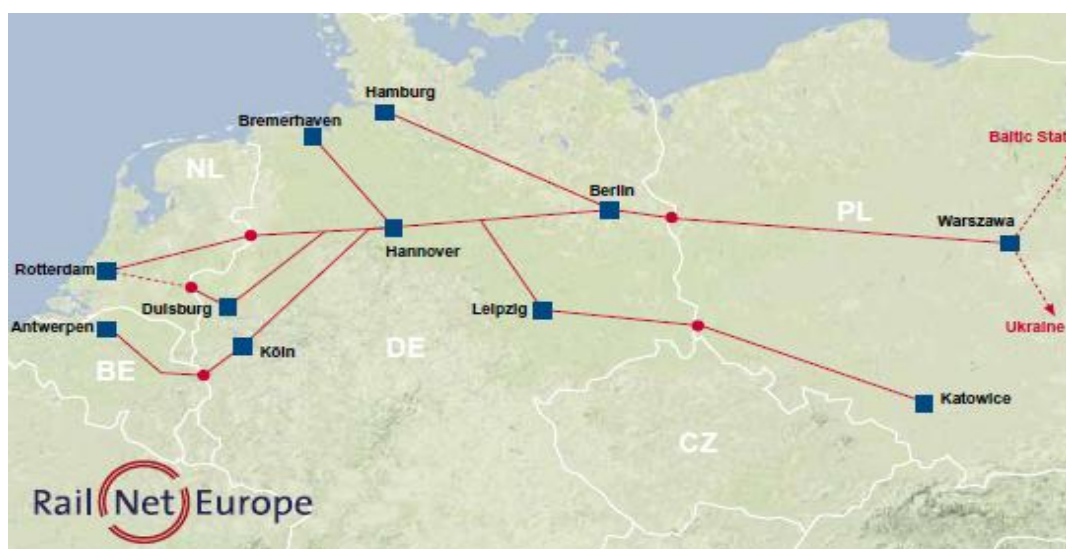


Abbildung 11: Korridor 3 Rotterdam - Warschau

Tabelle 10: Routenprofil Korridor 3

<b>Korridor</b>	3
<b>Startort</b>	Rotterdam
<b>Start Infrastruktur</b>	Keyrail / Prorail
<b>Grenzübergang 1</b>	Bad Bentheim
<b>Transit Infrastruktur</b>	DB
<b>Grenzübergang 2</b>	Frankfurt/Oder
<b>Ziel Infrastruktur</b>	PKP
<b>Zielort</b>	Warschau

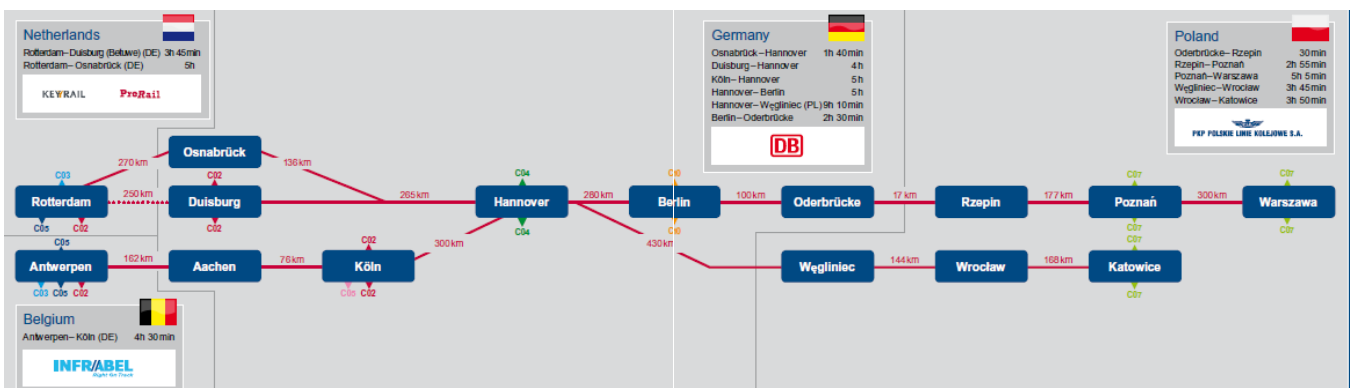


Abbildung 12: Fahrzeit und Netzstruktur des Korridors 3 (Rotterdam – Warschau), Quelle: RailNet Europe

Tabelle 11: Aufschlüsselung der Fahrtzeit von Rotterdam nach Warschau (Korridor 3)

Von	nach	Wegstrecke	Zeitaufwand
Rotterdam (NL)	Duisburg (D)	250 km	3,75 Std
Duisburg	Hannover	265 km	4,0 Std
Hannover	Berlin	280 km	5,0 Std
Berlin	Oderbrücke	100 km	2,5 Std
Oderbrücke	Rzepin (PL)	17 km	0,5 Std
Rzepin (PL)	Poznań (PL)	177 km	3,0 Std
Poznań (PL)	Warszawa (PL)	300 km	5,0 Std

Im Rahmen der Betrachtungen zu diesem Korridor und mit Blick auf Aussagen von Lokführern an den Grenzübergängen, stellte sich die Frage, wie lang die tatsächliche Fahrtzeit – ggf. abweichend von den verfügbaren Daten – auf der Transitstrecke von 800 km durch Deutschland ist und ob der Einsatz nur eines Lokführers belegbar ist.

Zusätzlich stellte sich die Frage, ob die verfügbaren Zahlen zum regelmäßigen Fahrplan auf dieser Strecke valide sind.

In der Recherche vor Ort führten, wie schon bei Korridor 3, die unübersichtliche Situation und mangelnden Befugnisse zu keinem befriedigen-

den Ergebnis. Alleine die gesammelten Zeugenaussagen legen nahe, dass es hier zu Überschreitungen der maximalen Fahrzeiten kommt.

### 5.2.4 Korridor 6: Lyon – Mannheim



Abbildung 13: Korridor 6 Lyon – Mannheim, Quelle: Railnet Europe

#### Routenprofil

Tabelle 12: Routenprofil Korridor 6

<b>Korridor</b>	6
<b>Startort</b>	Lyon
<b>Start Infrastruktur</b>	SNCF
<b>Grenzübergang</b>	Saarbrücken/Forbach
<b>Wechsel Infrastruktur</b>	Metz (Fr)
<b>Ziel Infrastruktur</b>	DB
<b>Zielort</b>	Mannheim

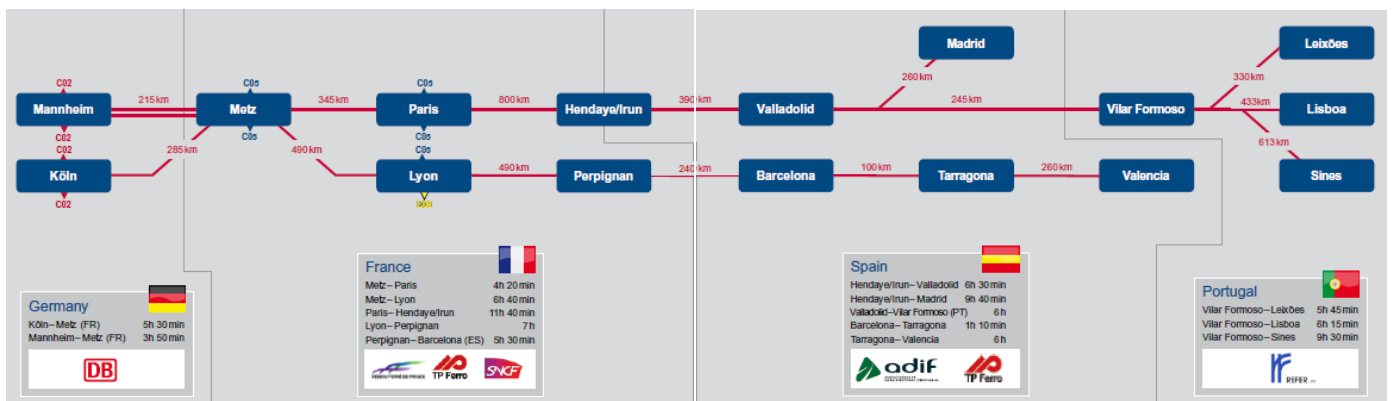


Abbildung 14: Fahrzeit und Netzstruktur des Korridors 6 (Valencia – Mannheim), Quelle: RailNet Europe

Tabelle 13: Aufschlüsselung der Fahrzeit von Valencia nach Mannheim (Korridor 6)

Von	nach	Wegstrecke	Zeitaufwand
Valencia (E)	Tarragona (E)	260 km	8,0 Std
Tarragona (E)	Barcelona (E)	100 km	1,25 Std
Barcelona (E)	Perpignan (F)	240 km	5,30 Std
Perpignan (F)	Lyon (F)	490 km	7,0 Std
Lyon (F)	Metz (F)	490 km	6,75 Std
Metz (F)	Mannheim (D)	215 km	3,75 Std

Als zu überprüfende Annahme in diesem Korridor verbleibt, ob nach dem langen französischen Streckenstück ein Lokführerwechsel in Forbach oder Saarbrücken erfolgt oder ob bis zum Terminal Ludwigs-hafen durchgefahren wird. Nach den Erfahrungen mit den Untersuchungen der Korridore 2 und 3 wurde hier auf eine Vor-Ort Untersuchung verzichtet, da die vorliegenden Informationen zur Belegung der Korridore keine Grundlage für eine Untersuchung bildeten. Außerdem wäre es nicht möglich gewesen festzustellen, ob und wann ein Lokführerwechsel in Frankreich stattgefunden hat.

Die geführten Interviews in Mannheim und an den Grenzübergängen Forbach bzw. Saarbrücken waren ebenfalls nicht aussagekräftig.

### 5.2.5 Korridor 10: Budapest – Tschechische Republik – Hamburg (Verbindung Hamburg mit EU-Korridor Nr. 7)



Abbildung 15: Korridor 10 Budapest – Hamburg, Quelle: Railnet Europe

Tabelle 14: Routenprofil Korridor 10

<b>Korridor</b>	10
<b>Startort</b>	Budapest
<b>Start Infrastruktur</b>	MAV/CSR/SZDC
<b>Grenzübergang</b>	Bad Schandau
<b>Wechsel</b>	Decin (CZ)
<b>Ziel Infrastruktur</b>	DB
<b>Zielort</b>	Hamburg

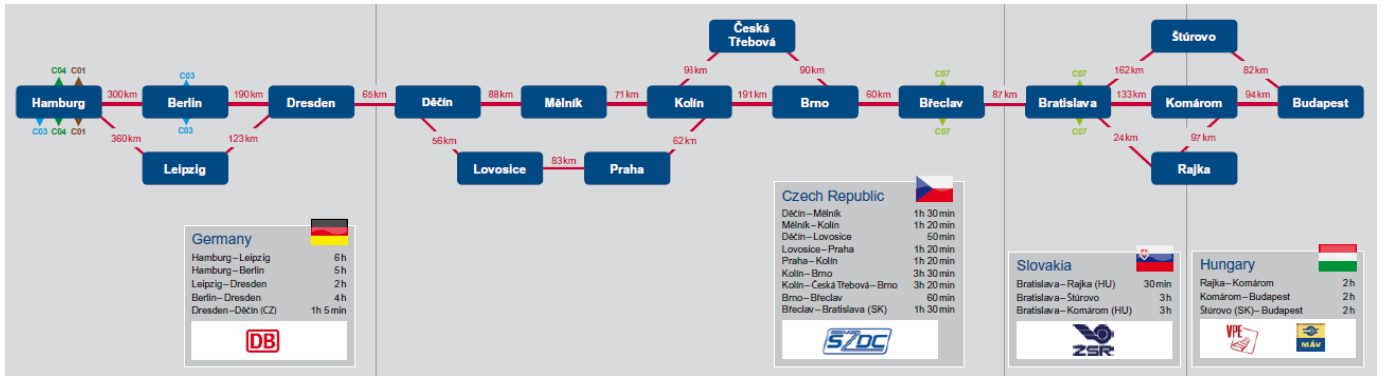


Abbildung 16: Fahrzeit und Netzstruktur des Korridors 10 (Budapest – Hamburg), Quelle: RailNet Europe

Tabelle 15: Aufschlüsselung der Fahrzeit von Budapest nach Hamburg (Korridor 10)

Von	nach	Wegstrecke	Zeitaufwand
Budapest (HU)	Komarom (HU)	94 km	2,0 Std
Komarom (HU)	Bratislava (SK)	133 km	3,0 Std
Bratislava (SK)	Breclav (CZ)	87 km	1,5 Std
Breclav (CZ)	Brno (CZ)	60 km	1,0 Std
Brno (CZ)	Kolin (CZ)	191 km	3,5 Std
Kolin (CZ)	Melnik (CZ)	71 km	1,33 Std
Melnik (CZ)	Decin (CZ)	88 km	1,5 Std
Decin (CZ)	Dresden (D)	65 km	1,0 Std
Dresden	Berlin	190 km	4,0 Std
Berlin	Hamburg	300 km	5,0 Std

Die Fragestellung hier war ähnlich der im Korridor 6. Daher wird auf die dort gemachten Aussagen verwiesen. Erschwerend kam hier noch die erhöhte Sprachbarriere bei Interviews hinzu, die keine aussagekräftigen Ergebnisse ermöglichten.

### 5.3 Anmerkungen zu allen kontrollierten Korridoren

Für alle Relationen gilt, dass es objektiv unmöglich war, eventuell erfolgte Lokführerwechsel und deren tatsächliche Fahrzeiten während der Fahrten innerhalb eines Landes herauszufinden. Der Versuch, eine eigene Dokumentation verdachtsunabhängig zu erstellen, konnte nicht umgesetzt werden und konkrete Verdachtsmomente gegen bestimmte Fahrten auf bestimmten Relationen konnten nicht gewonnen werden. Alle Ergebnisse sind daher nicht dokumentierbar oder belegbar, sondern beziehen sich lediglich auf Aussagen.

Dabei wurde deutlich, dass nicht nur ausländische, sondern auch deutsche EVU im europäischen Verkehr Gefahr laufen, regelmäßig (!) Lenk- und Ruhezeiten zu überschreiten, und zwar bereits auf den innerdeutschen Strecken! Gründe hierfür sind

- Personalmangel.
- Die vielen Baustellen auf deutschen Strecken führen zu Verzögerungen.
- Es finden keine Kontrollen statt.
- Lokführer wechseln die Lok ohne oder mit zu geringer Ruhezeit.
- Das EBA macht überwiegend Spotchecks bei Güterwagen, kaum bei Lokführern. Die Geräte können kaum ausgelesen werden.

Es zeigte sich, dass die vorhandenen Dokumentationen und die Vor-Ort überprüfbareren Dokumente nicht aussagefähig oder missbrauchsanfällig sind, so dass die durchgeführten Überprüfungen keine Aussagen zu Arbeitszeitverstößen ermöglichen. Hier ist dringender Handlungsbedarf.

Diese Feststellung erhärtet den bereits bei der Analyse der rechtlichen Rahmen erhobenen Verdacht, dass es kein Regelungs- sondern ein Kontrolldefizit gibt.

## 6 Abschließende Bewertung und Forderungen

Die Untersuchungen haben einzelne Defizite bei der nationalen Umsetzung der EU Richtlinie 2005/47 ergeben, die auch auf die unterschiedlich fortgeschrittenen Liberalisierungen zurückzuführen sind! Die jeweiligen nationalen Ausformungen des Wettbewerbs haben z.B. dazu geführt, dass unterschiedlich detaillierte rechtliche Regelungen zur Umsetzung der Richtlinie erfolgten und dies teilweise in Tarifverträgen erfasst wurde. In anderen Fällen ist das staatliche Schienenlogistikunternehmen nicht grenzüberschreitend tätig, so dass eine Umsetzung mit Blick auf die nationale Situation unnötig erschien. In diesem Zusammenhang sollte für eine weitere Diskussion der Kommissionsbericht abgewartet werden.

Es bleibt zu hoffen, dass dieser Bericht sich nicht nur mit der Umsetzung befasst, sondern auch die Überwachungsmöglichkeiten kritisch analysiert. Hier konnten wir im Rahmen der Untersuchungen besondere Defizite erkennen.

Zukünftig sollten sich alle Beteiligten, im Interesse eines fairen Wettbewerbs, für eine bessere Kontrolle durch die elektronische Fahrkarte einsetzen. Der bisherige Fahrplan sieht eine Umsetzung bis 2023 vor. Doch kann nur eine fahrerbezogene Dokumentation Verstöße kontrollierbar machen.

Zusätzlich fordert mobifair die Ermöglichung besserer Kontrollen durch Schaffung eines transparenteren Systems - bspw. durch einen europäischen Fahrplan für den Güterverkehr, eines Kursbuchs Güterverkehr und durch zeitaktuelle Information über Fahrten auf dem Schienennetz sowie Informationen über gebuchte Trassen und die jeweiligen Besteller.

Es muss auch unabhängigen Akteuren der Zivilgesellschaft möglich sein - ergänzend zu den Kontrollen - auf Probleme hinzuweisen. Derzeit werden Fahrpläne wie Unternehmensgeheimnisse geschützt. Aber eine Dokumentation über Fahrten auf einem Schienennetz unter staatlicher Kontrolle, sollte nicht vor den Bürgern geheim gehalten werden. Auch im Sinne einer verbesserten und umfänglichen Verbraucherinformation ist es nötig eine Transparenz zu schaffen. Denn durch Verstöße gegen die Arbeitszeitvorschriften sind alle Verkehrsteilnehmer gefährdet. In diesem Rahmen fordert mobifair die Ausweitung des Verbraucherinformationsgesetzes auf Verkehrsdienstleistungen.

Zusätzlich sollten bessere Kontrollen auf Erfüllen der nationalen Voraussetzungen (z.B. Haftpflichtversicherung, Sicherheitsbescheinigung, Genehmigung, ...) durchgeführt werden.

# 1 Übersicht zur Umsetzung der Vereinbarung zwischen CER und ETF zur EU-Richtlinie 2005/47 EG

Datum: bearbeitet :	EU 2003/88 EG	Vereinbarung CER und ETV EU 2005/47 EG	ArbZG - DE	EFPV - DE	Bemerkung / Ergänzung /Erläuterung
Begriff	1	2	3	4	5

			x		x	Zu 2) interoperabler grenzüberschreitender Verkehr gemäß der Richtlinie 2001/14/EG mindestens zwei Sicherheitsbescheinigungen für die Eisenbahnunternehmen erforderlich;
	Sicherheitsbescheinigung					Das Eisenbahnverkehrsunternehmen muss sowohl eine nationale Sicherheitsbescheinigung als auch Sicherheitsbescheinigung für den jeweiligen Mitgliedsstaat der Gemeinschaft, in dem sie eine Verkehrsleistung erbringen haben.
	Arbeitnehmer (AN)					Zu 4) nach dem ArbZG – AN; und in Berufsbildung befindliche Beschäftigte; Beamte nach der Arbeitszeitordnung und Eisenbahnarbeitszeitverordnung;
	fahrendes Personal		x			Zu 2) eingesetztes fahrendes Personal: alle Arbeitnehmer, die Mitglied des Zupersonals sind und bezogen auf eine Tagschicht viel mehr als 1 h im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt sind;
	Triebfahrzeugführer				Triebfahrzeugführer	Zu 2 ) Triebfahrzeugführer jeder Arbeitnehmer, der für das Fahren eines Triebfahrzeugs verantwortlich ist; zu 4) Triebfahrzeugführer mit Verantwortung für das Führen eines Triebfahrzeugführer
	Arbeitszeit (ArbZ)	x	x	x		Zu 1) jede Zeitspanne während der der Arbeitnehmer gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und/oder Gepflogenheiten arbeitet, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht und seine Tätigkeit ausübt oder Aufgaben wahrnimmt. Zu 2) jede Zeitspanne, während der der Arbeitnehmer gemäß der einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und/oder Gepflogenheiten arbeitet, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht und seine Tätigkeit ausübt oder Aufgaben wahrnimmt; Zu 3) die werktägliche Arbeitszeit der Arbeitnehmer darf 8 h nicht überschreiten. Zu 3 ) in einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrags in einer Be-

# 1 Übersicht zur Umsetzung der Vereinbarung zwischen CER und ETF zur EU-Richtlinie 2005/47 EG

Datum: bearbeitet :	EU 2003/88 EG	Vereinbarung CER und ETV EU 2005/47 EG	ArbZG - DE	EFPV - DE	Bemerkung / Ergänzung /Erläuterung
Begriff	1	2	3	4	5

					etriebs-oder Dienstvereinbarung kann zugelassen werden, die Arbeitszeit über 10 h werktäglich hinaus zu verlängern wenn in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichen Umfang Arbeitsbereitschaft oder Bereitschaftsdienst fällt und einen anderen Ausgleichszeitraum fest legen.
	Tägliche / werktägliche Arbeitszeit	8 h		8 h	Zu 3) in einem Tarifvertrag oder aufgrund eines Tarifvertrags in einer Betriebs-oder Dienstvereinbarung kann abweichend von der werktäglichen Arbeitszeit, Ruhezeit und werktäglichen Arbeitszeit der Nachtarbeit zugelassen werden, die werktägliche Arbeitszeit auch ohne Ausgleich über 8 h zu verlängern wenn in der Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichen Umfang Arbeitsbereitschaft oder Bereitschaftsdienst anfällt und durch besondere Regelungen sichergestellt wird, dass die Gesundheit der Arbeitnehmer nicht gefährdet wird.
	verlängerte tägliche Arbeitszeit	bis 10 h		bis 10 h	Zu 1) verlängerte Arbeitszeit von 8 h bis 10 h; ist möglich, wenn diese Mehrarbeit im Bezugszeitraum von 4 Monaten auszugleichen ist. Zu 3) eine verlängerte werktägliche. Arbeitszeit von mehr als 8 h bis 10 h; ist möglich die Mehrarbeit ist im Ausgleichszeitraum von 6 Monaten oder 24 Wochen auszugleichen ist.
	tägliche Arbeitszeit mehr als 10 h				Zu 3) in einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrages in einer Betriebs-oder Dienstvereinbarung kann zugelassen werden, wenn in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft oder Bereitschaftsdienst fällt,
	Bezugszeitraum wöchentliche Höchstarbeitszeit	4 Monate		6 Kalendermonate oder 24 Wochen	Zu 1) Jahresurlaub sowie Krankheit bleiben bei der Berechnung des Durchschnitts unberücksichtigt oder sind neutral Zu 1) der Bezugszeitraum zum Ausgleich der Mehrarbeitsstunden sind 4 Monate, zu 3) der Ausgleichszeitraum zum Ausgleich der Mehrarbeitsstunden sind 6 Kalendermonate oder 24 Wochen,

# 1 Übersicht zur Umsetzung der Vereinbarung zwischen CER und ETF zur EU-Richtlinie 2005/47 EG

Datum: bearbeitet :	EU 2003/88 EG	Vereinbarung CER und ETV EU 2005/47 EG	ArbZG - DE	EFPV - DE	Bemerkung / Ergänzung /Erläuterung
Begriff	1	2	3	4	5

	Fahrzeit		x		x	<p>Zu 2) Fahrzeit: die Dauer der geplanten Tätigkeit, während der der Triebfahrzeugführer die Verantwortung für das Führen eines Triebfahrzeugs trägt, ausgenommen die Zeit, die für Auf- und Abrüsten des Triebfahrzeugs eingeplant ist. Sie schließen die geplanten Unterbrechungen ein in denen der Triebfahrzeugführer für das fahren des Triebfahrzeugs verantwortlich bleibt.</p> <p>Zu 4) jede Fahrzeit während einer Tagesarbeit oder Nachtarbeit in der der Triebfahrzeugführer die Verantwortung zum Führen eines Triebfahrzeugführer hat; Auf- und Abrüsten des Triebfahrzeug sowie die geplanten Unterbrechungen gehören nicht dazu; wenn der Triebfahrzeugführer für das Führen des Triebfahrzeugs verantwortlich bleibt;</p>
	Fahrzeit Tagesarbeit und Nachtarbeit (N-Arb)				T-Arb 9 h N-Arb 8 h	Zu 4) zwischen zwei tägl. Ruhezeit bei T-Arb 9 h und bei N-Arb 8 h und darf innerhalb von zwei Woche 80 h nicht überschreitet;
	Nachtarbeitnehmer			x		Zu 3) Nachtarbeitnehmer im Sinne dieses Gesetzes sind Arbeitnehmer, die aufgrund ihrer Arbeitsgestaltung normalerweise Nachtarbeit / Wechselschicht zu leisten haben oder Nachtarbeit an mindestens 48 Tagen im Kalenderjahr leisten.
	wöchentliche Arbeitszeit	durchschnittlich 48 h		durchschnittliche		<p>Zu 1) die wöchentliche Arbeitszeit kann durch innerstaatliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften oder in Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern festgelegt werden.</p> <p>Zu 1) die durchschnittliche Arbeitszeit pro Siebentageszeitraum darf 48 h einschließlich der Überstunden nicht überschreiten;</p>
	Nachtzeiten	Von 24 bis 5 Uhr mindestens 7 h	von 24 bis 5 Uhr mindestens 7 h	von 23 bis 6 Uhr 8 h	von 23 bis 6 Uhr	<p>Zu 1) Nachtzeiten: jede in den einzelstaatlichen Vorschriften festgelegte Zeitspanne von 7 h welche auf jeden Fall die Zeitspanne zwischen 24 Uhr und 5:00 umfasst;</p> <p>Zu 2) jede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegte Zeitspanne von mindestens 7 h, welche auf jeden Fall die Zeit zwischen 24 Uhr und 5:00 Uhr umfasst;</p>

# 1 Übersicht zur Umsetzung der Vereinbarung zwischen CER und ETF zur EU-Richtlinie 2005/47 EG

Datum: bearbeitet :	EU 2003/88 EG	Vereinbarung CER und ETV EU 2005/47 EG	ArbZG - DE	EFPV - DE	Bemerkung / Ergänzung /Erläuterung
Begriff	1	2	3	4	5

					<p>Zu 3) die werktägliche Arbeitszeit der AN darf 8 h nicht überschreiten.</p> <p>Zu 3) den Beginn des siebenstündigen Nachtzeitraums auf die Zeit zwischen 22 und 24 Uhr festzulegen</p> <p>Zu 3) in einem Tarifvertrag oder aufgrund eines Tarifvertrags in einer Betriebs-oder Dienstvereinbarung kann zugelassen werden, die Arbeitszeit über 10 h werktäglich hinaus zu verlängern wenn in die Arbeitszeit regelmäßig und in erheblichem Umfang Arbeitsbereitschaft oder Bereitschaft fällt, ein anderer Ausgleichszeitraum ist festzulegen.</p>
	Dauer der Nachtarbeit	durchschnittlich 8 h	durchschnittlich 8 h		<p>Zu 1) durchschnittlich 8 h pro 24-h-Z-Raum</p> <p>Zu 1) Bezugszeitraum, der nach Anhörung der Sozialpartner oder in Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern auf nationaler oder regionaler Ebene festgelegt wird.</p> <p>Zu 1) verlangte wöchentliche Mindestruhezeiten von 24 h in den Bezugszeitraum, so bleiben sie bei der Berechnung des Durchschnitts unberücksichtigt;</p> <p>Zu 3) die werktägliche Arbeitszeit der Nacht-Arbeitnehmer darf 8 h nicht überschreiten.</p> <p>Zu 3) soweit keine tarifvertraglichen Ausgleichsregelungen bestehen, hat der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer für die während der Nachtzeit geleisteten Arbeitsstunden eine angemessene Zahl bezahlter freier Tage oder einen angemessenen Zuschlag auf das ihm hierfür zustehende Bruttoentgelt zu gewähren.</p> <p>Zu 3) die Ruhepausen in Schichtbetrieben und Verkehrsbetrieben können auf Kurzpausen von angemessener Dauer aufgeteilt werden.</p>
	Nachtarbeit Nachtschicht	>3 h	>3 h	2 h	<p>Zu 1 ) jeder AN der während der Nachtzeit &gt;3 h seiner tägl. Arbeitszeit arbeitet;</p> <p>Zu 1) jeder AN der während der Nachtzeit einen bestimmten Teil seiner jährlichen Arbeitszeit arbeitet die nach Wahl des jeweiligen Mitgliedsstaat</p>



# 1 Übersicht zur Umsetzung der Vereinbarung zwischen CER und ETF zur EU-Richtlinie 2005/47 EG

Datum: bearbeitet :	EU 2003/88 EG	Vereinbarung CER und ETV EU 2005/47 EG	ArbZG - DE	EFPV - DE	Bemerkung / Ergänzung /Erläuterung
Begriff	1	2	3	4	5

					festgelegt wird; Zu 1) nach Anhörung der Sozialpartner in den einzelnen Rechtsvorschriften; Zu 1) in Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern auf nationaler oder regionaler Ebene; Zu 2) Nachtarbeit im Sinne dieses Gesetzes ist jede Arbeit, die mehr als 2 h der Nachtzeit umfasst. Zu 4) jede Arbeit >2 h der Nachtzeiten;
	Nachtarbeitszeit				
	Ruhezeit		>11 h		zu 2) jede Zeitspanne außerhalb der Arbeitszeit zu 3) jede Zeitspanne zwischen Schichtende und Schichtbeginn zu 3) in Verkehrsbetrieben kann die Ruhezeit um bis zu 1 h verkürzt werden, wenn jede Verkürzung der Ruhezeit innerhalb eines Kalendermonats oder innerhalb von vier Wochen durch Verlängerung einer anderen Ruhezeit auf mindestens 12 h ausgeglichen wird. Zu 3) in einem Tarifvertrag oder aufgrund eines Tarifvertrags in einer Betriebs-oder Dienstvereinbarung kann zugelassen werden: die Ruhezeit um bis zu 2 h zu verkürzen, wenn die Art der Arbeit dies erfordert und die Kürzung der Ruhezeit innerhalb eines festzulegenden Ausgleichszeitraum ausgeglichen wird zu 4) jede Zeitspanne außerhalb der Arbeitszeit
	Mindestruhezeit	>11 h		>11 h	> 12
	Bezugszeitraum der wöchentlichen Ru-	14 Tage			



# 1 Übersicht zur Umsetzung der Vereinbarung zwischen CER und ETF zur EU-Richtlinie 2005/47 EG

Datum: bearbeitet :	EU 2003/88 EG	Vereinbarung CER und ETV EU 2005/47 EG	ArbZG - DE	EFPV - DE	Bemerkung / Ergänzung /Erläuterung
Begriff	1	2	3	4	5

	hezeit					
	Wöchentliche Ruhezeit	24 h +11	24 h + 12 h	24 h +11 h	24 h + 12 h	zu 1) tägl. Ruhezeit 24 h plus 11 h zu 1) wenn objektiv, technische oder arbeitsorganisatorische Umstände dies rechtfertigen, kann eine Mindestruhezeit von 24 h gewährt werden; zu 2) tägl. Ruhezeit 24 h plus 12 h zu 3) tägl. Ruhezeit 24 h plus 11 h zu 4) tägl. Ruhezeit 24 h plus 12 h
	jährliche Ruhezeit		104 Tage 12 x 48 h + 12 h 12 x 48 h +12 h	15 Sonntage	104 Tage 12 x 48 h + 12 h 12 x 48 h +12 h	Zu 2) mindestens 12 Doppelruhen (48 h plus 12 h tägl. Rz) die Samstag und Sonntag umfassen Zu 2) mindestens 12 Doppelruhen (48 h plus 12 h tägl. Rz) die keinen Samstag oder Sonntag umfassen Zu 4) mindestens 12 Doppelruhen (48 h plus 12 h tägl. Rz) die Samstag und Sonntag umfassen Zu 4) mindestens 12 Doppelruhen (48 h plus 12 h tägl. Rz) die keinen Samstag oder Sonntag umfassen
	tägliche Ruhezeit am Wohnort		X			Zu 2) die tägliche Ruhezeit hat eine Dauer von mindestens zwölf zusammenhängenden H pro 24-H-Zeitraum. Zu 2) innerhalb eines Zeitraums von sieben Tagen einmal auf ein Minimum von neuen zusammenhängenden H reduziert werden. In diesem Fall werden die Differenzen zwischen der reduzierten Ruhezeit und 12 h entsprechenden H auf der folgenden täglichen Ruhezeit am Wohnort hinzugefügt. Zu 2) eine deutlich reduzierte tägliche Ruhezeit darf nicht zwischen zwei auswärtigen Ruhen festgelegt werden.
	tägliche Ruhezeit	>11 h	>12 h		>12 h	Zu 1) tägl. Ruhezeit 11 h pro 24-h-Z-Raum



# 1 Übersicht zur Umsetzung der Vereinbarung zwischen CER und ETF zur EU-Richtlinie 2005/47 EG

Datum: bearbeitet :	EU 2003/88 EG	Vereinbarung CER und ETV EU 2005/47 EG	ArbZG - DE	EFPV - DE	Bemerkung / Ergänzung /Erläuterung
Begriff	1	2	3	4	5

					<p>Zu 3) tägl. Ruhezeit 12 zusammenhängende h am Wohnort innerhalb eines 24-h-Z-Raums</p> <p>Zu 4) tägl. Ruhezeit 12 zusammenhängende h am Dienstort innerhalb eines 24-h-Z-Raums;</p>
	reduzierte tägliche Ruhezeit			mindestens 9 h	<p>Zu 4) die reduzierte tägl. Ruhezeit kann innerhalb eines Z-Raum von 7 Tagen 1x auf mindestens 9 zusammenhängende h pro 24-h-Z-Raum reduziert werden</p> <p>Zu 4) die Differenz ist der reduzierten Ruhezeit und 12 h der folgenden tägl. Ruhezeit am Dienstort hinzu zufügen;</p> <p>Zu 4) eine um 90 Min reduzierte tägl. Ruhezeit darf nicht zwischen zwei auswärtigen Ruhezeiten festgelegt werden;</p>
	Auswärtige tägliche Ruhezeit			mindestens 8 h	<p>Zu 2) auswärtige Ruhezeiten haben eine Dauer von mindestens 8 zusammenhängenden h pro 24-h-Zeitraum.</p> <p>Zu 2) auf eine auswärtige Ruhezeit muss eine tägliche Ruhezeit am Wohnort folgen.</p> <p>Zu 2) im Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrag in einer Betriebsvereinbarung oder auf Unternehmerebene können zwei zusammenhängende auswärtige Ruhezeiten zugelassen werden und Regelungen über den Ausgleich für auswärtige Ruhezeit vereinbart werden.</p> <p>Zu 4) jede auswärtige Ruhezeit der täglichen Ruhezeit die nicht am Dienstort genommen wird;</p> <p>Zu 4) auswärtige tägl. Ruhezeit mindestens 8 zusammenhängende h pro 24-h-z-Raum;</p> <p>Zu 4) auf eine auswärtige tägl. Ruhezeit von mindestens 8 zusammenhängende h pro 24-h-Z-Raum folgt eine tägl. Ruhezeit am Dienstort;</p> <p>Zu 4) im Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrags in einer Betriebs-</p>

# 1 Übersicht zur Umsetzung der Vereinbarung zwischen CER und ETF zur EU-Richtlinie 2005/47 EG

Datum: bearbeitet :	EU 2003/88 EG	Vereinbarung CER und ETV EU 2005/47 EG	ArbZG - DE	EFPV - DE	Bemerkung / Ergänzung /Erläuterung
Begriff	1	2	3	4	5

					vereinbarung können zwei zusammenhängende auswärtige Ruhezeiten zugelassen werden und Regelungen über den Ausgleich für auswärtige Ruhezeit vereinbart werden. Zu 4) § 7 Abs. 9 ArbZG findet keine Anwendung; Zu 4) die Differenz zwischen auswärtige tägl. Ruhezeit und 12 h tägl. Ruhezeit muss nicht ausgeglichen werden;	
	Ruhepausen	>6 h	>8 h = 45 Min >6 h bis 8 h = 30 Min	>6 bis 9 h = 30 Min > 9 h = 45 Min	>8 h = 45 Min >6 h bis 8 h = 30 Min	<p>Zu 1) bei einer täglichen Arbeitszeit von mehr als 6 h muss eine Ruhepause gewährt werden</p> <p>Zu 1) Voraussetzungen für die Gewährung dieser Ruhepause werden in Tarifverträgen oder Vereinbarungen zwischen den Sozialpartnern oder in Ermangelung solcher Übereinkünfte in den innerstaatlichen Rechtsvorschriften festgelegt;</p> <p>Zu 2) Triebfahrzeugführer: beträgt die Arbeitszeit eines Triebfahrzeugführers mehr als 8 h, wird eine Pause von mindestens 45 Min während des Tages gewährt oder beträgt die Arbeitszeit zwischen sechs und 8 h, dauert die Pause mindestens 30 Min. und wird während des Tages gewährt.</p> <p>Zu 2) Die zeitliche Lage und die Länge der Pause müssen ausreichend sein, um eine effektive Erholung der Arbeitnehmer zu sichern.</p> <p>Zu 2) die Pausen können bei Verspätungen von Zügen im Verlauf eines Tages angepasst werden.</p> <p>Zu 2) ein Teil der Pause sollte zwischen der 3. und 6. Arbeitsstunde gewährt werden.</p> <p>Wenn ein zweiter Triebfahrzeugführer anwesend ist. In diesem Fall werden die Bedingungen zur Gewährung einer Pause auf nationaler Ebene geregelt.</p> <p>Zu 3) die Arbeit ist durch im Voraus feststehende Ruhepausen von mindestens 30 min bei einer Arbeitszeit von mehr als sechs bis zu 9 h und 45 min bei einer Arbeitszeit von mehr als 9 h insgesamt zu unterbrechen. Die Ru-</p>



# 1 Übersicht zur Umsetzung der Vereinbarung zwischen CER und ETF zur EU-Richtlinie 2005/47 EG

Datum: bearbeitet :	EU 2003/88 EG	Vereinbarung CER und ETV EU 2005/47 EG	ArbZG - DE	EFPV - DE	Bemerkung / Ergänzung /Erläuterung
Begriff	1	2	3	4	5

					<p>hepausen nach Satz eins können in Zeitabschnitte von jeweils mindestens 15 min aufgeteilt werden. Länger und länger als 6 h hintereinander dürfen Arbeitnehmer nicht ohne Ruhepausen beschäftigt werden</p> <p>Zu 4) Arbeitszeit &gt; 8 h Ruhepause = 45 Minuten Arbeitszeit &gt; 6 h bis 8 h Ruhepause = 30 Minuten</p> <p>Zu 4) die zeitliche Lage ist im Voraus festzulegen;</p> <p>Zu 4) Die Ruhepause muss einen Erholungswert für den AN haben;</p> <p>Zu 4) bei Verspätung von Zügen können die Ruhepausen im Verlauf eines Arbeitstages angepasst werden;</p> <p>Zu 4) eine Aufteilung der Ruhepause je 15 Min ist zulässig;</p> <p>Zu 4) ein Teil der Ruhepause soll zwischen der 3 und 6 Arbeitsstunde liegen;</p> <p>Zu 4) durch Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrags in einer Tarifvereinbarung abweichende Regelungen vereinbart werden;</p>
	Ruhepausen (Ruhepause) Zugbegleitpersonal und für das übrige Personal		>6 h = 30 Min		<p>Zu 2) für das übrige Personal an Bord des Zuges wird eine Pause von mindestens 30 min gewährt, wenn die Arbeitszeit mehr als 6 h beträgt.</p>
	Jahresurlaub	4 Wochen			<p>Zu 1) 4 Wochen bezahlten Urlaub</p> <p>Zu 1) nur bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses kann die Urlaubsvergütung ausbezahlt werden:</p> <p>Zu 3) Der Erholungsurlaub ist im Bundesurlaubsgesetz geregelt</p>



# 1 Übersicht zur Umsetzung der Vereinbarung zwischen CER und ETF zur EU-Richtlinie 2005/47 EG

Datum: bearbeitet :	EU 2003/88 EG	Vereinbarung CER und ETV EU 2005/47 EG	ArbZG - DE	EFPV - DE	Bemerkung / Ergänzung /Erläuterung
Begriff	1	2	3	4	5

						Zu 3) nur bei Beendigung des Arbeitsverhältnis kann die Urlaubsvergütung ausbezahlt werden
		Verzeichnis Arbeits- stunden Kontrolle	x	x	x	Zu 2) ein Verzeichnis, das die täglichen Arbeit-und Ruhestunden des fahrenden Personals darstellt, muss geführt werden, um die Einhaltung der Bestimmungen dieser Vereinbarung zu überwachen. Angaben bezüglich der tatsächlichen Arbeitsstunden sind zur Verfügung zu stellen. Das Verzeichnis wird mindestens ein Jahr im Unternehmen aufbewahrt.  Zu 3) Nach dem ArbZG sind für jeden Tag die Stunden zu erfassen die mehr als 8 h pro Tag geleistet wurden.  Zu 4) ein Verzeichnis, das die täglichen Arbeitszeit des fahrenden Personals darstellt,

Tabelle 16: Übersicht zur Umsetzung der Vereinbarung der CER und ETF bzw. der EU-Richtlinie 2005/47 (Anlage 1)



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

<b>Tägliche Arbeitszeit</b>	12 h	<b>Werk tägliche Arbeitszeit</b>	8 h pro 24 h Zeitraum	<b>Tagesarbeitszeit</b> ist die Zeit vom Beginn bis zum Ende der Arbeit mit Ausnahme der Ruhepausen	8 h pro 24 h Zeitraum
<b>Wochenarbeitszeit</b> 16 Wochenzeitraum	60 h durchschnittlich 48 h	<b>Wochenarbeitszeit</b>	48 h von Montag bis einschließlich Samstag	<b>Wochenarbeitszeit</b> ist der Zeitraum von Montag bis einschließlich Sonntag	40 h pro Woche
Anzahl der Arbeitsschichten	7 Arbeitsschichten (wenn eine dieser Arbeitsschichten eine Nachtschicht ist)	verlängerte werktägliche Arbeitszeit	> 8 h bis 10 h die Differenz von 2 h ist innerhalb von sechs Monaten oder 24 Wochen auszugleichen	<b>Normalarbeitszeit</b> Verteilung der Normalarbeitszeit	8 h pro Tag
Im Tarifvertrag kann vereinbart werden	8 Arbeitsschichten (wenn eine dieser Arbeitsschichten eine Nachtschicht ist und die Art der Arbeit oder betriebliche	Verlängerte werktägliche Arbeitszeit mehr als 10 h	In einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrags in einer Betriebs- oder Dienstvereinbarung ist es zulässig, wenn in der Ar-	Fällt in Verbindung mit Feiertagen die Arbeitszeit an Werktagen aus	9 h pro 24 h Zeitraum zulässig um eine längere zusammenhängende Freizeit zu erreichen  kann die Arbeitszeit auf 10 h verlängert werden bei einem Einarbeitungs-



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

	Umstände dies erfordern)	<p>Verlängerung der wöchentlichen Arbeitszeit</p> <p>Verlängerung des Arbeitstags an einem</p> <p>Werktägliche Arbeitszeit an Sonn- oder Feiertagen</p> <p><b>Höchstgrenzen der wöchentlichen, werktäglichen Arbeitszeit</b></p>	<p>beitszeit regelmäßig und in erheblichem Umfang- Arbeits- oder Bereitschaftsdienst fällt</p> <p>60 h von Montag bis einschließlich Samstag</p> <p>12 h innerhalb 0:00 bis 24:00 Uhr, wenn dadurch zusätzliche Freischichten an Sonn- oder Feiertagen erreicht werden</p> <p>Im Durchschnitt 60 h und in einzelnen Wochen 72 h nicht überschreiten, unter Beach-</p>	<p>Verlängerung der Normalarbeitszeit bei Arbeitsbereitschaft und</p> <p>Die wöchentliche Arbeitszeit bis zu</p> <p><b>Normalarbeitszeit bei besonderen Erholungsmöglichkeiten</b></p>	<p>zeitraum von 13 Wochen bei</p> <p>einem längerem Einarbeitungszeitraum darf die Arbeitszeit 9 h nicht überschreiten</p> <p>12 h</p> <p>60 h</p> <p>Besteht die Arbeitszeit überwiegend aus Arbeitsbereitschaft kann in Tarifvertrag oder Betriebsvereinbarung die Normalarbeitszeit 3x/Woche bis zu 24 h zugelassen werden. Ein medizinisches Gutachten soll belegen, dass der Arbeitnehmer nicht stärker gesundheitlich belastet wird als bei vergleichbarer Tätigkeit bei einer</p>
--	--------------------------	--	---	--	--



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

				<p>tung der vereinbarten Ausgleichszeiträume</p>	<p><b>Höchstgrenzen der Arbeitszeit</b></p> <p><b>Tagesarbeitszeit</b></p> <p><b>Wochenarbeitszeit</b></p>	<p>verlängerten Normalarbeitszeit.</p> <p>Im Tarifvertrag oder Betriebsvereinbarung darf im festgesetzten Durchrechnungszeitraum die wöchentliche Normalarbeitszeit im Durchschnitt 60 h und in einzelnen Wochen 72 h nicht überschreiten.</p> <p>10 h</p> <p>50 h</p> <p>Höchstgrenzen der Arbeitszeit dürfen auch beim Zusammentreffen einer anderen Verteilung der Normalarbeitszeit mit Arbeitszeitverlängerung nicht überschritten werden</p>
--	--	--	--	--	--	--



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

					<p><b>Überstunden</b></p> <p>ist Arbeitszeit, wenn die wöchentliche Normalarbeitszeit überschritten wird oder auf Grund der Verteilung dieser wöchentlichen Normalarbeitszeit dies ergibt.</p> <p>Zusätzliche Regelungen können in Tarifverträgen für Zeitguthaben bei Durchrechnungszeitraum und Gleitzeitperiode vereinbart werden</p> <p><b>Überstundenvergütung</b></p> <p>Zuschlag 50% Abgeltung durch Zeit-</p>
--	--	--	--	--	---



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

						ausgleich der Normalarbeitszeit plus Zuschlag oder durch Regelungen im Tarifvertrag
<b>Fahrzeit</b>	<p>Max 9 h bei Tagesarbeit</p> <p>Max 8 h bei Nachtarbeit</p> <p>Nachtarbeit = 3 h im Zeitraum 0:00 bis 7:00 Uhr</p>	<b>Fahrzeit</b>	<p>Max 9 h bei Tagesarbeit</p> <p>Max 8 h bei Nachtarbeit</p> <p>Nachtarbeit = 2 h im Zeitraum 23:00 bis 6:00 Uhr</p>	<b>Fahrzeit</b>		
<b>Tägliche Ruhezeit</b>	11 h (ununterbrochen)	<b>Tägliche Ruhezeit</b>	11 h pro 24 h Zeitraum	<b>Tägliche Ruhezeit</b>	11 h	
Verkürzte tägliche Ruhezeit	einmal pro Woche 8 h, (wenn die Art der Arbeit oder betriebliche Umstände es erfordern)	Verkürzte tägliche Ruhezeit	<p>In Verkehrsbetrieben bis &gt;10 h möglich</p> <p>In einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Betriebs- oder Dienstvereinbarung kann die tägliche Arbeitszeit bis auf &gt; 9 h verkürzt werden</p>	<p>verkürzte tägliche Ruhezeit</p> <p>verkürzte tägliche Ruhezeit</p>	<p>8 h (im Tarifvertrag oder Betriebsvereinbarung Ausgleich innerhalb 10 Kalendertagen durch Verlängerung einer anderen täglichen Ruhezeit)</p> <p>auf 10 h (nur im Tarifvertrag oder Betriebsvereinbarung möglich mit Maßnahmen zur Siche-</p>	



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

			Verlängerung der Ruhezeit	Jede einzelne tägliche Verkürzung auch eines noch so geringe Zeitraums verlängert die Ruhezeit einer anderen tägliche Ruhezeit auf mindestens 12 h	verkürzte tägliche Ruhezeit  Verlängerte tägliche Ruhezeit bei täglicher Normarbeitszeit >12 h	rung der Erholung für den Arbeitnehmer) >8 h (Arbeiten werktags und sonntags die einen ununterbrochenen Fortgang mit Schichtwechsel erfordern kann die tägliche Ruhezeit einmal im Schichtturnus auf > 8 h verkürzt werden. Im Schichtturnus ist eine andere tägliche Ruhezeit zu verlängern.  24 h
<i>Tägliche Ruhezeit</i>	<i>12 h / 24 h Zeitraum</i>	<i>Tägliche Ruhezeit</i>	<i>12 h / 24 h Zeitraum</i>	<i>Tägliche Ruhezeit</i>	<i>12 h / 24 h Zeitraum</i>	
<i>Verkürzte Ruhezeit am Wohnort</i>	<i>1x / 7x24 h Zeitraum mindestens 9 h mit Ausgleich</i>	<i>Verkürzte Ruhezeit am Dienort</i>	<i>1x / 7x24 h Zeitraum 9 h mit Ausgleich die Differenz der reduzierten Ruhezeit und 12 h ist die Länge der folgenden</i>	<i>Verkürzte Ruhezeit am Wohnort</i>	<i>1x / Woche mindestens 9 h (bei entsprechendem Ausgleich der nächsten täglichen Ruhezeit am Wohnort)</i>	



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

	<p><i>Verkürzte Ruhezeit außerhalb des Wohnorts</i></p> <p><i>1x / 7x24 h Zeitraum mindestens 8 h ohne Ausgleich</i></p> <p><i>(in einer Vereinbarung mit den Sozialpartnern kann eine weitere verkürzte Ruhezeit vereinbart werden)</i></p>	<p><i>Verkürzte Ruhezeit außerhalb des Wohnorts</i></p> <p><i>1x / 7x24 h Zeitraum mindestens 8 h ohne Ausgleich</i></p> <p><i>(in einer Vereinbarung mit den Sozialpartnern kann eine weitere verkürzte Ruhezeit vereinbart werden und auf eine auswärtige tägliche Ruhezeit muss eine tägliche Ruhezeit am Wohnort folgen.)</i></p>	<p><i>Ruhezeit am Dienort</i></p> <p><i>1x / 7x24 h Zeitraum mindestens 8 h ohne Ausgleich</i></p> <p><i>(in einer Vereinbarung mit den Sozialpartnern kann eine weitere verkürzte Ruhezeit vereinbart werden und auf eine auswärtige tägliche Ruhezeit muss eine tägliche Ruhezeit am Wohnort folgen.)</i></p>	<p><i>Verkürzte Ruhezeit außerhalb des Wohnorts</i></p> <p><i>1x / Woche mindestens 8 h ohne Ausgleich</i></p> <p><i>Keine verkürzte tägliche Ruhezeit zwischen 2 auswärtigen täglichen Ruhezeiten und auf eine auswärtige tägliche Ruhezeit muss eine tägliche Ruhezeit am Wohnort folgen).</i></p>	
<b>wöchentliche Ruhezeit</b>	36 h (ununterbrochen oder 72 h in 14 Tagen (in mehrere Ruhezeiten zum mindestens 32 h auf teilbar)			<b>wöchentliche Ruhezeit</b>	36 h (ununterbrochen bei Schichtarbeit kann davon abgewichen werden wenn ein Schichtwechsel dies erfordert)
<i>Wöchentliche Ruhezeit</i>	36 h / 7x24 h Zeitraum  104 Tage x 24 h / 52	<i>Wöchentliche Ruhezeit</i>	<i>Tägliche Ruhezeit plus 12 h im 7-Tages-Zeitraum(36 h)</i>	<i>Wöchentliche Ruhezeit</i>	36 h / im 7-Tages-Zeitraum



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

		<p><i>Wochen</i></p> <p>52 Wochen x, inc. 24x60 h 12 x Sa + So</p>		<p>104 Tage incl. mindestens 12x48 h +12 h die Sa und So umfassen und 12x48 h + 12 h die keinen Sa oder So umfassen</p>		
	<p><b>Ruhepause</b></p> <p>bei &gt; 5,5 h Arbeit je Dienst</p> <p>bei &gt;10 h Arbeit je Dienst</p>	<p>30 min (evtl. 2x15 min)</p> <p>45 min (evtl. 3x15 min)</p>	<p><b>Ruhepausen</b></p>	<p>Arbeitnehmer dürfen nicht länger als 6 h ohne Ruhepause beschäftigt werden</p> <p>&gt;6 h bis 9 h = 30 Min</p> <p>&gt;9 h bis 10 h = 45 Min</p>	<p><b>Ruhepause &gt;6 h</b></p>	<p>30 min (evtl. 2x15 min oder 3x10 min eine andere Aufteilung kann durch Betriebsvereinbarung oder durch die Arbeitsinspektion zu gelassen werden Mindestru-</p>



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

> 5,5 h Arbeit je Dienst	15 min (erfordert kollektivrechtliche Vereinbarung)	<b>Kurzpausen</b>	Die Ruhepausen können in Teile je >15 Min aufgeteilt werden  In einem Tarifvertrag oder auf Grund eines  Tarifvertrags in einer Betriebs-oder Dienstvereinbarung können Kurzpausen von angemessener Dauer zulässig sein	<b>Kurzpausen</b>  <b>Nachtschwerarbeitergesetz Ruhepausen</b>  <b>Kurz- und Ruhepausen ist Arbeitszeit</b>	hepause 10 min)  Von angemessener Dauer (bei Schicht- und Wechseldienst sind Kurzpausen zulässig)  10 min Kurzpausen  Schicht und Wechselarbeit = Kurzpause oder verkürzte Ruhepausen von mindestens 15 min sind Arbeitszeit
<b>Sonntagsarbeit</b>	Keine Sonntagsarbeit	<b>Sonn- und Feiertagsarbeit</b>	0:00 bis 24:00 Zeitraum	<b>Sonn- und Feiertagsarbeit</b>	00:00 bis 24:00 Zeitraum



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

	<p>außer: wenn in Übereinstimmung mit der Art der Arbeit und vereinbart</p> <p>oder wenn auf Grund der Art der Arbeit oder betriebliche Umstände notwendig</p> <p>Wenn mit dem Betriebsrat (ersatzweise mit betreffenden Arbeitnehmer) vereinbart</p> <p>Mit individueller Zustimmung</p>				
--	---	--	--	--	--



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

			<p><b>Ersatzruhetage für Sonntage</b></p> <p>24 h plus 11 h</p> <p>Wird ein Arbeitnehmer an einem Sonntag beschäftigt erhält er einen Ersatzruhetag. Dieser Ersatzruhetag ist innerhalb von acht Wochen im Anschluss an den Beschäftigungstag zu gewähren</p>	<p><b>Ersatzruhetage für Sonntage</b></p> <p>36 h sind in der folgenden Arbeitswoche zugewähren</p>
			<p><b>Ersatzruhetag für gesetzlichen Feiertag</b></p> <p>24 h plus 11 h</p> <p>wird ein Arbeitnehmer an einem gesetzlichen Feiertag beschäftigt erhält er einen Ersatzruhetag. Dieser Ersatzruhetag ist innerhalb von acht Wochen im Anschluss an die Beschäftigungstage zu gewähren</p>	
			<p><b>Mindestruhezeit für Sonn- oder gesetzliche</b></p> <p>&gt;35 h (mindestens 24 h plus Mindestruhezeit 11</p>	



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

			Feiertage	h)		
	<b>Arbeitsfreie Sonntage</b>	13 (je 52 Wochen)  andere Regelung (nur im Tarifvertrag und mit Zustimmung der Arbeitnehmer)	<b>Arbeitsfreie Sonntage</b>	Mindestens 15 Sonntage (in einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrages in einer Betriebs-oder Dienstvereinbarung kann die Anzahl der tatsächlichen arbeitsfreien Sonntage anders vereinbart werden)	<b>Wochenendruhe</b>	36 h inklusive Sonntag
	<b>Gesetzliche Feiertage</b> 7 Tage ohne Oster- und Pfingstsonntag	00:00 bis 24:00 Uhr	<b>Gesetzliche Feiertage</b> 7 Tage ohne Oster- und Pfingstsonntag ; je nach Bundesland oder Zugehörigkeit einer Glaubensgemeinschaft können noch weitere Feiertage anerkannt werden	00:00 bis 24:00 Uhr	<b>Gesetzliche Feiertage</b> 11 Tage ohne Oster- und Pfingstsonntag; je nach Zugehörigkeit einer Glaubensgemeinschaft können noch weitere Feiertage anerkannt werden.	0:00 bis 24:00 Uhr
	<b>Nachtarbeitszeit</b>	0:00 und 6:00 Uhr und in dieser Zeit mindestens 1 h arbeitet	<b>Nachtarbeitszeit</b>	23:00 bis 06:00 Uhr und in dieser Zeit mindestens 2 h arbeitet	<b>Nachtarbeitszeit</b>	22:00 bis 05:00 Uhr und in dieser Zeit mindestens 3 h arbeitet



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

<b>Nachtarbeit</b>	10 h je Schicht	<b>Nachtarbeit</b>  Verlängerung der Nachtarbeit	8 h  10 h geleistete Mehrarbeit ist innerhalb von einem Kalendermonat oder 4 Wochen auszugleichen		Es gelten grundsätzlich die täglichen und wöchentlichen Arbeits- und Ruhezeiten. Ausnahmeregelungen in Tarifvertrag möglich
<b>tägliche Ruhezeit nach Nachtschicht endet nach 2:00 Uhr</b>	14 h (zusammenhängend h)				
<b>tägliche Ruhezeit nach Nachtschicht endet vor 2:00 Uhr</b>	11 h (zusammenhängend h)				



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

verkürzte tägliche Ruhezeit nach Nachtschicht	8 h, (1xwöchentlich wenn die Art der Arbeit oder betriebliche Umstände es erfordern)				
Höchst Anzahl von Nachtschichten	5 x im 2 Wochenzeitraum 22x/Jahr; 12 Nachtarbeitsstunden				
<b>Nachtarbeit</b>	12 h (anschließend tägliche Ruhezeit nach Nachtarbeit 12 zusammenhängend h)				
<b>Nachtruhezeit</b>	46 h (nach drei oder mehr Nachtschichten)				
Anzahl der Nachtschichten	36 Nachtschichten pro 16 Wochenzeitraum				



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

	Höchstzahl der aufeinanderfolgenden Nachtschichten	36 Nachtdienste in 16 Wochenzeitraum oder 140 Nachtdienste in 52 Wochen oder 38 h zwischen 0:00 und 6:00 Uhr in zwei aufeinanderfolgenden Wochen				
	<b>Rufbereitschaft</b>					
	keine Rufbereitschaft	14 Tage ohne Rufbereitschaft in 4 Wochen  2x2 Tage in 4 Wochen weder Rufbereitschaft noch Arbeit				



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

	11 h vor und 14 h nach einem Nachtdienst				
Arbeitszeit je 24 h	13 h				
<b>Wochenarbeitszeit bei nächtlicher Rufbereitschaft</b>	durchschnittlich 40 h (16 Wochen) oder durchschnittlich 45 h (in 16 Wochen), sofern 8 h ununterbrochene Ruhezeit vor dem nächsten Dienst (bei letzten Aufruf zwischen 0 und 6:00 Uhr) oder 8 h ununterbrochene Ruhezeit in den 18 Stunden nach 6:00 Uhr (wenn letzter Aufruf zwischen 0:00 und 6:00 Uhr stattfand und unmittelbar				



## 2 Gegenüberstellung des Arbeitszeitrechts im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Niederlande - Deutschland – Österreich)

Niederland	Deutschland	Österreich
Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht	Arbeitszeitrecht

	eine neuer Dienst folgt)				
--	--------------------------	--	--	--	--

Tabelle 17: Ländervergleich Deutschland - Österreich – Niederlande (Anlage 2)