

SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

Branchenreport SPNV 2025



EVA Akademie Seminarangebot

Seminar nr.: 7210.50.1.1.2

ARBEITSZEIT UND FAHRZEIT FÜR TRIEBFAHRZEUGFÜHRER:INNEN

Die Arbeitszeit- und Fahrzeitregelungen für Triebfahrzeugführer sind ein komplexes Zusammenspiel aus Arbeitszeitgesetz (ArbZG), Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), europäischer Fahrpersonalverordnung, Tarifverträgen sowie Betriebsvereinbarungen. In diesem Seminar erlangen Betriebsratsmitglieder das notwendige Fachwissen, um Verstöße zu erkennen, korrekt einzugreifen und die Interessen der Beschäftigten wirksam zu vertreten.

Das Seminar auf einen Blick

Seminartitel

Arbeitszeit und Fahrzeit für
Triebfahrzeugführer:innen –
Rechte, Pflichten
und Mitbestimmung
Seminar gem. § 37 (6)
BetrVG, § 179 (4) SGB IX

Seminarnummer

7210.50.1.1.2

Referent

Ansgar F. Dittmar

Termin

07.-09. Januar 2026

Veranstaltungsort

Gasthof Schmitt Michaelstr.
2 36119 Neuhoof b. Fulda

Ansprechpartner:in

Marion Geib
Telefon: 030-30875-10
marion.geib@eva-akademie.de



JETZT HERUNTERLADEN UND AUF DEM LAUFENDEN BLEIBEN!

Jetzt App
downloaden:



Laden im
App Store



Web-App für Android



Editorial



Ein Jahr mit vielen Ereignissen.

Wenn wir zurückblicken auf das Jahr 2025, dann ist es kaum zu glauben, wie viel in den vergangenen 12 Monaten wirklich los war.

Die Schiene war und ist in aller Munde, leider oft eher negativ als positiv.

Krisenstimmung bei der Deutschen Bahn, trotz aller klimapolitischen Chancen, sind die falschen Signale. Wir brauchen mutige Entscheidungen von Politik und Management und wir brauchen eine stabile Finanzierung der Verlagerungsziele von der Straße und dem motorisierten Individualverkehr auf die Schiene und in den ÖPNV.

mobifair war auch in diesem Jahr viel unterwegs. Ob bei politischen Gesprächen in den Ländern, bei der Unterstützung der Gewerkschaften zur Tariftreue in den Ländern oder bei Recherchen zu Beschäftigungsbedingungen vor Ort und über die Grenzen hinweg. Unsere Themen waren und sind vielfältig.

An dieser Stelle möchten wir einfach einmal Danke sagen. Eure Unterstützung, sei es die aktive Mitarbeit vor Ort, Hinweise auf Missstände, die Zusammenarbeit bei den Recherchen und natürlich auch die finanzielle Unterstützung durch eure Mitgliedsbeiträge, macht unsere Arbeit erst möglich.

Herzlichen Dank und ein erfolgreiches neues Jahr 2026, euer mobifair Team.

Helmut Diener und Dirk Schlömer, Vorstand

Aus dem Inhalt



BRANCHENREPORT

SPNV 2025 S. 4

Arbeitszeitverstöße oder
„Wenn die Bankräuber den
Schlüssel haben“ S. 9

**Sicherheit braucht
klare Grenzen** S. 10

SPNV-Wettbewerb

in Italien S. 12

**mobifair-Mitglieder-
versammlung 2025** S. 14

Das sagt der Anwalt:
**Arbeitszeit für
Triebfahrzeugführende** S. 16

IMPRESSUM



Herausgeber:
mobifair e. V.
Weilburger Str. 24
60326 Frankfurt

Kontakt:
069 / 271 39 96-6
info@mobifair.eu
www.mobifair.eu

Vorstand:
Vorsitzender:
Dirk Schlömer
(verantwortlich)

Redaktion:
Tobias Lipser
presse@mobifair.eu
Layout: A. Bischoff

Druck:
Dierichs Druck+
Media GmbH & Co. KG
Frankfurter Str. 168
34121 Kassel

Eingetragen im Vereinsregister Frankfurt am Main: VR 13555

Branchenreport SPNV 2025

Im vergangenen Jahr haben wir den Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland unter die Lupe genommen. Nach einem bewegten Jahr 2025 haben wir uns dazu entschieden, auch in diesem Jahr einen Blick auf die aktuelle Situation im SPNV zu werfen. Die Töne innerhalb der Branche sind deutlich nachdenklicher geworden. Niemand wird wohl mehr bestreiten, dass sich der Nahverkehr in Deutschland, auf der Schiene wie auf der Straße, in einer schwierigen Situation befindet. Wie sich die Lage entwickelt hat und welche Veränderungen es bei Verkehrsunternehmen gibt, darauf möchten wir in unserem Bericht eingehen. Zudem halten wir einige Entwicklungen im SPNV für grundsätzlich falsch und eine neue Richtung für notwendig.

Mit Stand November 2025 werden beim EBA insgesamt 586 Unternehmen erfasst, die als Eisenbahnverkehrsunternehmen registriert sind.

Im April 2024 lag die Zahl der Unternehmen noch bei 550. Heute verfügen 336 der inzwischen 586 Unternehmen über eine Zulassung für den Schienenpersonenverkehr und 464 über eine Zulassung für den Schienengüterverkehr.

Neben einigen kleineren neuen, nicht wesentlichen Akteuren ist als wichtige Neuzulassung im Schienenpersonenverkehr die Westbahn Deutschland GmbH zu nennen, die im September 2024 gegründet wurde. Diese wird aus Sicht von mobifair künftig ihre Geschäftsaktivitäten in Deutschland verstärken.

Insgesamt wurden seit unserem letzten Bericht 26 Eisenbahnen von der Liste gestrichen, 62 kamen hinzu. Davon haben mit 29 neuen Unternehmen die Güterbahnen den größten Anteil. Darunter haben polnische Unternehmen mit 11 neuen Zulassungen den größten Anteil.



Die Rahmenbedingungen für den SPNV haben sich im laufenden Jahr 2025 leider nicht verbessert. Zwar wurde am 07. November 2025 mit der Novellierung des Bundesregionalisierungsgesetzes (RegG) Sicherheit für die Finanzierung des Deutschlandtickets bis zum Jahr 2030 beschlossen, doch die Zuschüsse von Bund und Ländern blieben mit 3 Mrd. Euro pro Jahr gleich. Damit bleibt auch die Unterfinanzierung bestehen, die sich gleichermaßen im SPNV wie auch im lokalen ÖPNV bemerkbar macht. Wird nicht nachgesteuert, so ist bundesweit mit deutlichen Erhöhungen der Fahrpreise oder mit Abbestellungen von Leistungen zu rechnen. Das wäre genau das Gegenteil von dem, was wir für eine wirkungsvolle Verkehrswende benötigen.

Zahlen und Recherche

Wie bereits im vergangenen Jahr möchten wir darauf hinweisen, dass sich die Recherche nach möglichst korrekten und vollständigen Zahlen über die Verkehrsmenge der einzelnen Unternehmen im SPNV schwierig gestaltet. Wir sind auf offizielle Quellen angewiesen. Leider stellt der Bundesverband Schienennahverkehr (BSN) solche Daten nicht zur Verfügung. Die Recherche der Bundesnetzagentur beschränkt sich darauf, von den Unternehmen die Verkehrsdaten abzufragen. Die aktuellste Marktuntersuchung Eisenbahn aus 11/2024 stützt sich auf die Daten des Jahres 2023. Dies liefert nach unserer Auffassung kein aktuelles Bild.

Unsere eigenen Recherchen von Unternehmensdaten haben wir wieder mit den Daten der Verkehrsnetze der Aufgabenträger im SPNV abgeglichen und weitere Unterlagen wie Konzernabschlüsse und veröffentlichte Vergabeverfahren geprüft. Wir möchten jedoch darauf hinweisen, dass die Zusammenführung öffentlich verfügbarer Daten auch Fehler enthalten kann. Deshalb



ZUGELASSENE EISENBAHNVERKEHRSUNTERNEHMEN IN DEUTSCHLAND (STAND 11.2025)

Bezugsquelle: Eisenbahnbundesamt

Gesamtzahl der öffentlichen Eisenbahnen in Deutschland: 586
Davon Eisenbahnen mit Zulassung für Personenverkehr: 336

DIESE ERBRINGEN FOLGENDE LEISTUNGEN:

Dienstleister, incl. Verleiher und Ausbildungsunternehmen:	47
Eisenbahninfrastrukturunternehmen:	11
Unternehmen im Schienenpersonfernverkehr:	14
Güterbahnen mit Zulassung für Personenverkehr:	84
Eisenbahnindustrie:	13
Sonstige, Vorratsgesellschaften, insolvent oder ruhend:	13
Reiner ÖPNV Betrieb mit Bussen und Straßenbahnen:	18
Museumsbahnen und touristische Verkehre:	74
SPNV Unternehmen:	62

KONZERNUNABHÄNGIGE UNTERNEHMEN MIT WESENTLICHEN VERKEHREN:

	Mio.Zug/km	Ö/P**
Eurobahn GmbH (Übernommen durch AT NWL)	11,70	Ö
Albtal Verkehrsgesellschaft (AVG)	10,80	Ö
Erfurter Bahn GmbH	9,40	Ö
Gesamt:	31,90	

KONZERNUNABHÄNGIGE UNTERNEHMEN MIT GERINGEN VERKEHREN:

	Mio.Zug/km	Ö/P**
City-Bahn Chemnitz GmbH	1,70	Ö
Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH	1,60	Ö
Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG	0,50	Ö
Eisenbahnen u. Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH	0,40	Ö
Bentheimer Eisenbahn AG	0,30	Ö
SAB Schwäbische Alb-Bahn GmbH	0,30	Ö
Westerwaldbahn GmbH (Anteil SPNV)	0,10	Ö
Gesamt:	4,92	

KONZERNE/HOLDINGGESELLSCHAFTEN:

Konzerne/ Holding- gesellschaften	Anteil am Unternehmen*		Mio.Zug/km	Ö/P**
	100 %	50 %		
DB Regio AG	7		440,60	Ö
Transdev	11		69,40	Ö
BeNEX	5	6	42,40	P
Netinera	4	2	41,10	Ö
NEX (Mobico Group)	1		21,00	P
Arverio (ÖBB)	2		19,80	Ö
HLB	5	1	19,70	Ö
R.A.T.H. Gruppe	3		16,80	P
SNCF (Captrain)	1		5,60	Ö
SWEG	1		3,00	Ö
AKN	1	3	2,70	Ö
RDC	1		0,10	P
Gesamt:	43	6	682,10	

*Die Aufteilung der Unternehmenszuordnung bei anteiligem Besitz unterschiedlicher Konzerne erfolgte lediglich aufgrund der Vermeidung von doppelter Zuordnung. Anteiliger Unternehmensbesitz ohne Probleme der Zuordnung blieb unberücksichtigt.

**Eisenbahnen im öffentlich/privaten Eigentum



sind auch leichte Abweichungen zu Veröffentlichungen anderer Verbände oder öffentlicher Einrichtungen unvermeidlich. Unsere Daten zu Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beziehen sich auf die Auflistung der EVU der Bundesnetzagentur aus 11/2025. Die Verkehrsmengen der einzelnen Unternehmen im SPNV umfassen auch die Veränderungen durch gewonnene oder verlorene Verkehrsleistungen bis Ende 2026.

Wer sich unsere Grafik zum Marktanteil der Eisenbahnen in privatem Eigentum ansieht, wird feststellen, dass dieser von 14 % im Jahr 2024 auf 21 % in diesem Jahr gestiegen ist. Dies liegt allerdings nicht an spektakulären Markteintritten oder neu gewonnenen Verkehren, sondern in erster Linie an einer Veränderung der Eigentümerstruktur des französischen Transdev-Mutterkonzerns: Die private Rethmann-Gruppe, die bisher schon mit einem Drittel der Anteile beteiligt war, ist in diesem Jahr zum Zwei-Drittel-Mehrheitseigner aufgestiegen,

weshalb wir Transdev nun als Unternehmen in privatem Eigentum führen. Die bisherige Mehrheitseignerin, die öffentliche Caisse des Dépôts, bleibt mit einem Drittel der Anteile an Transdev beteiligt.

Sollte es Rückfragen oder Hinweise zu der Datenrecherche geben, so freuen wir uns wie immer über ein Feedback.

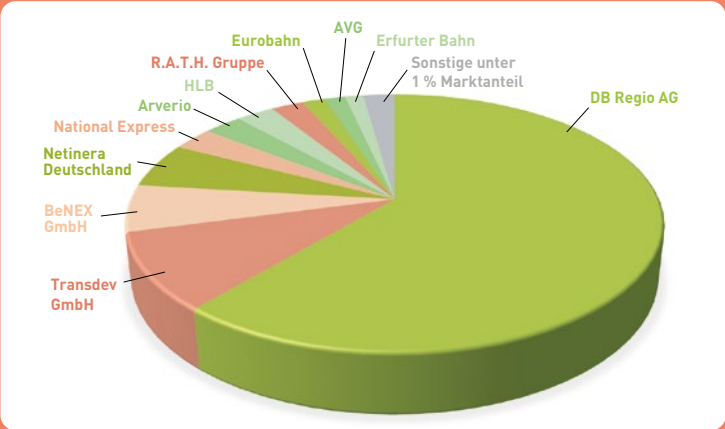
Wir brauchen eine neue Sichtweise mit neuen Chancen

Man könnte sagen „Wir haben es doch gleich gesagt!“. Doch Recht zu haben, wenn der Nahverkehr auf der Schiene in immer größeren Problemen steckt, ist kein Erfolg, den man feiern sollte. In der Branche sind sich alle Fachleute in den Unternehmen und bei den Aufgabenträgern einig, dass Anspruch und Wirklichkeit beim SPNV stark auseinanderklaffen. Zwar ist der Umfang der bestellten Verkehrsleistungen im Jahr 2025 fast gleichgeblieben, doch gibt es nach wie vor durch Personalmangel sowie Einschränkungen bei der Eisenbahninfrastruktur Verspätungen und Zugausfälle. Die Wahrnehmung der Nutzer hat sich somit leider nicht verbessern können und das wirft ein schlechtes Bild auf die gesamte Branche und ist schädlich für die eigentlich notwendige Verkehrswende. Wir müssen leider davon ausgehen, dass diese für Kunden wie für die Beschäftigten unbefriedigende Situation durch die zahlreichen Bautätigkeiten zur Sanierung der Eisenbahninfrastruktur noch weiter anhalten wird.

Das wirkt sich auch auf die aktuelle Vergabesituation im SPNV aus. Zwar liegen uns noch keine neuen Bieterzahlen bei Vergabeverfahren aus den Jahren 2024 und 2025 vor, doch unsere eigenen Recherchen zeigen, dass das Interesse der SPNV-Unternehmen verhalten ist.

Stattdessen stecken zwei weitere Unternehmen in der Krise. Die Eurobahn geriet erneut ins Straucheln. Bereits Anfang des Jahres 2022 trennte sich die SNCF-Tochter Keolis von der Eurobahn und gab sie mit hohem finanziellem Aufwand zur Abwendung einer Insolvenz weiter an eine Münchener „Verwertungsgesellschaft“, die neue Investoren suchte. Bereits im Jahr 2024 wurde dann Kontakt zum Nahverkehrsverband Westfalen-Lippe (NWL) hergestellt, weil die finanzielle Lage des Unternehmens sich deutlich verschlechterte und erneut eine Insolvenz drohte. Im Januar 2025 übernahm dann der NWL das marode Unternehmen und führt dies nun bis zur Neuvergabe der Linien weiter. Die finanzi-

SPNV-UNTERNEHMEN IN DEUTSCHLAND



Betreiber	Mio.Zug/km	Prozent
DB Regio	440,60	61,3 %
Transdev GmbH	69,39	9,7 %
BeNEX GmbH	42,36	5,9 %
Netinera Deutschland	41,05	5,7 %
National Express	21,00	2,9 %
Arverio	19,80	2,8 %
HLB	19,70	2,7 %
R.A.T.H Gruppe	16,80	2,3 %
Eurobahn	11,70	1,6 %
AVG	10,80	1,5 %
Erfurter Bahn	9,40	1,3 %
Sonstige unter 1 % Marktanteil	16,32	2,3 %
	718,92	

ellen Risiken, die damit verbunden sind, bleiben an den Eigentümern des Aufgabenträgers, den Kommunen der Region Westfalen-Lippe hängen, die teilweise nicht einmal von den Verkehrsleistungen im westfälischen Raum profitieren.

Ein weiteres Unternehmen, das in den letzten Monaten mehr und mehr in die Schlagzeilen gerät, ist National Express, die deutsche Tochtergesellschaft des britischen Mobicco-Konzerns. Bereits seit mehreren Jahren gibt es dort starken Personalmangel und infolgedessen auch Zugausfälle und Verspätungen, die wiederum zu hohen Pönalezahlungen gegenüber den Aufgabenträgern führen. Damit gerät gerade das Premiumprodukt des SPNV in Nordrhein-Westfalen - der Rhein-Ruhr-Express (RRX) - immer mehr in die Schlagzeilen. Nun hat National Express zu einem weiteren Schlag ausgeholt und stellte seinerseits trotz vorhandenem Personal Verkehre ein, um die Aufgabenträger in NRW zu Nachverhandlungen über die bestehenden Verkehrsverträge zu zwingen.

Anscheinend ist die Not von National Express sehr groß, anderenfalls in die Insolvenz zu driften. Selbst der britische Mutterkonzern könnte dadurch gänzlich ins Straucheln geraten. Die Mobicco Group ist ein an der Londoner Börse notiertes Unternehmen und verlor seit 2022 rund 80 Prozent des Aktienwertes. Doch es ist unwahrscheinlich, dass die Aufgabenträger in NRW sich auf solche Nachverhandlungen einlassen werden. Rein aus rechtlichen Gründen dürften Nachverhandlungen im geforderten Umfang kaum machbar sein. Eine Auflösung der laufenden Verträge mit Übergangsregelung und anschließender Neuvergabe erinnert dann jedoch an das Jahr 2022, als die Tochter der niederländischen Staatsbahn, Abellio, in die Insolvenz fuhr.

Wir fordern, dass hier schnell eine Lösung gefunden wird und ein verlässliches Unternehmen zum Weiterbetrieb der für NRW wichtigen Zugleistungen gefunden wird. National Express dürfte mit den derzeitigen mehr als fraglichen Geschäftspraktiken wohl die Eignung als Bewerber verspielt haben.

„Wir haben es doch gleich gesagt!“

	Mio. Zug/km	Marktanteil
NATIONALE STAATSBAHN:		
DB Regio	440,60	61,29 %

NATIONALE ÖFFENTLICHE EINGENTÜMER:

HLB, mit Beteiligungsges.	19,70	2,74 %
Eurobahn	11,70	1,63 %
AVG	10,80	1,50 %
Erfurter Bahn, mit Beteiligungsg.	9,40	1,31 %
SWEG	3,00	0,42 %
AKN	2,70	0,38 %
Citybahn Chemnitz	1,70	0,24 %
Regiobahn Fahrbetriebsg. mbH	1,60	0,22 %
EVV Elbe-Weser Bahn	0,40	0,06 %
Bodensee-Oberschwaben Bahn	0,50	0,07 %
Bentheimer Eisenbahn	0,30	0,04 %
Westerwaldbahn GmbH	0,12	0,02 %
	61,92	8,61 %

NATIONALE PRIVATE EIGENTÜMER:

R.A.T.H Gruppe	16,80	2,34 %
SAB Schwäbische Alb-Bahn GmbH	0,30	0,04 %
	17,10	2,38 %

AUSLÄNDISCHE STAATSBAHNEN:

Netinera Deutschland GmbH (Trenitalia)	41,05	5,71 %
Arverio (ÖBB)	19,80	2,75 %
Niederbarnimer Eisenbahn GmbH (SNCF)	5,60	0,78 %
	66,45	9,24 %

AUSLÄNDISCHE PRIVATE EIGENTÜMER:

BeNEX GmbH	42,36	5,89 %
National Express	21,00	2,92 %
Norddeutsche Eisenbahn GmbH (RDC Mehrheitsanteil)	0,10	0,01 %
Transdev GmbH	69,39	9,65 %
	132,85	18,48 %

GESAMT: 718,92

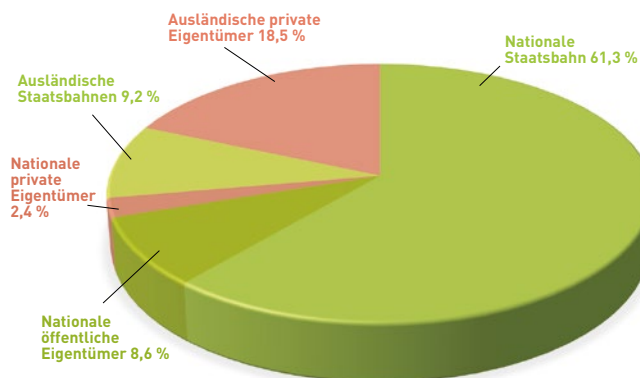
Die Zugleistungen der einzelnen Unternehmen wurden aus verschiedenen Quellen bezogen.

wurde die Leistung zur Zuordnung aufgeteilt. Dies fällt insbesondere bei Benex ins Gewicht.

In der Regel veröffentlichen die Unternehmen ihre Leistungsdaten über ihre Veröffentlichung von Wirtschaftsdaten in ihren Webauftritten, oder in öffentlich zugänglichen Jahresabschlüssen, oder die Daten sind über die Zuordnung der Vergabernetze möglich. Bei Verkehrsleistungen von Gesellschaften mit mehreren Eigentümern

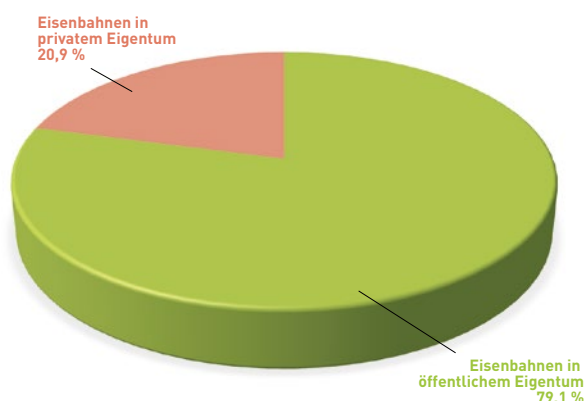
Trotz sorgfältiger Recherche kann es trotzdem geringe Abweichungen zu den tatsächlichen Leistungen geben. Zudem können Änderungen der Bestellungen seitens der Aufgabenträger zu geänderten Leistungsdaten führen. Die Angaben sind aus den vorgenannten Gründen ohne Gewähr.

ANTEILE DER BETREIBER NACH EIGENTÜMER



Betreiber	Mio.Zug/km	Prozent
Nationale Staatsbahn	440,60	61,3 %
Nationale öffentliche Eigentümer	61,92	8,6 %
Nationale private Eigentümer	17,10	2,4 %
Ausländische Staatsbahnen	66,45	9,2 %
Ausländische private Eigentümer	132,85	18,5 %
	718,92	

ANTEILE DER BETREIBER, ÖFFENTLICH/PRIVAT



Betreiber	Mio.Zug/km	Prozent
Eisenbahnen in öffentlichem Eigentum	568,97	79,1 %
Eisenbahnen in privatem Eigentum	149,95	20,9 %
	718,92	

Wir brauchen Stabilität und Perspektiven

Um den SPNV in Deutschland in eine bessere Zukunft zu führen und auch das Vertrauen der Nutzer, Beschäftigten und Unternehmen in einen zukunftsfähigen Nahverkehr auf der Schiene zurückzugewinnen, braucht es eine neue Perspektive.

Seit dem Beginn der Regionalisierung des SPNV im Jahr 1996 wurde der Wettbewerb in diesem „Markt“ immer weiter auf die Spitze getrieben. Aus großen Netzen mit gesamthaften Leistungen von der Fahrzeugbestellung, Instandhaltung, dem Fahrkartenverkauf und der eigentlichen Betriebsleistung wurden kleinere Einheiten mit sog. Fachlosen oder Teillosen mit Zuschlagsbegrenzung. Damit wurden die Vergabeverfahren selbst immer aufwändiger und teurer, die Anzahl der Marktteilnehmer blieb jedoch fast immer gleich.

Zwar las man des Öfteren neue Namen und Eigentümer wechselten, doch bundesweit sind lediglich vier SPNV-Unternehmen aktiv, sieben weitere Unternehmen mit regionaler Bedeutung kommen hinzu. Dem gegenüber stehen 28 Aufgabenträger und das ist der gesamte „Wettbewerbsmarkt“. Doch der eigentliche Wettbewerb um die Kunden und die wichtige Aufgabe, ein attraktives Gesamtangebot zu schaffen, um den Weg vom Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr attraktiv zu gestalten, wird dabei deutlich vernachlässigt.

Deshalb sollte nun die Chance genutzt werden, die sich durch die Reform des Vergaberechts mit dem Vergabeschleunigungsgesetz derzeit bietet. mobifair fordert, dass die Direktvergabe wieder eine reguläre Möglichkeit zur Vergabe im SPNV wird. Dies stützt auch der Beschluss des Bundesrates zum genannten Gesetzespaket. Auch im Deutschen Bundestag wird dies derzeit diskutiert. Von einer solchen Möglichkeit würden letztlich alle profitieren, denn damit kann auch der Aufwand von Vergabeverfahren deutlich reduziert werden und Anpassungen während der Vertragslaufzeit wären ebenfalls einfacher möglich.

Letztlich müsste dann noch die finanzielle Ausstattung des Öffentlichen Nahverkehrs insgesamt auf stabile Beine gestellt werden, dann steht einem Erfolg bei der Umsetzung der Mobilitätswende nichts mehr im Wege: Mit weniger sogenanntem „Wettbewerb“ und besserer Leistung!

Arbeitszeitverstöße oder „Wenn die Bankräuber die Schlüssel haben“

Der Finger von mobifair liegt zu diesem Thema schon länger in der Wunde. Nach Recherchen von mobifair sind insbesondere im Schienengüterverkehr (SGV) Arbeitszeitverstöße bei den Zugfahrten keine Seltenheit. Auffällig sind hier wahrhaftig die Unternehmen ohne Tarifbindung und Betriebsrat. Ohne Betriebsrat besteht keine direkte Kontrolle, derer auch die zuständigen Behörden nicht nachkommen.

Obwohl das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Sicherheit der Zugfahrten zuständig ist, liegt für diese Behörde der Arbeitszeitverstoß im Bereich des sozialen Arbeitsschutzes, für den vorrangig die Landesarbeitsschutzbehörden oder die Gewerbeaufsichtsämter zuständig sind. Diese Behörden sind aber fachlich und personell nicht in der Lage, Zugfahrten und Lokführer zu kontrollieren. Somit ist es nach unserer Meinung nicht nur falsch, sondern auch verantwortungslos, wenn das EBA diese Arbeitsschutz-Kontrolle nicht vorrangig übernimmt. Man kann sich nicht zufriedengeben, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit ihrer vom EBA erteilten Sicherheitsbescheinigung allein die Verantwortung tragen. Man könnte glauben, „man gibt den Bankräuber nach Geschäftsschluss alle Schlüssel“.

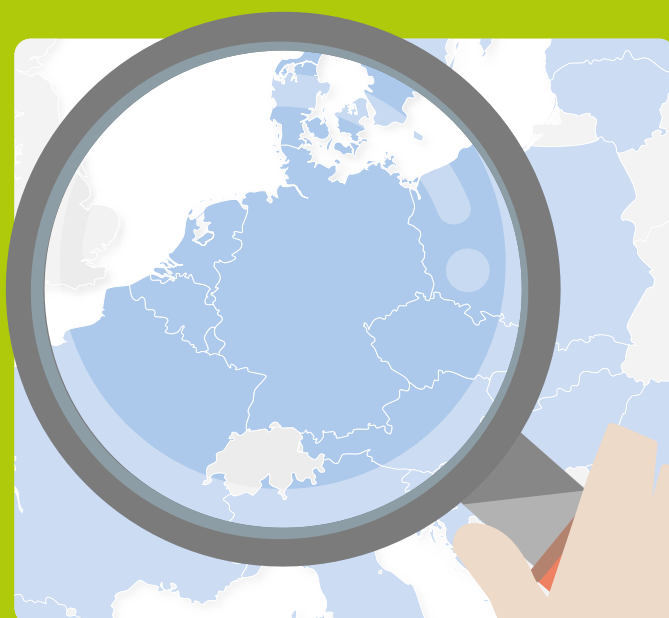
Unsere Recherche „Wer sitzt vorne?“ hat bewiesen, dass Lokführer viel zu lange auf ihren Loks sitzen und unterwegs sind. Da stehen manche Einsätze den oft viel gescholtenen Brummi-Fahrern in nichts nach. Deshalb ist eine Erfassung der Fahrzeiten auf der Lok (mopinio 03/2025) dringend notwendig. Diese könnte digital während der Zugfahrten abgerufen werden, um so festzustellen „Wer sitzt auf der Lok, wo kommt er her, wo fährt er hin und wie lange ist er (schon) unterwegs?“

Die Lokführer in der EVG haben dieses Thema zu ihrem gemacht und wir unterstützen die Forderung nach einer europäischen Lösung, klare Mindeststandards festzulegen und Kontrollmechanismen sicherzustellen. Aber warten wir nicht auf Europa. Unser deutsches Arbeitszeitgesetz gilt auch auf der Schiene. Setzt es um und ahndet endlich die täglichen Verstöße.

Gerichtet an alle Lokführer: Die Einhaltung der Fahr- und Arbeitszeiten obliegt auch eurer persönlichen Verantwortung. Wenn was passiert, wird euch keiner schützen. Lasst euch kurzfristige und unvorhersehbare Verlängerungen der Fahr- und Arbeitszeiten begründen und schriftlich geben. Nur etwas Unvorhersehbares kann ein sogenannter „Not- und Eilfall“ sein.

Gerichtet an alle EVU: Ja, wir wissen, „das findet bei uns nicht statt“. Tatsächlich? Ihr kennt eure Branche und die schwarzen Schafe. Schützt diese unseriösen Mitbewerber nicht, denn die sind unfair unterwegs.

Gerichtet an das EBA: Nehmt das Thema „endlich“ ernst, verweist die Zuständigkeit nicht länger an andere und helft mit Lösungen zu finden.



Kommentar von Helmut Diener,
Vorstand mobifair

Fahr- und Arbeitszeiten im Eisenbahnsektor

Sicherheit braucht klare Grenzen

Im Eisenbahnsektor besteht derzeit zum Thema Fahr- und Arbeitszeiten ein gravierender Unterschied zum Straßenverkehr: Anders als bei Lkw- oder Busfahrern gibt es keine europaweit einheitliche Lenk- und Ruhezeitenverordnung für Lokführer:innen. Das bedeutet: Wenn ein Eisenbahnverkehrsunternehmen keine tarifvertraglichen Regelungen anwendet, greifen allein die Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes (ArbZG). Dieses Gesetz erlaubt Arbeitszeiten von bis zu zehn Stunden täglich – ohne zusätzliche Begrenzung der reinen Fahrzeit am Triebfahrzeug. In der Praxis führt das dazu, dass viele Unternehmen das gesetzlich Mögliche vollständig ausschöpfen. Das Ergebnis: steigende Belastungen für das Personal und ein erhöhtes Sicherheitsrisiko im Bahnbetrieb.

Gerade im **privaten Eisenbahnsektor**, wo überwiegend keine Tarifbindung besteht, werden Fahrzeiten und Schichten häufig bis an die äußersten Grenzen ausgelegt. So ist es leider keine Seltenheit, dass ein Lokführer über **sechs Stunden am Stück** fährt – ohne die im Arbeitszeitgesetz vorgeschriebene Pause von mindestens **30 Minuten** einzulegen.

Beispiele aus dem Alltag:

Ein Güterzug kommt aus **Rumänien** und erreicht über **Ungarn** und **Österreich** die deutsche Grenze bei Passau. Der Zug wird dort nicht planmäßig abgelöst, sondern vom gleichen Lokführer bis nach **Landshut** weitergefahren. Die reine Fahrzeit kann dabei über sechs Stunden betragen – eine klare Überschreitung der gesetzlichen Pausenvorschriften. Bei diesem Beispiel ist auch nicht geklärt, wo und wann der Lokführer seinen Dienst begonnen hat und wann dieser endet. So sind in der Branche des Schienengüterverkehrs Arbeitszeiten weit über die zehn Stunden keine Seltenheit.

Ein Fernverkehrszug verkehrt mit kurzfristigen **Baustellenumleitungen** zwischen **Dortmund** und **Stuttgart**. Die planmäßige Fahrzeit von knapp fünf Stunden verlängert sich um mehr als eine Stunde. Die betroffenen Lokführer müssen solche Situationen bei der Disposition melden, um Verstöße gegen gesetzliche oder tarifliche Fahrzeitgrenzen zu vermeiden. Erfolgt dies nicht, drohen Überlastungen und im schlimmsten Fall sicherheitsrelevante Risiken.

Tarifliche Grenzen schützen – Wissen schafft Sicherheit

Zum täglichen Geschäft der Lokführer:innen in **tarifgebundenen Betrieben** gehört es, die eigenen **Fahrzeitgrenzen genau zu kennen**.

In den **EVG-Tarifbetrieben** gelten klare Schutzregelungen:

- **Maximal neun Stunden Fahrzeit am Tag,**
- davon **höchstens fünfeinhalb Stunden ununterbrochen,**
- **acht Stunden in der Nacht**, wobei nur **drei Stunden** in der Kernzeit zwischen **23 Uhr und 6 Uhr** liegen dürfen,
- und im **S-Bahn-Bereich** maximal **acht Stunden Fahrzeit**.

In den vergangenen Jahren kam es jedoch vereinzelt zu **Verschlechterungen** dieser Regelungen. Früher war es beispielsweise nur dann zulässig, die Fahrzeit auf neun Stunden auszudehnen, wenn zuvor eine **zusammenhängende halbstündige Pause** eingelegt wurde. Diese Schutzklausel wurde in einigen Tarifverträgen leider abgeschwächt – **zum Nachteil der Lokführer:innen**.



Fazit:

Diese Beispiele zeigen: Es ist höchste Zeit, dass auch auf europäischer Ebene **einheitliche Mindeststandards** für Fahr- und Arbeitszeiten im Eisenbahnsektor geschaffen werden. Denn **Sicherheit auf der Schiene beginnt beim Menschen und endet dort, wo Überlastung beginnt.**

Was die EVG fordert:

- 1. Europäische Mindeststandards für Fahr- und Arbeitszeiten** im Eisenbahnverkehr – analog zu den Regelungen im Straßenverkehr.
- 2. Verbindliche Schutzmechanismen in allen Eisenbahnunternehmen**, auch dort, wo keine Tarifbindung besteht.
- 3. Keine Absenkung bestehender EVG-Regelungen** – Fahrzeitbegrenzungen und Pausenregelungen müssen dem Gesundheitsschutz und der Betriebssicherheit dienen, nicht der Personalökonomie.



Karsten Ulrichs, Sprecher der Zentralen Fachgruppe Lokfahrdienst in der EVG und Vertrauensperson von mobifair e.V.

Neuer Höchststand bei überfahrenden Haltesignalen – Warnsignal für die Sicherheit

Die Anzahl an überfahrenen Haltesignalen hat 2024 mit 717 Vorfällen einen neuen Höchststand erreicht. Davon erreichten 124 den Gefahrenpunkt – ebenfalls ein Rekordwert. Im Vorjahr waren es noch 561 zu 108. Diese Zahlen veröffentlichte das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) vor Kurzem im Sicherheitsbericht 2024 – ein alarmierendes Zeichen für den Zustand der betrieblichen Sicherheit.

Für das EBA liegen die Ursachen u.a. im „immer stärkeren Einsatz von Mehrkrafttriebfahrzeugen“, genauer im „neuen Betriebsverfahren ‚Wechsel der Traktionsart während der Fahrt bzw. im Stand‘“.

Für mobifair-Vorstand Helmut Diener greift diese Erklärung jedoch zu kurz: „Das ist zu einfach, wert es EBA. Wir sehen die Ursachen in den teils unzureichenden und unkontrollierten Ausbildungen im Quereinstieg, die Vernachlässigung des Ausbildungsberufes Eisenbahner im Betriebsdienst Fachrichtung Lokführer und Transport (EiB L/T) und in der zunehmenden Vielfalt von digitalen Werkzeugen auf den Fahrzeugen, die für eine Zugfahrt zwingend anzuwenden sind. Hinzu kommt noch der Stressfaktor, der insbesondere durch die erhöhte Anzahl von Verspätungen verursacht wird, welche der Lokführer nicht zu verantworten hat.“

Ursachen für diesen Stress liegen in Baumaßnahmen, defekten Fahrzeugen und Stellwerksstörungen, Anschlüssen auf die Infrastruktur, Personalmangel sowie tragischerweise auch in den 813 Suiziden und Suizidversuchen auf den Schienen, die das EBA für 2024 verzeichnet hat.

Fazit:

Wenn die Zahl der überfahrenen Haltesignalen weiter steigt, darf es nicht bei jährlichen Berichten bleiben. Alle Ursachen müssen gefunden, bewertet und behoben werden. Ein wichtiger Punkt dabei: Alle Lokführer:innen müssen gleich behandelt werden, unabhängig davon, ob sie bei der DB AG oder in einem privaten EVU beschäftigt sind. Unterschiedliche Maßstäbe gefährden Vertrauen und Sicherheit gleichermaßen.

SPNV-Wettbewerb in Italien

.....
 In den vergangenen Jahren hat sich mobifair bereits näher angesehen, wie der SPNV-Wettbewerb und insbesondere der Schutz von Lohn- und Sozialstandards bei Ausschreibungen in Schweden, Dänemark und den Niederlanden funktioniert. Am 23. Oktober fand nun der vorerst letzte Workshop zu diesem Ländervergleich statt – in Rom, denn dieses Mal ging es um Italien.

Neben den Teilnehmer*innen aus Deutschland von mobifair, EVG, AGV MOVE und EVA-Akademie waren Vertreter*innen der drei großen italienischen Eisenbahngewerkschaften FILT CGIL, FIT-CISL und UILTRASPORTI sowie der Staatsbahn Trenitalia dabei und haben einen umfassenden und v.a. praxisorientierten Einblick in das italienische Modell gegeben.



Fabio Lisco (UILTRASPORTI), Christian Tschigg (FIT-CISL)

Die Zuständigkeit für den SPNV liegt bei den Regionen bzw. den autonomen Provinzen (Bozen-Südtirol und Trient). Diese finanzieren auch die Verkehre, hinzu kommen die Einnahmen aus Fahrscheinverkäufen. Leistungen werden fast immer als Gesamtpakete (inkl. Betrieb, Instandhaltung, Vertrieb usw.) in einem Los vergeben für die ganze Region. Das heißt auch, dass beim Betreiberwechsel die Beschäftigten kaum Alternativen zur Weiterbeschäftigung beim bisherigen Arbeitgeber haben. Entsprechend hoch ist die Wechselbereitschaft.

Personalübergang gesetzlich geregelt

Dazu trägt auch eine nationale gesetzliche Regelung zur Personalübernahme bei Betreiberwechsel bei, die auf regionaler und lokaler Ebene noch konkretisiert werden kann:

„Im Falle eines Betreiberwechsels nach einer Ausschreibung ist in den Ausschreibungsunterlagen die nahtlose Übernahme aller Mitarbeiter des bisherigen Betreibers durch den neuen Betreiber vorgesehen, mit Ausnahme der Führungskräfte, wobei für das Personal in jedem Fall der nationale Tarifvertrag für den

jeweiligen Sektor und der vom bisherigen Betreiber angewandte Tarifvertrag der zweiten Ebene oder der regionale Tarifvertrag gelten, unter Einhaltung der Mindestgarantien gemäß Artikel 3 Absatz 3 Satz 2 der Richtlinie 2001/23/EG des Rates vom 12. März 2001.“

Der Personalübergang zu den bisherigen Bedingungen stellt also den Normalfall für alle Beschäftigten (ohne Führungskräfte) dar. Dabei ist die Anwendung eines anderen Branchentarifvertrags durch einen Neubetreiber zwar möglich, aber das übernommene Personal darf unter Berücksichtigung der Qualifikation und des Dienstalters nicht schlechter bezahlt werden. Änderungen des nationalen Tarifvertrags sind nachzuvollziehen. Ebenfalls anders als in Deutschland wird bei der Auswahl der Beschäftigten das Personalkonzept des Altbetreibers zugrunde gelegt. Dabei ist gesetzlich festgelegt, dass der Aufgabenträger zur Identifizierung der betroffenen Beschäftigten den Altbetreiber sowie die zuständigen Gewerkschaften konsultieren muss. Trotz der guten gesetzlichen Regelungen lauern Fallstricke im Detail, z.B. wenn eine eindeutige Zuordnung der bisherigen Mitarbeiter*innen in den Bereichen Werkstatt und Vertrieb für die Personalübernahme nicht möglich ist, weil das Personal in zwei benachbarten Provinzen eingesetzt wird, wie im Falle einer Ausschreibung der Provinz Bozen. Hier war für diese Tätigkeitsgruppen keine Personalübernahme zu den bisherigen Bedingungen möglich. Das Vertriebspersonal wurde von der Provinz zu schlechteren Bedingungen übernommen.



Riccardo Mussoni (UILTRASPORTI), Fabio Lisco (UILTRASPORTI)



Gewerkschaften und Tarifstrukturen

Im Verkehrsbereich sind neben drei großen Gewerkschaften (FILT CGIL, FIT-CISL und UILTRASPORTI), die in nationalen Gewerkschaftsbünden organisiert sind, noch weitere kleinere vorhanden. Die wichtigen nationalen Branchentarifverträge (unterteilt in die drei Ebenen Schiene, ÖPNV, Schienengüterverkehr und Logistik) werden von den Gewerkschaften gemeinsam abgeschlossen. Hinzu kommen ergänzende Haustarifverträge und Betriebsvereinbarungen. Grundsätzlich entscheidet ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, welchen Tarifvertrag es anwendet. Italo hat zunächst den niedrigeren Handelstarifvertrag angewendet, heute, nach dem Druck durch die Gewerkschaften, aber den höheren Branchentarifvertrag für die Schiene.

Künftig mehr Ausschreibungen?

Bisher wurden die Aufträge meist für zehn Jahre direkt vergeben, wobei die Aufgabenträger zunächst belegen müssen, dass die Direktvergabe die beste Option ist. Alle heute noch laufenden Direktvergaben enden Anfang bis Mitte der 2030er-Jahre. Insgesamt zeichnet sich aber allmählich eine Entwicklung hin zu Ausschreibungen ab.

So fanden zuletzt drei wettbewerbliche Vergaben statt: In der Emilia Romagna, dem Piemont und der Provinz Bozen. Erstere war aus Sicht der italienischen Kolleg*innen ein „Best Practice“- , letztere dagegen ein

„Bad Practice“-Beispiel, bei dem die Ausschreibung sogar wegen der Beschwerde eines Mitbewerbers gerichtlich aufgehoben wurde und noch einmal neu gestartet werden muss.

Neben den regionalen Vergaben steht auf nationaler Ebene erstmals die Ausschreibung von Intercity-Verkehren mit Betriebsaufnahme im Januar 2027 und einem Volumen von 25 Mio. Zkm p.a. im ganzen Land bevor. Davon betroffen sind rund 4.400 Beschäftigte. Die Hochgeschwindigkeitsverkehre dagegen werden eigenwirtschaftlich erbracht, wobei das private Unternehmen Italo rund 35 % des Marktanteils hält.

Aktive Unternehmen im SPNV sind in erster Linie die Staatsbahn Trenitalia, regionale Unternehmen im öffentlichen Eigentum, Joint Ventures zwischen Trenitalia und öffentlichen Unternehmen der Regionen (Trenord, Trenitalia-TPER) und wenige private Unternehmen (SAD, Arenaways sowie Arriva Rail, letzteres bisher ohne Erfolg bei SPNV-Ausschreibungen). Denkbar wären in Zukunft aber auch Italo (bisher im Hochgeschwindigkeitsverkehr aktiv) sowie die ausländischen Staatsbahnen ÖBB, SNCF und RENFE (letztere verfügt bereits über Beteiligungen am überwiegend privaten EVU Arenaways). Die Infrastruktur gehört größtenteils dem italienischen Staat, es gibt aber auch regionale Infrastrukturunternehmen.

Grazie mille!

mobifair bedankt sich herzlich bei allen Teilnehmer*innen für die fundierten Einblicke. Im kommenden Jahr wird der Verein eine Abschlusskonferenz organisieren, die Erkenntnisse und Schlussfolgerungen aus dem Ländervergleich der Öffentlichkeit präsentieren und dabei auch die Ergebnisse anderer Studien einbeziehen. Ziel ist es, neue Wege zu finden, den Wettbewerb in Deutschland, aber auch der EU, so zu gestalten, dass die Interessen der Beschäftigten nicht unter die Räder kommen.



Andrea Bresciani (FS), Roberta Tomassini (FS)

mobifair-Mitgliederversammlung 2025

Die diesjährige Mitgliederversammlung des gemeinnützigen Vereins mobifair fand erneut in Fulda statt. Der Vorsitzende des Präsidiums, Reiner Bieck, begrüßte die Anwesenden und stellte die Beschlussfähigkeit fest. Ein Grußwort überbrachte Matthias Rohrmann, Geschäftsführer des AGV MOVE, in Form einer Videobotschaft. mobifair leiste nach wie vor eine wertvolle und wichtige Arbeit für den Verkehrssektor, für die Beschäftigten, für die Sozialstandards, für die Attraktivität und vor allem für einen fairen Wettbewerb, betonte Rohrmann.

In diesem Jahr wurde der mobifairness-Preis 2025 an den DGB-Rechtsschutz Dresden vergeben. Mit unerschütterlichem Einsatz tritt das Team seit 2021 für Lokführer aus der Ukraine und Russland ein. Die Lokführer wurden von einer Vermittlungsagentur nach Deutschland gelotst und an eine Verleihfirma weitervermittelt. Die Geschichte ist bekannt. Einige Kollegen meldeten sich bei der EVG-Geschäftsstellenleiterin Dresden, Simone Hennig, und diese schaltete mobifair ein. Gemeinsam mit dem DGB-Rechtsschutz wurden mehrere Klagen gegen das Unternehmen erhoben. Nach sechs Jahren unermüdlicher Arbeit, 120 angelegten Akten und 53 erfolgreichen Verfahren ist es an der Zeit Danke zu sagen. Danke an Sebastian Klehn, Johannes Burhorst, Josse Schneider, Yuliya Zemlyankina und Jennifer Filpe. Eine großartige Leistung für mehr Fairness in der Branche des Schienenverkehrs und den dortigen Beschäftigungsbedingungen. mobifair-Vorstand Helmut Diener überreichte den Preis an die Kolleginnen und Kollegen des DGB-Rechtsschutz in Dresden. Sie haben überzeugt mit Sachkunde, Fleiß und einem unermüdlichen Einsatz in bester Zusammenarbeit mit mobifair.

Im Anschluss berichtete der Vorsitzende des Vorstands Dirk Schlömer über die Vereinsentwicklung, das Inkrafttreten der neuen Satzung und den Sachstand bei der mobifair GmbH. Die Beratungs- und Zertifizierungs-GmbH wird, nach einem Jahr in Liquidation, zum 2. Januar 2026 endgültig aufgelöst. Anschließend informierte Schlömer über die Projektarbeit des Vereins. Der Fokus liegt dabei weiterhin auf dem Langzeitprojekt



„Faire und sichere Arbeit für Beschäftigte der Verkehrsbranche“. Mit aktuellen Beispielen, wie der Situation bei National Express, veranschaulichte Dirk Schlömer die angespannte Situation im Ausschreibungswettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Er gab einen Überblick über die Unternehmen am SPNV-Markt. Die EVUs ziehen sich immer mehr von Ausschreibungen zurück. Der Markt beschränkt sich auf „eine Handvoll“ Unternehmen. Wettbewerb auf der Schiene scheint kein lukrativer Markt mehr zu sein. Was die Ausschreibungen von Verkehrsleistungen jedoch nach wie vor an Ängsten für die Beschäftigten bedeuten, wird auch weiterhin ein großes und wichtiges Thema bleiben. Auch im Fahrkartenvertrieb gibt es Baustellen, wie in Baden-Württemberg beim Übergang von der DB Vertrieb zu Transdev Vertrieb. mobifair unterstützt hier die Beschäftigten ganz konkret. Tariftreue auf Länder- und Bundesebene bleibt ein Kernthema. Hier gilt es wachsam zu bleiben und die politischen Prozesse weiterhin zu begleiten und aktiv mitzugestalten.



Zum Thema Wettbewerb gab es dieses Jahr einen gemeinsamen Austausch mit einer italienischen Delegation in Rom. mobifair, EVG und AGV MOVE trafen sich mit Vertreter*innen der Gewerkschafts- und Arbeitgeberseite aus Italien. Dieser Workshop dient, zusammen mit den bereits durchgeführten Workshops in Dänemark, Schweden und den Niederlanden, mobifair zu einem internationalen Vergleich. Dieser Blick über den Tellerrand des Wettbewerbs in der EU ermöglicht es, die Regelungen bei Personalübergang und Sozialstan-

dards gegenüberzustellen und daraus Verbesserungsvorschläge für Deutschland und die EU abzuleiten. Bei einer Abschlusskonferenz im nächsten Jahr sollen die Ergebnisse vorgestellt und in einem Bericht festgehalten werden.

Immer aktueller wird der Wettbewerb im Fernverkehr. Hier gilt es, einen wachen Blick in die europäischen Länder zu richten. Dirk Schlömer ging dazu näher auf eine Marktanalyse von mobifair ein, die in diesem Jahr veröffentlicht wurde.



Der Jahresbericht des Vorstands über die Recherchearbeit wurde von Helmut Diener vorgestellt. Die Themen, die über den Fairness-Preis hinausgehen, waren die erneute Steigerung der Vorbeifahrten an Haltesignalen. Hier gilt es, die Ursachen zu identifizieren und zu beseitigen. Mangelnde Ausbildung und erhöhte Stressfaktoren spielen, nach der Meinung von mobifair, eine bedeutende Rolle. Das Projekt Wilson-Share der Allianz pro Schiene hat mobifair eine klare Linie gezeigt. Helmut Diener machte klar, es darf keinen „Personaltausch“



geben, wenn dieser nicht kontrolliert wird. Dabei müssen die Qualifikation und die Überwachung des Arbeitsinsatzes ganz besonders überwacht werden. Deshalb sollten Bahnunternehmen ohne Tarifbindung und ohne Betriebsrat keinen Platz auf dieser Plattform für einen unternehmensübergreifenden produktiveren Einsatz von Lokführern finden.

Die Pflichten der Mitgliederversammlung, darunter Abschlüsse, Berichte sowie Entlastung der Rechnungsprüfer und des Präsidiums, wurden satzungsgemäß durchgeführt.

Reiner Bieck schloss die mobifair Mitgliederversammlung 2025 mit einem Aufruf: „Die Zeiten haben sich geändert und auch mobifair muss sich den Gegebenheiten anpassen. Die Bedingungen der Arbeit für den Verein haben sich verschoben. Wir müssen alle gemeinsam mobifair nach vorne bringen und die Ergebnisse der Arbeit verbreiten. Es ist wichtig, dass die Menschen da draußen davon erfahren und den Verein unterstützen. Dazu brauchen wir vor allem euch, die Mitglieder.“



v. l.: Dirk Schlömer, Helmut Diener, Simone Hennig, Johannes Burhorst, Josse Schneider und Reiner Bieck

DAS SAGT DER ANWALT ...

ARBEITSZEIT FÜR TRIEBFAHRZEUGFÜHRENDE

Die Arbeitszeit- und Fahrzeitregelungen für Triebfahrzeugführer sind ein komplexes Zusammenspiel aus Arbeitszeitgesetz (ArbZG), Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), europäischer Fahrpersonalverordnung, Tarifverträgen sowie Betriebsvereinbarungen. Für Betriebsräte ist es essenziell, diese Regelungen zu kennen, um Verstöße zu erkennen und die Interessen der Beschäftigten wirksam zu vertreten.

Für das fahrende Personal im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr gelten vor allem die §§ 2-6 EFPV, daneben weiterhin die allgemeinen Vorschriften des ArbZG zu Arbeitszeit, Pausen und Ruhezeiten, insbesondere §§ 2-5, 7, 14 ArbZG.

Die Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung (EFPV) enthält spezielle Regelungen für Triebfahrzeugführer. § 2 EFPV definiert Arbeitszeit, Ruhezeit, Nachtzeit, Nachtarbeit und auswärtige Ruhezeit für Triebfahrzeugführer im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr. § 3 EFPV legt die Minstdauer der täglichen Ruhezeit am Dienort auf 12 Stunden je 24-Stunden-Zeitraum fest und ermöglicht begrenzte tarifliche oder kollektive Abweichungen mit Ausgleich. § 4 EFPV regelt die auswärtige tägliche Ruhezeit, wenn diese nicht am Dienort oder Wohnort genommen wird, inklusive zulässiger Verkürzungen und Ausgleichsmechanismen, die gegebenenfalls per Tarifvertrag oder Betriebsvereinbarung konkretisiert werden. § 5 EFPV enthält spezielle Pausenregelungen mit einer Minstdauer

von 30 bzw. 45 Minuten abhängig von der Arbeitszeit, Aufteilbarkeit in Blöcke von mindestens 15 Minuten und Gewährung spätestens nach sechs Stunden. § 6 EFPV regelt die wöchentliche und jährliche Ruhezeit mit Mindestruhezeiten pro Sieben-Tage-Zeitraum sowie Vorgaben zu Doppelruhen über 48 Stunden plus tägliche Ruhezeit. Das Arbeitszeitgesetz bildet die allgemeine Grundlage. § 3 ArbZG legt die werktägliche Höchst-arbeitszeit auf acht Stunden fest, mit Verlängerungsmöglichkeit auf zehn Stunden bei Ausgleich im Referenzzeitraum. § 4 ArbZG schreibt Mindestpausen von 30 Minuten bei mehr als sechs bis zu neun Stunden und 45 Minuten bei mehr als neun Stunden vor, verbietet aber eine Beschäftigung länger als sechs Stunden ohne Pause. § 5 ArbZG garantiert eine Mindestruhezeit von elf Stunden nach Ende der täglichen Arbeitszeit mit branchenspezifischen Verkürzungsmöglichkeiten in Verkehrsbetrieben bei Ausgleich durch verlängerte Ruhezeiten. § 7 ArbZG eröffnet tarif- und betriebsverfassungsrechtliche Öffnungsklauseln für längere tägliche Arbeitszeiten, veränderte Ausgleichs-

zeiträume sowie Abweichungen von § 5 ArbZG für bestimmte Konstellationen wie Arbeitsbereitschaft oder Bereitschaftsdienst. § 14 ArbZG ermöglicht Ausnahmen von Höchst-arbeitszeit, Pausen und Ruhezeiten bei außergewöhnlichen Fällen, insbesondere Notfällen, begrenzt durch eine wöchentliche Höchst-arbeitszeit.

Die Einhaltung dieser Regelungen ist nicht nur eine Frage des Gesundheitsschutzes, sondern auch der Betriebssicherheit. Betriebsräte müssen die Zusammenhänge zwischen EFPV und ArbZG kennen, um ihre Mitbestimmungsrechte wirksam wahrzunehmen.



Ansgar Dittmar,
Fachanwalt für Arbeitsrecht.

Mehr unter www.law-uniq.com