

29.05.09

Vk - AS - In

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

Verordnung über die Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung - EFPV)**A. Problem und Ziel**

Die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) haben am 27. Januar 2004 eine Vereinbarung über bestimmte Aspekte der Bedingungen für den Einsatz des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr geschlossen. Der Rat der Europäischen Union hat am 18. Juli 2005 die Richtlinie 2005/47/EG erlassen, die die Durchführung der vorgenannten Vereinbarung zum Ziel hat. Diese Richtlinie ist bis zum 27. Juli 2008 in nationales Recht umzusetzen.

B. Lösung

Schaffung einer Rechtsverordnung zur Umsetzung der Richtlinie 2005/47/EG.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Es werden keine Mehrkosten für die öffentlichen Haushalte verursacht.

2. Vollzugaufwand

Keine Mehrausgaben für den Bundeshaushalt.

E. Sonstige Kosten (z. B. Kosten für die Wirtschaft, Kosten für soziale Sicherungssysteme)

Durch die weitergehenden arbeitszeitrechtlichen Regelungen können den Eisenbahnverkehrsunternehmen für bestimmte Verkehrsleistungen höhere Personalkosten entstehen. Kosteninduzierte Einzelpreisänderungen sind deshalb nicht ausgeschlossen, jedoch sind hierdurch keine größeren Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

1. Bürokratiekosten der Wirtschaft

Der vorliegende Verordnungsentwurf enthält eine neue Informationspflicht für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die durch das EG-Recht zwingend vorgegeben ist. Im Rahmen der ex ante Schätzung ist dadurch eine Nettobelastung von jährlich 33.750 Euro zu erwarten.

2. Bürokratiekosten der Bürger

Es werden keine Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

3. Bürokratiekosten für die Verwaltung

Der vorliegende Verordnungsentwurf enthält keine neue Informationspflicht für die Verwaltung.

29.05.09

Vk - AS - In

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

**Verordnung über die Einsatzbedingungen des fahrenden
Personals im interoperablen grenzüberschreitenden
Eisenbahnverkehr (Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung - EFPV)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 28. Mai 2009

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Peter Müller

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung zu erlassende

Verordnung über die Einsatzbedingungen des fahrenden
Personals im interoperablen grenzüberschreitenden
Eisenbahnverkehr (Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung –
EFPV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2
des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1
NKRG ist als Anlage beigelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas de Maizière

Verordnung über die Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr ^{*)}

(Eisenbahn-Fahrpersonalverordnung - EFPV)

Vom ...

Auf Grund des § 26 Abs. 2 und 3 Satz 4 und Abs. 4 Nr. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, 1994 I S. 2439), dessen Absatz 2 und 4 zuletzt durch Artikel 1 Nr. 9 Buchstabe a und dessen Absatz 3 Satz 4 zuletzt durch Artikel 1 Nr. 9 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I S. 2833) geändert worden sind, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales:

§ 1

Geltungsbereich

(1) Für das fahrende Personal der Eisenbahnen, das im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt ist, der von Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt wird, gelten, soweit in den §§ 2 bis 9 nichts anderes bestimmt ist, folgende Vorschriften:

1. für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie für die zu ihrer Berufsbildung Beschäftigten das Arbeitszeitgesetz,
2. für Beamtinnen und Beamte die Arbeitszeitverordnung und die Eisenbahnarbeitszeitverordnung.

(2) Absatz 1 gilt nicht für das fahrende Personal im grenzüberschreitenden Personennahverkehr, für den grenzüberschreitenden Güterverkehr, der nicht mehr als 15 Kilometer über die Grenze hinausgeht, sowie im Verkehr mit den Grenzbahnhöfen Rzepin (Polen) und Tuplice (Polen). Absatz 1 gilt auch nicht für das fahrende Personal in Zügen auf grenzüberschreitenden Strecken, die ihre Fahrt auf der Infrastruktur der Bundesrepublik Deutschland beginnen und beenden und die Infrastruktur eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union nutzen, ohne dort anzuhalten.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Begriff

1. interoperabler grenzüberschreitender Verkehr den grenzüberschreitenden Verkehr, für den eine Sicherheitsbescheinigung des Mitgliedstaates, in dem das Eisenbahnunternehmen

^{*)} Die Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2005/47/EG des Rates vom 18. Juli 2005 betreffend 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 im Eisenbahnsektor (ABl. EU Nr. L 195 S. 15).

seinen Betrieb zuerst aufnimmt, und eine zusätzliche nationale Sicherheitsbescheinigung eines anderen Mitgliedstaates nach Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. EU Nr. L 164 S. 4, Nr. L 220 S. 16) erforderlich sind,

2. im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetztes fahrendes Personal alle Beschäftigten, die Mitglied des Zugpersonals sind und bezogen auf eine Tagesschicht für mehr als eine Stunde im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt sind,
3. Ruhezeit jede Zeitspanne außerhalb der Arbeitszeit,
4. Nachtzeit die Zeit von 23 bis 6 Uhr,
5. Nachtarbeit jede Arbeit, die mehr als zwei Stunden der Nachtzeit umfasst,
6. auswärtige Ruhezeit die tägliche Ruhezeit, die nicht am üblichen Wohnort genommen werden kann,
7. Triebfahrzeugführerin und Triebfahrzeugführer Beschäftigte mit Verantwortung für das Führen eines Triebfahrzeugs,
8. Fahrzeit die Dauer der geplanten Tätigkeit, während der die Triebfahrzeugführerin oder der Triebfahrzeugführer die Verantwortung für das Führen des Triebfahrzeugs trägt, ausgenommen die Zeit, die für das Auf- und Abrüsten des Triebfahrzeugs eingeplant ist; sie schließt die geplanten Unterbrechungen ein, in denen die Triebfahrzeugführerin oder der Triebfahrzeugführer für das Führen des Triebfahrzeugs verantwortlich bleibt.

§ 3

Tägliche Ruhezeit am Wohnort

(1) Der Eisenbahnverkehrsunternehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass die tägliche Ruhezeit am Wohnort eine Dauer von mindestens zwölf zusammenhängenden Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum umfasst.

(2) Die Ruhezeit kann innerhalb eines Zeitraums von sieben Tagen einmal auf ein Minimum von neun zusammenhängenden Stunden reduziert werden. In diesem Fall muss der Eisenbahnverkehrsunternehmer sicherstellen, dass die Differenz zwischen der reduzierten Ruhezeit und zwölf Stunden der folgenden täglichen Ruhezeit am Wohnort hinzugefügt wird. § 7 Abs. 9 des Arbeitszeitgesetzes findet keine Anwendung.

(3) Der Eisenbahnverkehrsunternehmer darf eine um mehr als 90 Minuten reduzierte tägliche Ruhezeit nicht zwischen zwei auswärtigen Ruhezeiten festlegen.

§ 4

Auswärtige tägliche Ruhezeit

(1) Der Eisenbahnverkehrsunternehmer hat dafür Sorge zu tragen, dass die auswärtige tägliche Ruhezeit eine Dauer von mindestens acht zusammenhängenden Stunden pro 24-Stunden-Zeitraum umfasst und auf eine auswärtige Ruhezeit eine tägliche Ruhezeit am Wohnort folgt. § 7 Abs. 9 des Arbeitszeitgesetzes findet keine Anwendung.

(2) In einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrags in einer Betriebsvereinbarung können eine zweite zusammenhängende auswärtige Ruhezeit zugelassen und Regelungen über den Ausgleich für auswärtige Ruhezeiten vereinbart werden.

§ 5**Ruhepausen**

(1) Während eines Arbeitstages hat der Eisenbahnverkehrsunternehmer Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern bei einer Arbeitszeit von mehr als acht Stunden eine Ruhepause von mindestens 45 Minuten und bei einer Arbeitszeit von mehr als sechs bis zu acht Stunden von mindestens 30 Minuten zu gewähren.

(2) Die zeitliche Lage und die Dauer der Ruhepause sind durch den Eisenbahnverkehrsunternehmer im Voraus festzulegen. Sie müssen so bemessen sein, dass eine effektive Erholung der Beschäftigten gewährleistet ist. Bei Verspätungen von Zügen können die Ruhepausen im Verlauf eines Arbeitstages angepasst werden. Die Ruhepausen können in Zeitabschnitte von jeweils mindestens 15 Minuten aufgeteilt werden. Ein Teil der Ruhepause sollte zwischen der dritten und sechsten Arbeitsstunde gewährt werden. Spätestens nach sechs Arbeitsstunden ist eine Ruhepause zu gewähren. In einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrages in einer Betriebsvereinbarung kann abweichend von Satz 4 die Gesamtdauer der Ruhepause auf Kurzpausen von angemessener Dauer aufgeteilt werden.

(3) Bei der Besetzung mit zwei Triebfahrzeugführerinnen oder Triebfahrzeugführern können in einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrages in einer Betriebsvereinbarung von Absatz 1 abweichende Regelungen vereinbart werden.

§ 6**Wöchentliche und jährliche Ruhezeit**

(1) Der Eisenbahnverkehrsunternehmer hat pro Sieben-Tage-Zeitraum eine zusammenhängende Mindestruhezeit von 24 Stunden zuzüglich der täglichen Ruhezeit von zwölf Stunden nach § 3 zu gewähren.

(2) Der Eisenbahnverkehrsunternehmer hat pro Jahr einschließlich der Ruhezeiten nach Absatz 1 mindestens 104 Ruhezeiten mit einer Dauer von mindestens 24 Stunden zu gewähren. In diesen Ruhezeiten müssen

1. mindestens zwölf Doppelruhen (von 48 Stunden plus tägliche Ruhezeit von zwölf Stunden), die den Samstag und den Sonntag umfassen, und
2. mindestens zwölf Doppelruhen (von 48 Stunden plus tägliche Ruhezeit von zwölf Stunden), die keinen Samstag oder Sonntag umfassen müssen,

enthalten sein.

§ 7**Fahrzeit**

(1) Der Eisenbahnverkehrsunternehmer hat die Fahrzeit so zu planen, dass

1. zwischen zwei täglichen Ruhezeiten bei Tagarbeit neun Stunden und bei Nachtarbeit acht Stunden und
2. innerhalb eines Zeitraumes von zwei Wochen 80 Stunden nicht überschritten werden.

§ 8

Verzeichnis der täglichen Arbeits- und Ruhestunden

(1) Der Eisenbahnverkehrsunternehmer hat ein Verzeichnis über die täglichen Arbeits- und Ruhestunden des fahrenden Personals zu führen. Das Verzeichnis muss Angaben über die geplanten und die tatsächlichen Arbeits- und Ruhestunden enthalten.

(2) Das Verzeichnis ist der zuständigen Aufsichtsbehörde auf deren Verlangen zur Überprüfung, ob die Vorgaben dieser Verordnung eingehalten wurden, zur Verfügung zu stellen.

(3) Das Verzeichnis ist mindestens zwei Jahre aufzubewahren.

§ 9

Ordnungswidrigkeiten

Ordnungswidrig im Sinne des § 28 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe c des Allgemeinen Eisenbahngesetzes handelt, wer als Eisenbahnverkehrsunternehmer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 3 Abs. 1 oder § 4 Abs. 1 nicht dafür Sorge trägt, dass die tägliche Mindestruhezeit den dort genannten Zeitraum umfasst, oder entgegen § 3 Abs. 2 Satz 2 nicht sicherstellt, dass die dort genannte Zeitdifferenz hinzugefügt wird,
2. entgegen § 3 Abs. 3 eine um mehr als 90 Minuten reduzierte tägliche Ruhezeit zwischen zwei auswärtigen Ruhezeiten festlegt,
3. entgegen § 4 Abs. 1 nicht dafür Sorge trägt, dass auf eine auswärtige Ruhezeit eine tägliche Ruhezeit am Wohnort folgt,
4. entgegen § 5 Abs. 1 oder § 5 Abs. 2 Satz 6 eine dort genannte Ruhepause nicht oder nicht mit der vorgeschriebenen Mindestdauer gewährt,
5. entgegen § 6 Abs. 1 eine dort genannte Ruhezeit nicht gewährt,
6. entgegen § 6 Abs. 2 die Art und Anzahl der vorgegebenen Ruhezeiten nicht gewährt,
7. entgegen § 7 die Fahrzeit nicht richtig plant,
8. entgegen § 8 Abs. 1 ein Verzeichnis nicht oder nicht vollständig führt,
9. entgegen § 8 Abs. 2 das Verzeichnis nicht oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt oder
10. entgegen § 8 Abs. 3 das Verzeichnis nicht mindestens zwei Jahre aufbewahrt.

§ 10

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Mit der Verordnung wird die Richtlinie 2005/47/EG des Rates vom 18. Juli 2005 betreffend 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 im Eisenbahnsektor umgesetzt.

Die weitere Entwicklung des europäischen Eisenbahnverkehrs erfordert eine Modernisierung des Systems und den Ausbau des transeuropäischen Verkehrs und damit der Interoperabilität. Hierzu ist es notwendig, einen sicheren grenzüberschreitenden Verkehr aufzubauen und dabei die Gesundheit und die Sicherheit der im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr Beschäftigten zu schützen. Durch die Schaffung gemeinsamer Mindeststandardregeln für die Einsatzbedingungen des fahrenden Personals im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr besteht die Möglichkeit, den Eisenbahnverkehr innerhalb der Europäischen Union weiterzuentwickeln, hierbei aber einen Wettbewerb zu verhindern, der allein auf unterschiedlichen Arbeitsbedingungen beruht.

Die Verordnung kann nicht befristet werden, da hierdurch wichtige Regelungen zu den Arbeitsbedingungen der im interoperablen grenzüberschreitenden Verkehr Beschäftigten dauerhaft getroffen werden. Die Regelung der umzusetzenden Arbeitszeitvorschriften kann nicht durch Delegation auf Private bzw. durch Selbstverpflichtung erfolgen.

Der Wirtschaft, insbesondere mittelständischen Unternehmen, können geringfügig höhere Kosten entstehen, die möglicherweise auch geringe Auswirkungen auf bestimmte Einzelpreise haben können. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind jedoch nicht zu erwarten. Die öffentlichen Haushalte werden nicht belastet, so dass hiervon keine mittelbar preisrelevanten Effekte ausgehen.

Bürokratiekosten:

Nach § 8 sind die Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, ein Verzeichnis über die täglichen Arbeits- und Ruhestunden des fahrenden Personals zu führen und dieses der zuständigen Aufsichtsbehörde auf Verlangen vorzulegen. Hierbei wird es sich um stichprobenartige Kontrollen handeln, die im Rahmen von bereits bestehenden Kontrollaufgaben der zuständigen Aufsichtsbehörden wahrgenommen werden können.

Da entsprechende Arbeitszeitznachweise für das in einem Arbeitsverhältnis beschäftigte Fahrpersonal bereits aufgrund von bestehenden Gesetzen und Rechtsverordnungen geführt werden müssen (z.B. § 17 Abs. 4 des Arbeitszeitgesetzes), erstreckt sich die Mehrbelastung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen auf die Zusammenstellung und Übersendung bzw. Bereitstellung der von den zuständigen Aufsichtsbehörden zusätzlich angeforderten Nachweise.

Nach Schätzungen sind derzeit ca. 30 deutsche Eisenbahnverkehrsunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr tätig. Es wird unterstellt, dass jährlich durchschnittlich 5 Stichprobenkontrollen pro Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt werden für durchschnittlich jeweils 20 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und diese einen Zeitaufwand von 30 Minuten pro Mitarbeiter verursachen. Bei einem Tarifwert von 22,50 Euro pro Stunde ist deshalb mit einer durchschnittlichen Nettobelastung von 1.125 Euro pro Unternehmen zu rechnen und somit mit einer Gesamtnettobelastung aller betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Höhe von jährlich 33.750 Euro.

Diese Verordnung gilt auch für die Beamtinnen und Beamten, die nach § 12 Abs. 2 und 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder nach § 23 in Verbindung mit § 12 Abs. 2 und 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes einer Gesellschaft im Sinne von § 2 Abs. 1 oder § 3 Abs. 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zugewiesen sind.

B. Besonderer Teil

Zu § 1

Zu Absatz 1

Die Vorschrift regelt den persönlichen Geltungsbereich für die Beschäftigten, die Mitglied des Zugpersonals sind. Dies sind Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Sinne des Arbeitszeitgesetzes sowie Beamtinnen und Beamte, die nach § 12 Abs. 2 und 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder nach § 23 in Verbindung mit § 12 Abs. 2 und 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes einer Gesellschaft im Sinne von § 2 Abs. 1 oder § 3 Abs. 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zugewiesen sind.

Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie die zu ihrer Berufsbildung Beschäftigten gelten abweichend von den Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes die §§ 2 bis 9. Somit gelten für die Regelungsgegenstände der §§ 2 bis 9 ausschließlich diese Vorschriften. Sämtliche Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes, die diese Regelungsgegenstände betreffen, einschließlich der Vorschriften, die von den Grundregeln abweichende Regelungen zulassen, finden keine Anwendung.

Für Beamtinnen und Beamte, die nach § 12 Abs. 2 und 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder einer Gesellschaft im Sinne von § 23 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zugewiesen sind, gelten abweichend von den Vorschriften der Arbeitszeitverordnung und der Eisenbahnarbeitszeitverordnung die §§ 2 bis 9.

Zu Absatz 2

Die zugelassenen Ausnahmen wurden umgesetzt, um auf den dort genannten besonderen Strecken gleiche Einsatzbedingungen wie im nationalen Schienenverkehr zu gewährleisten. Gemäß § 2 Abs. 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist der Schienenpersonennahverkehr die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Da diese Definition des Personennahverkehrs bereits den Regionalverkehr einschließt, ist eine gesonderte Ausnahme für den Regionalverkehr nicht erforderlich.

Zu § 2

Die Begriffsdefinitionen dieser Verordnung entsprechen denjenigen der 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 im Eisenbahnsektor. Zum Teil wurden die Begriffe den in bereits bestehenden deutschen Gesetzen oder Verordnungen verwendeten Begriffen angepasst bzw. bei gleicher Definition nicht erneut definiert. Außerdem wurde der Begriff „Interoperabler grenzüberschreitender Verkehr“ entsprechend der Richtlinie 2004/49/EG zur Eisenbahnsicherheit definiert.

Zu § 3**Zu Absatz 1**

Durch die Vorschrift wird sichergestellt, dass Beschäftigte eine regelmäßige, ausreichend bemessene tägliche Ruhezeit an ihrem Wohnort haben, um so insbesondere auch am familiären und kulturellen Leben teilhaben zu können.

Zu Absatz 2

Diese verkürzbare Ruhezeit erlaubt den Unternehmen eine flexiblere Dienstgestaltung, sichert aber dennoch den Beschäftigten eine angemessene Ruhezeit am Wohnort durch einen entsprechenden Ausgleich bei der nächsten Ruhezeit. Die Sonderregelung bei verlängerten Arbeitszeiten in § 7 Abs. 9 des Arbeitszeitgesetzes findet keine Anwendung.

Zu Absatz 3

Durch diese Vorschrift wird für die Beschäftigten eine regelmäßige und angemessen lange Zeit am Wohnort sichergestellt. Hierdurch wird erreicht, dass den Beschäftigten eine angemessene Zeit für Familie und Freizeit am Wohnort zur Verfügung steht.

Zu § 4**Zu Absatz 1**

Auch diese Regelung sichert den Beschäftigten einen regelmäßigen und planbaren Aufenthalt am Wohnort, stellt aber gleichzeitig sicher, dass auch bei der auswärtigen Ruhezeit eine ausreichende Erholung gewährleistet ist. Die Sonderregelung bei verlängerten Arbeitszeiten in § 7 Abs. 9 des Arbeitszeitgesetzes findet keine Anwendung.

Zu Absatz 2

Um für die Unternehmen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr die notwendige Flexibilität zu gewährleisten und gleichzeitig den Gesundheitsschutz der Beschäftigten sicherzustellen, wird den Tarifvertragsparteien die Möglichkeit eingeräumt, eine zweite zusammenhängende auswärtige Ruhezeit unmittelbar durch tarifvertragliche Regelung oder mittelbar durch Betriebsvereinbarung auf Grund eines Tarifvertrages zuzulassen und Regelungen über den Ausgleich für auswärtige Ruhezeiten zu vereinbaren. Beamtinnen und Beamte, die nach § 12 Abs. 2 und 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder einer Gesellschaft im Sinne von § 23 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zugewiesen sind, gelten nach § 19 Abs. 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes für die Anwendung des Betriebsverfassungsgesetzes als Arbeitnehmer. Ihre allgemeine Interessenvertretung, die nicht ihre besondere Rechtsstellung als Beamtin oder Beamter betrifft, richtet sich nach dem Betriebsverfassungsrecht. Die zugewiesenen Beamtinnen und Beamten haben das aktive und passive Wahlrecht zum Betriebsrat. Somit werden die Beamtinnen und Beamten von betrieblichen mitbestimmungspflichtigen Regelungen nach § 87 des Betriebsverfassungsgesetzes unmittelbar erfasst, wenn es sich nicht um Angelegenheiten handelt, die Entscheidungen und Maßnahmen des Bundeseisenbahnvermögens vorbehalten sind und für die deshalb nach § 17 Abs. 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes die besondere Personalvertretung beim Bundeseisenbahnvermögen zuständig ist. Letzteres ist bei Pausenregelungen nach § 87 Abs. 1 Nr. 2 des Betriebsverfassungsgesetzes nicht der Fall, so dass eine Betriebsvereinbarung zu Lage und Dauer der Pausen grundsätzlich auch auf die Beamtinnen und Beamte anwendbar ist, die nach § 12 Abs. 2 und 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder einer Gesellschaft im Sinne von § 23 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zugewiesen sind.

Zu § 5**Zu Absatz 1**

Um den hohen Anforderungen an die Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer Rechnung zu tragen, wird durch diese Vorgaben eine rechtzeitige und effektive Erholung sichergestellt. Hierdurch wird den besonderen Belastungen im Triebfahrzeugdienst Rechnung getragen.

Für die Ruhepausen des übrigen Personals an Bord eines Zuges gelten die Regelungen des Arbeitszeitgesetzes bzw. der Arbeitszeitverordnung und der Eisenbahnarbeitszeitverordnung.

Zu Absatz 2

Um sicherzustellen, dass durch eine geeignete Planung der Ruhepausen die größtmögliche Effektivität hinsichtlich des Pausenzwecks erreicht werden kann, wird vorgeschrieben, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen vorab die zeitliche Lage und die Dauer der Ruhepausen festzulegen haben. Jedoch muss eine gewisse Flexibilität bei Zugverspätungen erhalten bleiben, so dass in diesem Fall eine Anpassung an die vorliegenden Gegebenheiten erlaubt wird. Durch die Vorgabe der Mindestlänge und des Zeitpunktes der Ruhepause wird erreicht, dass den Beschäftigten rechtzeitig eine angemessene Erholungszeit zugestanden wird. Die Möglichkeit, abweichende Kurzpausenregelungen in einem Tarifvertrag oder auf Grund eines Tarifvertrages in einer Betriebsvereinbarung vorzusehen, entspricht dem Gestaltungsspielraum, der auch bei nationalen Verkehren gilt. Kurzpausenregelungen in einer Betriebsvereinbarung auf Grund eines Tarifvertrages sind nach § 19 Abs. 1 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes auch auf die Beamtinnen und Beamte anwendbar, die nach § 12 Abs. 2 und 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder einer Gesellschaft im Sinne von § 23 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zugewiesen sind (näher dazu in der Begründung zu § 4 Abs. 2).

Zu Absatz 3

Bei Besetzung mit zwei Triebfahrzeugführern lässt die Richtlinie 2005/47/EG von § 5 Absatz 1 abweichende Regelungen auf nationaler Ebene zu, die durch diese Regelung umgesetzt werden. Wie bei Absatz 2 gelten abweichende Regelungen in einer Betriebsvereinbarung auf Grund eines Tarifvertrages auch für die Beamtinnen und Beamte, die nach § 12 Abs. 2 und 3 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft oder einer Gesellschaft im Sinne von § 23 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes zugewiesen sind.

Zu § 6

Der Eisenbahnbetrieb erfordert eine flexible Verteilung der Arbeitszeit auf alle Wochentage. Durch diese Regelungen wird sichergestellt, dass ein angemessener Anteil der Ruhezeiten zusammenhängend und auch an Wochenenden zur Verfügung steht. Mindestens 12 Samstage und Sonntage sind in jedem Fall beschäftigungsfrei. Im Übrigen bleiben die Sonn- und Feiertagsregelungen des Arbeitszeitgesetzes bzw. der Arbeitszeitverordnung und der Eisenbahnarbeitszeitverordnung unberührt.

Zu § 7**Zu Nummer 1**

Die hohen Anforderungen im Fahrdienst, aber auch die Belastungen durch die Nacharbeit erfordern Regelungen, die die Fahrzeit begrenzen und die besonderen Belastungen im Nachtdienst berücksichtigen. Durch diese Regelung wird ein angemessenes Verhältnis zwischen Belastungs- und Erholungsphasen hergestellt.

Zu Nummer 2

Durch die Festlegung der maximalen Fahrzeit pro Zwei-Wochen-Zeitraum wird erreicht, dass auch über einen längeren Zeitraum ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Belastungs- und Erholungsphasen sichergestellt ist.

Zu § 8**Zu Absatz 1**

Zur Sicherstellung einer Überwachung der Arbeits- und Ruhestunden wird das Führen eines Nachweises vorgeschrieben. Diese Vorschrift ermöglicht die Kontrolle der geplanten als auch der tatsächlichen Arbeits- und Ruhestunden und vereinfacht somit die Feststellung von Ordnungswidrigkeiten nach § 9.

Zu Absatz 2

Mit dieser Regelung wird die für die Wahrnehmung der Aufgaben nach Absatz 1 zuständige Behörde festgelegt. Die Angaben sind der nach § 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zuständigen Aufsichtsbehörde auf deren Verlangen zum Zwecke der Überprüfung vorzulegen.

Zu Absatz 3

Diese Regelung ermöglicht der nach Absatz 2 zuständigen Behörde, die Kontrolle und Überwachung der Vorschriften dieser Verordnung in einer angemessenen Zeitspanne wahrzunehmen.

Zu § 9

Die Festlegung der Ordnungswidrigkeitstatbestände erfolgt auf Grund Artikel 4 der Richtlinie 2005/47/EG, der die Festlegung von Sanktionen durch die Mitgliedsstaaten vorsieht.

Zu § 10

§ 10 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:
Entwurf einer Verordnung über die Einsatzbedingungen des Fahrpersonals im
interoperablen grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf der o.g. Verordnung auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem Verordnungsentwurf wird für die Wirtschaft eine neue Informationspflicht eingeführt. Das Bundesministerium schätzt, dass die betroffenen Unternehmen mit jährlichen Kosten in Höhe von 33.750 € belastet werden. Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichtersteller