



"ABSCHLUSS- BERICHT"

"Arbeitszeit bei
Lokomotivführern im
Güterverkehr"

ABSCHLUSSBERICHT

Arbeitszeit bei Lokomotivführern im Güterverkehr 2012

Bearbeitung:

Ina Weber

Mainz, Juli 2013

aktualisiert, September 2016

IMPRESSUM

Herausgeber: Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz
Kaiser-Friedrich-Straße 7
55116 Mainz

© 2016

Nachdruck und Wiedergabe nur mit Genehmigung des Herausgebers

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung	6
Projektergebnisse (siehe auch detaillierte Darstellung Anlage 2)	6
• Maximal zulässige tägliche Arbeitszeit	7
• Ruhezeiten	7
Zusammenfassung	7

Einleitung

Sicher fahren und transportieren ist für den Arbeitsschutz ein bedeutendes Thema, da viele Unfälle in Verbindung mit Transportvorgängen stehen.

Die Lokomotivführer sind ungünstigen Arbeitsbedingungen, die unter anderem durch lange und unregelmäßige Arbeitszeiten und Termindruck entstehen, ausgesetzt.

Aufgrund dieser Belastungen sind Stress und Ermüdungserscheinungen, die häufig auch eine Unfallursache darstellen, keine Seltenheit.

Die Einhaltung der Arbeitszeitbestimmungen sind daher für den Arbeitsschutz der Betroffenen von besonderer Bedeutung, da diese Vorschriften unter anderem die maximal zulässigen täglichen Arbeitszeiten, sowie die erforderlichen Pausen und Ruhezeiten der Lokomotivführer regeln. Die Gesundheit der Beschäftigten soll erhalten bleiben und sie sollen vor Übermüdung geschützt werden.

Wesentlich sind in diesem Zusammenhang die Regelungen des Arbeitszeitgesetzes und für den grenzüberschreitenden Verkehr die Sonderregelungen der Verordnung über die Einsatzbedingungen im interoperablen Grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr.

Da es in der Vergangenheit zu einigen Unfällen, auch mit tödlichem Ausgang, im Schienenverkehr gekommen war, wurde 2012 dieser Beschäftigungsbereich überprüft.

In der Vorbereitungsphase erstellte das Landesamt für Umwelt gemeinsam mit den Struktur- und Genehmigungsdirektionen Nord und Süd eine Checkliste (Anlage 1), welche Fragen zu höchstzulässigen Arbeitszeiten, Ruhepausen und Ruhezeiten beinhaltet.

Ein vom Landesamt erstelltes Faltblatt, das die Arbeitsgeber und Beschäftigten über die bestehenden gesetzlichen und tariflichen Regelungen informiert, wurde in den Betrieben verteilt.

Die Überprüfung erfolgte in den Betrieben selbst und erbrachte folgende Ergebnisse.

Projektergebnisse (siehe auch detaillierte Darstellung Anlage 2)

Die Regionalstellen Koblenz und Mainz der Genehmigungsdirektionen Nord und Süd überprüften sieben Betriebe, in denen zum Überprüfungszeitpunkt insgesamt 82 Beschäftigte arbeiteten. Die Anzahl der erwachsenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer betrug 78.

Da im März 2011 alle im Aufsichtsbezirk der Regionalstelle Neustadt betroffenen Betriebe besichtigt wurden und sich die Gegebenheiten nicht geändert hatten, fand keine erneute Überprüfung dieser Unternehmen statt.

Bei den damaligen Kontrollen wurden in nur drei Betrieben Lokomotivführer beschäftigt. Bei einem Betrieb wurden nur geringe Verstöße aufgrund der geringen Auslastung festgestellt, die sich seitdem nicht geändert hat.

Die Gewerbeaufsichtsbeamten der Regionalstelle Mainz stellten bei drei Lokomotivführern fest, dass diese keine Arbeitnehmereigenschaft hatten. Bei einer Anwendung des Arbeitszeitgesetzes wären Überschreitungen der Arbeitszeiten anzunehmen gewesen.

Daher wurde die Angelegenheit zuständigkeitshalber an das Eisenbahnbundesamt weitergeleitet.

Diese Behörde wird unter Berücksichtigung der tatsächlichen Dienstzeiten der selbständigen Triebfahrzeugführer die Einhaltung der sicherheitstechnischen Grundanforderungen und die Zuverlässigkeit des Eisenbahnunternehmens nach dem AEG überprüfen.

Von den sieben Betrieben, in denen angestellte Lokomotivführer beschäftigt wurden, waren drei ohne Beanstandungen. Gegen zwei Betriebsinhaber mussten Verfahren nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten eingeleitet werden.

Maximal zulässige tägliche Arbeitszeit

In drei Betrieben gab es Verstöße bei der Einhaltung der maximal zulässigen täglichen Arbeitszeit.

75 Mal lagen die Arbeitszeiten bei 13 Beschäftigten über zehn Stunden und 152 Mal arbeiteten 14 Lokomotivführer länger als elf Stunden täglich.

Ruhezeiten

Zehn Beschäftigte hatten in 23 Fällen keine ausreichenden täglichen Ruhezeiten von elf Stunden.

Zusammenfassung

Die Auswertung der Programmarbeit hat ergeben, dass in vier von sieben Betrieben Verstöße mit unterschiedlicher Schwere gegen die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften bei der Beschäftigung festzustellen sind.

Hierbei wurden in den Betrieben am häufigsten Verstöße gegen die Einhaltung der täglichen Arbeitszeiten festgestellt.

Insgesamt führten die festgestellten zahlreichen Verstöße im Rahmen der Programmarbeit dazu, dass gegen zwei der überprüften Betriebe Verfahren nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten eingeleitet werden mussten. In diesen Fällen unterschritten die Beschäftigten in zahlreichen Fällen die täglichen Ruhezeiten.

Revisionsschreiben wurden in zwei Fällen gefertigt, bei denen die maximalen täglichen Arbeitszeiten überschritten wurden.

Die Ergebnisse der Programmarbeit „Arbeitszeit bei Lokomotivführern im Schienenverkehr“ zeigen, dass weitere Überprüfungen in diesem Beschäftigungsbereich notwendig sind.

Die verantwortlichen Betriebsinhaber und Beschäftigten sollen durch eine gezielte Beratung auf die Notwendigkeit der Einhaltung der Arbeitsschutzvorschriften hingewiesen wer-

den, damit die Verkehrssicherheit erhöht wird und damit die Unfallhäufigkeit reduziert werden kann.

Mainz, den 01.07.2013

Referat 31.2, Weber