

mopinio

Das mobifair-Magazin



TATORT FÜHRERSTAND

Einsatz mit Risiko



**Schütze
deine Arbeit**

Dumping-Notruf

Schwarze Schafe gehören weder auf die Schiene noch auf die Strasse. Es gibt aber noch immer zu viele davon. Unterstütze mobifair im Kampf gegen Lohn- und Sozialdumping.

gefährdete Sicherheit

Arbeitszeitverstöße Schon gehört?!

unzureichende Ausbildung

Schon gesehen?! keine Streckenkenntnis

fehlende Befähigungen keine ausreichenden Pausen

falsche Dienstplangestaltung

Lohndrückerei

illegale Machenschaften

Scheinselbstständigkeit Schon gemeldet?!

www.mobifair.eu

0 800-mobifair

(0 800-66 24 32 47)

oder info@mobifair.eu



mobifair
für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e.V.

Editorial



Diese Ausgabe der mopinio wendet sich ganz besonders an alle Lokführerinnen und Lokführer. mobifair will im Rahmen des Projektes „Faire Zugfahrten“ aufzeigen, wie unfaire Wettbewerbsbedingungen und fehlende klare und überall gleich anzuwendende Regeln negativen Einfluss auf die Qualität der Beschäftigungsbedingungen und auch auf die Sicherheit im Bahnbetrieb nehmen. Dabei geht es nicht darum, die Lokführer dafür verantwortlich zu machen, dass unkontrollierte Zugfahrten überhaupt möglich sind; es geht um das System, das so etwas zulässt.

Zulässt, dass es keine Regelung gibt, wie etwa beim Lkw- und Busverkehr, dass die ununterbrochene Fahrzeit auf dem Führerstand 4:30 Stunden nicht überschreiten darf.

Dass es keine digitalen Kontrolleinrichtungen auf den Loks gibt und keine Fahrerkarte, die die Eignung und Befähigung des Lokführers aufzeigt. Es wird zugelassen, dass es keine einheitliche Prüfungsordnung gibt und die Prüfungen nicht durch externe Stellen durchgeführt werden. Oder dass vermehrt Leiharbeitnehmer auf den Loks zu finden sind, die mehr oder weniger unkontrolliert unterwegs sind. Es gibt kein internationales Führerscheinregister, mit dem festgestellt werden kann, ob der Lokführer, der in ein Nachbarland wechselt überhaupt die Fahrberechtigung mitbringt. Auch die EVU werden nach Meinung von mobifair zu wenig überprüft und die Deckungssumme für eine Pflicht-Haftpflichtversicherung ist zu niedrig. Ohne klare Regeln werden Lokführer in die Fußstapfen von prekären Fernfahrern treten, die Qualifizierung weiter sinken. Letztendlich mündet alles in die Frage: Wer kontrolliert? Das EBA, das regelmäßig wegen „Nichtzuständigkeit“ die Anzeigen an mobifair zurückschickt? Oder das Gewerbeaufsichtsamt, das darauf hinweist, dass für den Bahnverkehr das EBA zuständig sei. Damit wird schön der Schwarze Peter weitergereicht und bis einer reagiert, ist im wahrsten Sinne des Wortes der Zug längst abgefahren. Wir brauchen von den Gesetzgebern in Europa klare Regelungen und eindeutige Zuständigkeiten. Für diese Forderungen wird mobifair weiterhin kämpfen.

Helmut Diener, Vorstand

Aus dem Inhalt



TITELTHEMA: TATORT FÜHRERSTAND

Lokführer im Einsatz mit Risiko S. 4

Forderungen zur Sicherheit im Eisenbahnbetrieb – gemeinsam von EBVG und mobifair S. 8

Auf Kosten der Sicherheit – Beispiele von prekären Vorfällen S. 10

Angst vor Kontrollen muss nur der haben, der betrügt – Interview mit EVG Lokführersprecher Herbert Mahlberg S. 12

Hauptsache billig – Beschäftigte ohne Schutz bei Ausschreibungen im SPNV S. 14

0800-mobifair – die Dumping-Hotline S. 16

IMPRESSUM



Herausgeber:
mobifair e. V.
Gutleutstraße 163-167
60327 Frankfurt

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

Vorstand (Vorsitzender):
Helmut Diener
(verantwortlich)

Redaktion:
Brigitte Klein/
Tobias Lipser
presse@mobifair.eu

Druck:
alpha print medien AG
Kleyerstraße 3
64295 Darmstadt

Eingetragen im Vereinsregister Frankfurt am Main: VR 13555

Einsatz mit Risiko – Leihlokführer unterwegs

Ein Jahr nach dem schweren Unfall im Bahnhof Mannheim, bei dem ein Güterzug mit einem Eurocity kollidierte, sind noch immer nicht alle Umstände von der Staatsanwaltschaft geklärt. 35 Menschen wurden verletzt, ins Visier der Ermittler geriet schnell der Lokführer des Güterzuges – er soll mehrere Haltesignale übersehen haben und die vorgeschriebene Ruhezeit von neun Stunden nicht eingehalten haben.



Die Gewerkschaft EVG hatte bereits kurz nach dem Unfall den „Wildwuchs“ im Eisenbahnbereich kritisiert. Bei mobifair-Recherchen wurde schnell klar, dass ein System von Werkverträgen und Auftragsvergaben, wie es im Schienensektor immer mehr alltäglich wird, dem Unglück Vorschub geleistet hat. Der Lokführer wurde von einem Personaldienstleister an ein deutsches EVU vermittelt, das im Auftrag eines niederländischen Logistikunternehmens mit einer geleasteten österreichischen Lok unterwegs war.

„Solche Konstellationen werden immer häufiger, die Verantwortlichkeiten dahinter immer schwieriger auszumachen“, sagt Helmut Diener, Vorstand des gemeinnützigen Vereins mobifair. mobifair recherchiert seit Jahren zu diesem Thema und fand eine Grauzone von quasi „selbstständigen“ Lokführern, fehlenden Kontrollen, zweifelhaften Einsätzen im grenzüberschreitenden Güterverkehr und teilweise eklatanter Missachtung von Sicherheitsvorschriften.

Während der Pressekonferenz der Verkehrsgewerkschaft EVG zum Jahrestag des Unglücks in Mannheim stellte Helmut Diener einige Ergebnisse der Arbeit von mobifair vor.

„Jeder Eisenbahner, der betriebliche Aufgaben wahrnimmt, muss in dem jeweiligen Unternehmen beschäftigt sein – und das ist dann auch für die entsprechende Ausbildung und Streckenkenntnis verantwortlich.“

Alexander Kirchner, Vorsitzender der EVG

„Diese Entwicklung, dass immer mehr Leiharbeiter und Selbstständige als Lokführer eingesetzt werden, ist aus unserer Sicht fatal“, machte Kirchner bei der Pressekonferenz deutlich. Hier werde Lohn- und Sozialdumping Vorschub geleistet, was aus Sicht der EVG die völlig falsche Entwicklung sei. Der Wettbewerbsdruck sei mittlerweile so groß, dass zwischenzeitlich selbst Unternehmen wie DB SchenkerRail nicht mehr ausschließlich mit eigenen Mitarbeitern arbeiten würden. Die Konkurrenz wird immer größer. Mittlerweile würden in Deutschland



Quelle: dpa

170 private Eisenbahnverkehrsunternehmen Transportleistungen anbieten. „Damit der Verkehrsträger Schiene auch weiterhin so sicher bleibt, wie er ist, brauchen wir mehr Kontrollen und verbindliche Regelungen, damit die schwarzen Schafe die offensichtlichen Lücken im System nicht für sich nutzen“, so Kirchner.

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG hat nach dem Unfall von Mannheim ein Programm veröffentlicht, das für den Erhalt der Sicherheitsstandards im Bereich Schiene sorgen soll. Die Forderungen wurden gemeinsam von mobifair und EVG erarbeitet und reichen von klaren gesetzlichen Regelungen für den Einsatz von Lokführern über Ausbildungsverfahren bis zu der Einführung eindeutiger Verantwortlichkeiten von Kontrollen.



Klare Position

„Es muss Schluss sein mit Lohn- und Sozialdumping durch Leiharbeit und Werkverträge. Wir wollen die Rückkehr zu normalen Arbeitsverhältnissen in Vollzeit, unbefristet und tariflich geregelt.“

Alexander Kirchner, Vorsitzender der EVG

Forderungen zur Sicherheit im Eisenbahnbetrieb

LEIHARBEIT/PERSONALDIENSTLEISTER

Triebfahrzeugführer oder anderes Bahnpersonal mit betrieblichen Aufgaben muss grundsätzlich in dem Unternehmen, das für die Zugfahrt betrieblich verantwortlich ist, in einem direkten Beschäftigungsverhältnis stehen. Dadurch wird die Kontrolle von Arbeitszeit, Eignung, Ausbildungsstand und Streckenkunde vereinfacht. Schnittstellen und Fehlerquellen werden minimiert.

Konstruktionen wie Weitervergaben von Aufträgen an Sub-Unternehmen oder der Einsatz von so genannten Selbstständigen sollten nach Ansicht von mobifair im Interesse von Sicherheit und Arbeitnehmerinteressen nicht möglich sein.

SACHSTAND:

Bislang sind weder bei der EU noch beim Bundesgesetzgeber oder der Eisenbahnaufsicht (EBA) ernsthafte Ansätze zu erkennen, die eine Umsetzung dieser Forderungen ermöglichen.

Personaldienstleister in Deutschland, Branche Zugverkehr
Triebfahrzeugführer (118), Zugbegleiter (12), Wagenmeister (21), Fahrgastbediener (6), Transportbediener (8), Werkstattbediener (22)



FAHR- UND RUHEZEITEN FÜR TRIEBFAHRZEUGFÜHRERINNEN

Für alle Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer, die auf deutschen Eisenbahnstrecken im Einsatz sind, müssen unabhängig vom Status (angestellt, verbeamtet oder selbständig) verbindliche Fahr- und Ruhezeitvorschriften gelten. Die ununterbrochene Fahrzeit auf dem Führerstand darf 4:30 h nicht überschreiten. Auch für die maximale Dauer der Schichten im Tag- und Nachtdienst sowie für garantierte Ruhezeiten zwischen den Schichten sowie im Wochen- und Jahresverlauf müssen gesetzliche Regeln greifen.

Die Übertragung der Vorschriften der VO (EG) 561/2006 (Verordnung für die Lenk- und Ruhezeiten für Kraftfahrer) ist zu prüfen.

SACHSTAND:

Im aktuellen Entwurf der 11. Verordnung zur Änderung des Eisenbahnrechts (11. ERÄV) ist vorgesehen, dass Arbeitszeitvorschriften künftig auch für Selbständige Lokführer gelten. Damit wurde eine Forderung der EVG aufgegriffen. Zur Umsetzung dieser Forderung nach Verkürzung der ununterbrochenen Fahrzeiten und einheitlichen Regelungen gibt es bislang jedoch weder bei der EU noch beim Bundesgesetzgeber oder der Eisenbahnaufsicht (EBA) ernsthafte Ansätze. Die Vorschriften für grenzüberschreitend im interoperablen Verkehr eingesetzte LokführerInnen reichen nicht aus.

AUSBILDUNG

Schnellstmöglich – jedenfalls noch während dieser Legislaturperiode – muss eine bundeseinheitliche, verbindliche Ausbildungs- und Prüfungsordnung für das Triebfahrzeugpersonal erlassen werden. Darin sind die Dauer der Ausbildung (mindestens zwölf Monate) und die Ausbildungsinhalte verbindlich und bundesweit einheitlich zu regeln. Außerdem muss für alle Prüfungen eine neutrale, zertifizierte Prüfungsstelle zuständig sein, z.B. die IHK.

SACHSTAND:

Im aktuellen Entwurf der 11. Verordnung zur Änderung des Eisenbahnrechts (11. ERÄV) ist für mündliche Prüfungen die Unabhängigkeit der Prüfer vorgesehen. Damit wurde ein Teil der EVG-Forderung aufgegriffen. Darüber hinaus sind derzeit weder bei der EU noch beim Bundesgesetzgeber oder der Eisenbahnaufsicht (EBA) Ansätze zur Umsetzung der Forderung erkennbar.

DIGITALE FAHRERKARTE/ DIGITALE TACHOGRAPHEN

Ausrüstung aller Lokomotiven und Triebzüge mit digitalen Tachographen (Erfassungsgeräte, Elektronische Fahrerkarte)

Alle Triebfahrzeuge auf dem deutschen Eisenbahnnetz sollen spätestens im Jahr 2020 mit Erfassungsgeräten für die Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer ausgestattet sein. Angestrebt wird ein noch früherer Zeitpunkt. Neufahrzeuge müssen spätestens ab 2017 entsprechend ausgestattet sein.

Außerdem müssen alle TriebfahrzeugführerInnen auf dem deutschen Schienennetz künftig mit einer elektronischen Fahrerkarte ausgerüstet sein, auf der die Fahr- und Ruhezeiten erfasst werden. Die Fahrerkarte ist zusätzlich zum Nachweis der Eignung und Befähigung einzusetzen und sollte auch europaweit vorgeschrieben werden. mobifair ist der Ansicht, dass zweckdienliche Kontrollen nur durch eine solche digitale Fahrerkarte gewährleistet werden können.

SACHSTAND:

Bisher gibt es keine Vorschriften für die Erfassungsgeräte. Selbst gegen die Forderung der EVG und ihrer europäischen Partnergewerkschaften, Neufahrzeuge ab 2017 mit Erfassungsgeräten auszustatten (ggf. im technischen Teil des 4. Eisenbahnpakets) gibt es starken Widerstand. Es ist weiter offen, ob die Neufahrzeuge tatsächlich ab 2017 mit den Erfassungsgeräten ausgerüstet werden. Offen bleibt auch, wie mit den Alt-Fahrzeugen umgegangen wird. Klärungsbedarf besteht weiter, welche Daten erfasst werden und inwieweit das System genutzt werden kann, um das Vorhandensein eines gültigen Triebfahrzeugführerscheins, der notwendigen Zusatzbescheinigungen und der Streckenkenntnis zu dokumentieren.



NATIONALES UND INTERNATIONALES FAHRERREGISTER

Die Führerscheine für Triebfahrzeugführer müssen europaweit erfasst werden. Nach derzeitigem EU-Recht sind nationale Fahrerregister in den Mitgliedsstaaten aufzubauen und bestimmte Daten den Behörden in anderen Mitgliedsstaaten mitzuteilen.

SACHSTAND:

Das europäische und das deutsche Recht sehen entsprechende Regelungen bereits im Ansatz vor. Es fehlen aber noch der Aufbau funktionierender Verwaltungs-, Kontroll- und Kommunikationsstrukturen (einschließlich Sperrlisten) sowie der Aufbau funktionierender Triebfahrzeugführerscheinregister in mehreren Mitgliedsstaaten.



PFLICHTEN DER EVU

Der Eisenbahnbetriebsleiter, bzw. der Beauftragte für das Sicherheits-Management-System (SMS) ist für die Zugfahrt des durchführenden EVU und für den Einsatz und die Qualifikation des Triebfahrzeugpersonals verantwortlich. Die EVG fordert, dass die EVU – bei einem Einsatz von betriebsfremdem Personal – verpflichtet werden müssen gegenüber dem Eisenbahnbundesamt (EBA) entsprechende Nachweise über die Eignung und Befähigung zu erbringen. Diese Maßnahmen müssen kurzfristig als Sofortmaßnahme getroffen werden. (Eisenbahnaufsicht des EBA)

SACHSTAND:

Das EBA hat nach dem Unfall im Rahmen der Eisenbahnaufsicht etwa 300 Eisenbahnunternehmen nach dem Lokführereinsatz befragt. Das ist eine richtige Maßnahme; es ist wichtig, dass die Angaben der Unternehmen durch das EBA auch überprüft werden und ggf. durch geeignete Maßnahmen sichergestellt wird, dass nur ausreichend ausgebildete und streckenkundige Lokführer eingesetzt werden. Die EVG fordert eine klare Vorschrift (Rechtsverordnung) zur Nachweispflicht, Transparenz zu den Prüfungsergebnissen und mehr Konsequenz bei Prüfungen durch das EBA oder andere zuständige Behörden. Eine entsprechende Ergänzung der Eisenbahnbau- und -betriebsordnung (EBO) ist notwendig.

HÖHERE DECKUNGSSUMME FÜR DIE PFLICHTHAFTPFLICHTVERSICHERUNG DER EVU

Eine weitere Forderung ist, dass künftig EVU nur noch zum Betrieb zugelassen werden dürfen, wenn sie eine Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von mindestens 75 Mio. € je Schadensereignis nachweisen. Führt das Unternehmen ausschließlich unter sehr einfachen Betriebsverhältnissen, kann die Summe geringer sein (15 bis 25 Mio. €). Führt das EVU im Hochgeschwindigkeitsverkehr (mehr als 189 km/h), muss die Summe deutlich höher liegen als 75 Mio. €. Es muss sichergestellt werden, dass dieser Versicherungsschutz auch beim Einsatz von LeiharbeiterInnen greift.

SACHSTAND:

Die EVG hat erreicht, dass im aktuellen Entwurf des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) der § 14 b im Allgemeinen Eisenbahn-Gesetz (AEG) neu gefasst wird. Hier soll eine deutlich höhere Mindesthaftpflichtversicherungssumme vorgesehen werden. Diese Vorschrift ist notwendig, um die beteiligten Eisenbahnerinnen und Eisenbahner im Falle der Insolvenz des Eisenbahnunternehmens, das für den Unfall verantwortlich ist, zu schützen.

KONTROLLEN VON FAHR- UND RUHEZEITEN, LIZENZEN UND STRECKENKENNTNIS

Die Zuständigkeit für die Kontrolle der Fahr- und Ruhezeiten des Lokpersonals muss klar geregelt werden. Die Kontrollinstanz muss personell entsprechend ausgestattet werden. Das Kontrollpersonal muss hinreichend ausgebildet sein, um den Bahnbetrieb und seine Gefahren zu kennen (Betreten des Bahngeländes).

Die Zuständigkeit für die Kontrollen kann beim Eisenbahnbundesamt (EBA) oder bei einer von den Sozialpartnern geschaffenen und amtlich beauftragten Einrichtung liegen. Eine Mindestkontrolldichte ist vorzusehen.

Die Kontrollen sollten auch die Eignung und Befähigung des Personals umfassen.

SACHSTAND:

Die Zuständigkeit für die Kontrollen der Fahr- und Ruhezeiten ist bisher nicht sachgerecht geregelt. Zuständig für die Kontrollen der Arbeitszeit sind heute die Gewerbeaufsichtsämter, die mit dem Thema überfordert sind. Nach Informationen von Lokführern aus kleinen EVU wurden diese beispielsweise noch nie vom EBA kontrolliert. Der Umfang der Kontrollen sowie die Ausstattung und das Interesse der zuständigen Behörden sind nach wie vor völlig unzureichend. Politische Initiativen seitens des Bundes zur Verbesserung der Situation sind derzeit nicht erkennbar.



Auf Kosten der Sicherheit

.....
Es gibt Lokführer, die sind nach eigener Aussage bereits 33 Stunden unterwegs und haben noch einige Hundert Kilometer Fahrt vor sich. Die schlafen schon mal zwischendurch ein paar Stunden auf der Lok, bis sie vom Fahrdienstleiter geweckt werden und fahren dann weiter. Auch im Gespräch sind Treffpunkte auf freier Strecke nebeneinander, um dann die Züge zu tauschen und so die tatsächlichen Fahrzeiten zu verschleiern.

Die Qualität der Eisenbahnerberufe wird immer öfter durch Leute untergraben, die die Regeln missachten, sagt mobifair-Vorstand Helmut Diener. mobifair beobachtet seit langem so genannte „selbstständige“ Lokführer, die auf eigene Rechnung und mit oft zweifelhaften Qualifikationen auf den Schienen unterwegs sind. Immer häufiger tauchen auch „Leihloführer“ auf, die von Personaldienstleistern vermittelt werden. Durch die Weitervergabe von Aufträgen mit Sub- und Sub-Sub-Unternehmerketten wird es schwierig, die Verantwortlichkeiten auszumachen. Diese Entwicklung im Schienenverkehr stellt eine Gefährdung der Sicherheit dar und ruiniert auf Dauer den Wert des Berufsbildes. Arbeitszeit, Sicherheit und Ausbildung hatten immer einen hohen Stellenwert im Eisenbahnwesen. Das muss so bleiben, meint mobifair. Wie prekäre Situationen aussehen können, zeigt die folgende Beispielsammlung:

„Für mich sind keine Gesetze gültig ...“

Ein vermutlich „selbstständiger“ Lokführer berichtet über seine Arbeit: Um 11.15 Uhr irgendwo im Ruhrgebiet anfangen, nach langem Vorbereiten noch die Wagenliste, Bremszettel und Bremsprobe machen, losfahren um 14 Uhr. Dann unterwegs eine Störung und 2,5 Stunden Störungssuche. Ablösung dann um 1.15 Uhr in Magdeburg. Auf Rückfragen kommt die lapidare Antwort: „Für mich sind keine Fahrzeitengesetze gültig.“

„fehlende Deutschkenntnisse“

Februar im Rangierbahnhof Kassel: der Lokführer stand dort mit einer Lok der Baureihe 232 vor einem Holzzug. Das Signal konnte nicht gestellt werden und er sollte einen Befehl bekommen. Der Fahrdienstleiter wollte ihm diesen Befehl auch diktieren und sprach ihn über C-Kanal an. Der Lokführer konnte aber nicht antworten, weil er der deutschen Sprache nicht mächtig war (dieser bestätigte auch, dass er kein Deutsch spricht).

BEISPIELE DER ÜBERSCHREITUNG VON GESETZLICHEN ARBEITSZEITEN:

Ausbleibezeit 21 Stunden Weimar – Stendal – Neustrelitz – Rostock – Poppendorf – Rostock – Berlin – Naumburg

Ausbleibezeit 24 Stunden Göschwitz – Freilassing; Unterwegs längerer Aufenthalt in Nürnberger Werkstatt.

Ausbleibezeit 32 Stunden Stendal – Kreiensen – Einsiedlerhof; Um 12 Uhr sollte der Dienst in Stendal beginnen. Lok kam anderntags um 4 Uhr früh. Stendal – Einsiedlerhof sind rund 650 km.

Ausbleibezeit 13 Stunden Fulda – Aschaffenburg – Freilassing 400 m Zug. In Aschaffenburg sollte der Lokführer ohne örtliches Rangierpersonal alleine Waggons abstellen bzw. aufnehmen.

Ausbleibezeit 25 Stunden Halle – Rostock – Bitterfeld – Halle. Um 10 Uhr sollte der Dienst in Halle beginnen. Lok kam um 18 Uhr. Zwischen 10 und 18 Uhr keine Arbeitszeit.



„Wie komme ich denn hier aus dem Bahnhof raus?“

Bahnhofskenntnis, Ortskenntnis waren bei dem Kollegen des privaten EVU nicht vorhanden. Er hatte einen Kesselzug mit einem Fahrplan mit 90 Km/h und berichtete, dass er bereits seit 33 Stunden unterwegs sei und noch ein paar hundert Kilometer vor sich habe. Auf die Nachfrage, wie er denn 33 Stunden unterwegs sein könne, meinte der Tf des privaten EVU, er habe ja schon mal 6 Stunden auf der Lok geschlafen, als er wegen einer Signalstörung nicht weiter konnte. Da habe ihn dann der Fahrdienstleiter geweckt. Außerdem sei er nachts auch die meiste Zeit per LZB unterwegs gewesen und da könne man ja schon mal die Augen zu machen. In seinem Unternehmen komme es vor, dass die Züge untereinander auf freier Strecke getauscht werden, um die Fahrzeiten auf der Lok zu verschleiern. „Dann halten die Züge nebeneinander und wir fahren dann halt wieder mit dem anderen Zug zurück.“ Laut seiner Aussage sollen die Tf auch einmal im Monat untereinander die Tf-Nummern tauschen, um die realen Fahrzeiten auf der Lok verschleiern zu können. Den Lohn zum Überleben verdienen sich die Lokführer des privaten EVU über die Masse der Stunden, die geleistet werden. Wobei der konkrete Tf noch mit einem Lohn von 16,- € je Stunde zufrieden war, seine „neuen“ Kollegen in dem Unternehmen bekamen nur noch 12,- € Stundenlohn.

„manchmal fahren wir ohne Wechsel durch“

Von Hamburg nach Kufstein – in der Wintersaison werden Touristen in so genannten „Schneezügen“ zum Skifahren gebracht. Ein Lokführer berichtet, dass es ungewiss ist, wo und ob Personalwechsel stattfinden. Manchmal fahre man auch von Hamburg nach Kufstein ohne Wechsel durch.

„Keine Streckenkenntnis? Einfach langsamer fahren“

Ausbildung „light“: Zum Lokführer im Schnelldurchgang mit unregelmäßigen Unterrichtszeiten, unzureichender Ausbildung am Fahrzeug und mangelnder Vermittlung von Strecken- und Ortskenntnissen. Auf den Hinweis eines Auszubildenden, dass diese fehle, erhielt er die Empfehlung, einfach langsamer zu fahren. Die Finanzierung der Ausbildung erfolgt durch Bildungsgutscheine der Bundesagentur für Arbeit oder der Rentenversicherung.

„Diese Entwicklung stellt eine Gefährdung der Sicherheit dar.“

„vier Stunden schlafen ...“

Beobachtungen in Wesel: Mitfahrt im Zug Richtung Emmerich – Der Lokführer schien etwas nervös, da er ständig das Fenster auf und zu machte und immer wieder aufstand und sich hinsetzte. Auf die Nachfrage, was los sei, sagte er, er wäre etwas müde, es sei schon kurz vor 4:00 Uhr und er sei gestern um 16:00 Uhr losgefahren. Startbahnhof sei Passau gewesen.

Nach der Ankunft in Emmerich hätte er noch Zeit, um vier Stunden zu schlafen, bevor er Richtung Heimat fahre. Sofort fahren ginge nicht, da er um 8.30 Uhr noch einen Zug aus Holland bespannen und mit diesem nach Passau zurück fahren müsse, dann er Feierabend.

ANGST VOR KONTROLLEN MUSS NUR HABEN, WER BETRÜGT

Gespräch mit Herbert Mahlberg, Sprecher der Lokführer in der EVG



mobifair: Die Wurzeln des Lokführerscheins liegen in der EVG. Ein toller Erfolg, der aber noch ein paar Ecken und Kanten hat. Woran liegt das?

Mahlberg: Die nationalen Staaten sind gefordert, die EU-Richtlinie 2007/59/EG bis Ende Oktober 2018 umzusetzen. Bei uns in Deutschland geschah dies am 7.5.2011 mit Erlass der Triebfahrzeugführerscheinverordnung. In dieser Thematik sind leider nicht alle Mitgliedsstaaten mit gleicher Geschwindigkeit unterwegs.

Spätestens 2018 sollte es in Europa eine zentrale Stelle geben, bei welcher entzogene Führerscheine und Zusatzbescheinigungen angezeigt und dokumentiert werden. Bisher gibt es auch keine ausreichenden Kontrollen im Eisenbahnwesen, die Auffälligkeiten bzw. Verstöße feststellen können. Vor allem sind die Zuständigkeiten nicht genügend geklärt. Auch hier muss dringend nachgebessert werden.

mobifair: Es gibt immer mehr Unternehmen, die Lokführer als Leiharbeiter anbieten. Welchen Einfluss nimmt das auf Stammpersonale in den Eisenbahnverkehrsunternehmen und auf die Beschäftigungsbedingungen?

Mahlberg: Das ist gefährlich. Unternehmen, die Leiharbeiter einsetzen, gefährden unsere hart erkämpften Sozialstandards. Wie immer sind dies schleichende Prozesse. Zunächst ein paar Leiharbeitnehmer zum Abfahren von verkehrsvertraglichen Leistungen bis zum Betreiberwechsel und ein paar zum Abbau von Mehrleistungen und später

für immer. Hier müssen die Gewerkschaften, aber auch die Betriebsräte darauf achten, dass Leiharbeit in Arbeitsbereichen mit betrieblichen Aufgaben nicht stattfindet. Also auch im Lokfahrdienst.

mobifair: Nach Recherchen von mobifair sind insbesondere im Schienengüterverkehr und bei Touristikzügen Lokführer viel zu lange im Einsatz. Insbesondere, was die ununterbrochene Fahrzeit auf den Führerstand und die Einhaltung der Pausen betrifft wird zum Problem. Wie will man dem begegnen?

Mahlberg: Wir fordern eine ununterbrochene Fahrzeit von maximal 4 Stunden und 30 Minuten. So wie es auf der Straße auch ist. Bisher sind hier nach Arbeitszeitgesetz 6 Stunden bzw. nach Tarifvertrag 5 Stunden und 30 Minuten möglich. Schon alleine um Grundbedürfnisse wie Pausen und Toilettengänge ausüben zu können, ist das dringend notwendig. Man kann von einem Marathonläufer nicht erwarten, dass er die gesamte Distanz im Sprint zurücklegt. Das gilt übrigens nicht nur für die Betrachtung einer Schicht, sondern für das gesamte Arbeitsleben.

mobifair: Der Wettbewerb im SPNV nimmt wenig Rücksicht darauf, ob die Eisenbahner bei einem Betreiberwechsel Lohn- und Sozialstandards verlieren. Wie kann man dem Einhalt bieten?

Mahlberg: Die „Geiz ist Geil“-Mentalität macht leider auch nicht vor unserer Branche halt. Ich glaube, das kann nur verhindert werden, wenn der Gesetzgeber klare Spielregeln festlegt. Die EU-Verordnung 1370 lässt es zwar zu, dass die Aufgabenträger bei öffentlichen Ausschreibungen beim Betreiberwechsel auch einen Personalübergang anordnen können. Leider wird davon noch viel zu wenig Gebrauch gemacht. Hier könnten nationale Verordnungen oder Gesetze die eine Verbindlichkeit vorgeben, für Abhilfe schaffen und somit verhindern, dass der Wettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird. Mit einer Anpassung des nationalen Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen ist man zwar auf dem Weg, das regeln. Doch leider nur als „Soll“ und nicht als „Muss“.

mobifair: Die Tarifrunde ist abgeschlossen. Nach unseren Informationen sehr erfolgreich für die Lokführer. Wie ist das Ergebnis zu bewerten und was sind die nächsten Ziele?

Mahlberg: Die Forderungen der zentralen Fachgruppe wurden in unserem Sinne umgesetzt. Wir wollten im ersten Schritt wieder unter die Tarifhoheit der EVG, was mit dem Funktionsgruppen-Tarifvertrag 4 gelungen ist. Nun werden wir das weiter entwickeln. Aktuelle Schwerpunkte der Arbeit als Fachgruppe sind, Sozialstandards und Beschäftigungsverhältnisse zu schützen. Dazu gehört auch die Ausbildung und Qualifizierung. Wir sehen tendenziell Wildwuchs auf Schienen und müssen dem begegnen. Als geeignete Instrumente hierfür sehen wir hier neben dem internationalen Führerschein Erfassungsgeräte auf Zügen, eine Fahrerkarte und Kontrollen an. Angst vor Kontrollen muss nur haben, wer betrügt und dem Berufsbild schadet. Was bei Lkw und Bus funktioniert, muss auch bei uns möglich sein, um „Marathonfahrten“ zu verhindern.

mobifair: Was würdest du den Lokführern mit auf dem Weg geben, wenn du mit allen persönlich sprechen könntest?

Mahlberg: Ich finde es wichtig, dass alle abhängig Beschäftigten in einem Betrieb an einem Strang ziehen. Wir sind alle Eisenbahner, egal in welchem Unternehmen. Gemeinsam lassen sich die Ziele der Eisenbahnergewerkschaften, die sich ja nicht wirklich wesentlich unterscheiden, viel leichter umsetzen. Nicht die andere Gewerkschaft ist der Gegner, sondern die Arbeitgeber.



mobifair: Die Lokführer in der EVG haben sich stark gemacht für eine Verlegung des Fahrplanwechsels. Warum ist das für eine gute Idee und wieso geht es nur sehr schleppend voran?

Mahlberg: Die Beschäftigten im Fahrdienst können ihren Familienangehörigen oder Freunden leider oftmals erst sehr spät mitteilen, wie sie an den Feiertagen Weihnachten und Silvester zu arbeiten haben, oder ob sie frei haben. Wir haben festgestellt, dass dies auch auf den Zeitpunkt des Fahrplanwechsels zurückzuführen ist. Wir haben daher eine Verlegung auf das Wochenende der Uhrzeitumstellung Ende Oktober vorgeschlagen. Solch eine Umstellung funktioniert allerdings nur europaweit, und deshalb nicht von heute auf morgen. Wir wissen, dass wir hier dicke Bretter bohren. Die Arbeitgeber der Eisenbahnunternehmen unterstützen uns leider auch nicht wirklich ernsthaft. Sie sehen aus fiskalischen Gründen (Jahresabschluss) einen Fahrplanwechsel am Jahresende als sinnvoller an. Parallel zu unserer Initiative versuchen wir derzeit, die internen Planungs- und Dispositionsprozesse so zu gestalten, dass die Mitbestimmungsverfahren der Betriebsräte früher beginnen können und damit auch eine frühere Mitteilung an die Beschäftigten erfolgen kann. Aber nach wie vor verfolgen wir das Ziel, den Zeitpunkt des Fahrplanwechsels zu verlegen. Dies auch im Schulterschluss mit unseren europäischen Gewerkschaftskollegen, die sich ebenfalls für eine Verlegung stark machen.





Unfairer Wettbewerb im SPNV

HAUPTSACHE BILLIG/ BESCHÄFTIGTE BLEIBEN OHNE SCHUTZ

Es ist viel Bewegung am Markt. Besonders wenn es um die Vergabe von Leistungen SPNV geht, denn es steht eine Reihe von Neu-Ausschreibungen bevor. Und einmal mehr glänzen diejenigen Vergabestellen, die von einer Sicherung sozialer Standards der Beschäftigten gar nichts wissen wollen. Das wird in den Ausschreibungen einfach ignoriert. Da interessiert auch kein Tariftreuegesetz mehr, das zumindest in einigen Bundesländern eine durchaus gute Grundlage bildet, an die Interessen der betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu denken.

Da wird kein Gedanke daran verschwendet, wie sich ein Lokführer, Kundenbetreuer, Werkstattmitarbeiter oder die Verwaltungsangestellte fühlt, wenn es auf einmal heißt, die Aufgaben übernimmt künftig ein anderes Unternehmen. Klar ist das erlaubt, das ist Wettbewerb. Der lässt sich aber auch so gestalten, dass die betroffenen Mitarbeiter nicht aus allen Wolken fallen, wenn ein neues Unternehmen einsteigt. Wenn sie leider spüren müssen, dass all ihr Engagement in den vergangenen Jahren nichts mehr zählt und keine Wertschätzung findet. Stünde in der Ausschreibung drin, dass Lohn- und Sozialstandards festzuschreiben sind, dass also keiner sich Sorgen machen muss um seine Arbeit und die dort

erarbeiteten Besitzstände, läge die Last nur dort, wo sie auch hingehört: Beim Wettbewerb und nicht auf den Rücken der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner.

Die geplante Novelle des Vergaberechts soll Besserungen bringen. Kaum aber sieht der Gesetzentwurf für die Anpassung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung (GWB) vor, dass die Vorgaben der EU-Verordnung 1370/2007 zur Sicherung von Sozialstandards endlich auch national gelten sollen, tönt bereits aus allen Ecken der Dumping-Lobbyisten in der Schienenbranche ein Riesenaufschrei. Denn wenn im Angebot stehen muss, dass bei einem Betreiberwechsel allen



Beschäftigten des bisherigen EVU ein Übernahmeangebot inklusive Schutz der Lohn- und Sozialstandards gemacht werden muss, wird es für diejenigen schwierig. Kein Angebot mehr mit Lohndrückerei oder mit Leiharbeitnehmern, keine Chance mehr, aus Kundenbetreuern Servicekräfte zu machen, die man per Werkvertrag als „Billigware“ einkauft. Wie peinlich ist das, liebe Unternehmen, dass ein Gesetz nötig ist, um Menschen vor Ausbeutung und Arbeitsplatzraub zu schützen.



Apropos Gesetz. Das neue Gesetz berücksichtigt zwar die Passage des Schutzes bei einem Betreiberwechsel, aber leider nur als „Soll“-Regelung. Also man kann es machen, eigentlich ist es auch so gewollt, aber leider nicht zwingend vorgeschrieben. Wieder einmal ist es den Lobbyisten gelungen, sich ein Hintertürchen offen zu halten, damit weiter mit Lohnraub und prekärer Arbeit Ausschreibungen nur an den billigsten Anbieter gehen. Diejenigen, für die es ein Selbstverständnis ist, mit ordentlichen Beschäftigungsbedingungen zu arbeiten, haben das Nachsehen.

Daneben gibt es Aufgabenträger, die ganze Leistungspakete zerschmettern. Die Ausschreibungen zerlegen. Entweder in sogenannte Lose, also Teilbereiche, oder in der Zerstückelung eines Leistungspaketes, das bisher aus einer Hand war. Zum Beispiel werden Werkstatt-

leistungen gesondert ausgeschrieben und richten sich nicht mehr an die EVU sondern an die Hersteller der Fahrzeuge. So kappt man Herzstücke eines Unternehmens und raubt den Beschäftigten auf andere Art ihre Zukunft. Obendrein sind die Obergescheiten der Branche fest davon überzeugt, dass die Beschäftigten in den Werkstätten dann besser gestellt werden als bislang bei den Bahnen. Vielleicht so wie bei BMW in Leipzig, wo die Arbeit zu 60 Prozent durch Leiharbeiter verrichtet wird. Oder über die Fahrzeugindustrie in Tschechien (Skoda), wo die Lohnkosten um 60 Prozent niedriger sind als bei uns.

Nein, Danke, das wollen wir nicht und nennen das weiter unfairen Wettbewerb. Es bleibt traurig, dass Landesregierungen trotz guter Ansätze mit den Tariftreugesetzen hier auf einmal aufhören und eigentlich nur in Rheinland-Pfalz erkennbar ist, dass man das Thema etwas ernster nimmt.

Aufgabenträger ohne Respekt vor den Beschäftigungsverhältnissen, Lohnräuber und Sozialschutzkiller, die sich billige Beschäftigung dazukaufen, können nur durch ein Gesetz gebändigt werden. Tarifliche Regelungen greifen da leider nicht.



§ 131 GWB DES GESETZENTWURFES DER BUNDESREGIERUNG VOM 8. JULI 2015

(3) Öffentliche Auftraggeber, die öffentliche Aufträge im Sinne von Absatz 1 vergeben, können gemäß Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verlangen, dass bei einem Wechsel des Betreibers der Personenverkehrsleistung der ausgewählte Betreiber die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die beim bisherigen Betreiber zur Erbringung der Dienste beschäftigt waren, übernimmt und ihnen die Rechte gewährt, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang gemäß § 613a des Bürgerlichen Gesetzbuchs erfolgt wäre.



0800-MOBIFAIR
über das Ziffernfeld
eingeben, oder:
0800-66 24 32 47



*Die Notrufnummer bei
Lohn- und Sozialdumping:*

0800-MOBIFAIR

Schon gehört oder gesehen? Überlange Arbeitszeiten, fehlende Qualifizierungen, fehlende technische Vorbereitungen, manipulierte Fahrerkarten, gefälschte Schichtausweise? Dann melden und anrufen: Ab sofort ist der neue Dumping-Notruf von mobifair freigeschaltet. Unter der kostenfreien Hotline 0800-MOBIFAIR finden Betroffene Unterstützung. mobifair garantiert auf Wunsch Anonymität.

Es geht darum, faire Arbeit zu schützen und Ausbeutung zu bestrafen. Es geht nicht darum, zu denunzieren. Gerechte Arbeitsbedingungen und Sicherheit im Verkehrsbereich sind ein schützenswertes Gut. Wer Verstöße dagegen meldet, handelt im Interesse aller.

mobifair ruft dazu auf, Lohn- und Sozialdumping nicht länger schweigend hinzunehmen.

Im gesamten Verkehrsbereich werden zunehmend Fälle von unfairer Arbeit publik. Unter ausbeuterischen Methoden leiden im Endeffekt alle – Beschäftigte genau so wie Fahrgäste. Denn viele illegale Sparmaßnahmen gehen letztendlich auch auf Kosten der Sicherheit, nicht nur zu Lasten der Gesundheit der Mitarbeiter.

Deshalb muss die Sachlage klar sein: Lohn- und Sozialdumping in jedem Fall bekämpfen und rechtzeitig reagieren. mobifair wird den gemeldeten Vorfällen nachgehen und bei Bedarf die zuständigen Behörden einschalten.