

mopinio

Das mobifair-Magazin

AUSGABE 03/2012



*Armut in
Deutschland*



Hier passt alles zusammen: Qualität aus einer Hand!

Die mobifair-Zertifizierungs- und Beratungsgesellschaft mbH unterstützt Unternehmen, Verbände und Institutionen mit einer Vielzahl von Dienstleistungen. Sie alle sind miteinander verbunden und bieten in den Bereichen Beratung, Zertifizierung, Studien und Kontrolle individuelle Lösungen an.

Den Guten eine Chance!

Kontakt: mobifair GmbH,
Westendstraße 52, 60325
Frankfurt/Main

Telefon: +49 (69) 271 39 96 - 6
Fax: +49 (69) 271 39 96 - 77

E-Mail: info@mobifair-gmbh.eu
Internet: www.mobifair-gmbh.eu



Editorial



Wenn über 6 Millionen Menschen in Deutschland Arbeitslosengeld II (Hartz IV) beziehen und 13 Millionen prekäre Arbeitsplätze in Deutschland existieren, dann ist hier was nicht in Ordnung. Über 5 Millionen Menschen verdienen weniger als 8,50 in der Stunde und 1,5 Millionen Menschen müssen ihr Einkommen mit Sozialleistungen des Staates aufstocken. Mit Leiharbeitern, der Beschäftigung von Scheinselbständigen und mittels Werkverträgen hebelt man geschickt die Tarifstruktur aus und öffnet alle Türen für ein gesteuertes und scheinbar gewolltes Lohn- und Sozialdumping im wirtschaftsstärksten Land Europas. Das ist grauenhaft und man muss dem schnellstens entgegenwirken. mobifair beschäftigt sich schon seit längerem mit diesem wichtigen Thema und es war Schwerpunkt der letzten Beiratssitzung von mobifair, über diese wir in unserem Heft aktuell berichten.

Weiter aktuell bleibt das Thema „Tatort Führerstand“. Neben den anfangs recherchierten gefälschten Führerscheinen gibt es jetzt Lokführer, die ohne unterwegs sind. Ein EVU in Sachsen verweigert seinen Lokführern die Übergabe dieser Fahrerlaubnis. Das EBA wurde durch uns eingeschaltet. Ebenfalls im Fokus bleibt das abgeschlossene Fairnessabkommen, das bei Ausschreibungen von Dienstleistungsaufträgen Lohn- und Sozialstandards speziell sichern soll. Leider funktioniert das noch nicht, da die ausschreibende Stelle (hier insbesondere der DB Einkauf) dem „niedrigsten“ Preis den Vorzug gibt und somit einen Schmuttelwettbewerb weiter duldet. Es gibt nach wie vor viel zu tun. Es bleibt unglaublich, mit welchen Methoden Ausbeutung in Deutschland weiter betrieben wird und es bleibt unglaublich, wie viele davon wissen und nichts unternehmen. Vor allem diejenigen Institutionen, die durch Kontrollen dafür Sorge tragen sollen, dass es fair zugeht und die Täter bestraft werden. Wir legen weiter den Finger in die Wunden.

Helmut Diener, Geschäftsführer

Aus dem Inhalt



TITELTHEMA:

ARMUT IN DEUTSCHLAND

**Der Preis für den Exportboom:
Sinkende Löhne, steigende
Armutsgefährdung S. 4**

Beiratssitzung:

Arbeit ist kein Ramschartikel ..S. 5

Fairnesspreis an Peter Struck..S. 6

mobifair Projekt:

Mitbestimmung neu denkenS. 9

eurobahn:

Mit Gütesiegel in NRW unterwegs
.....S. 10

Güterverkehrskonferenz:

Europa muss einen gemeinsamen
Weg findenS. 14

MeldungenS. 16

IMPRESSUM



Herausgeber:

mobifair e. V.
Westendstraße 52
60325 Frankfurt

Kontakt:

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

Geschäftsführer:

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

Mehr als zwei Kinder sind gefährlich

.....
Erschreckende Zahlen und ein düsteres Szenario: Zwölf Millionen Menschen in Deutschland sind von Armut bedroht. Besonders gefährdet ist, wer Kinder hat: Ab dem dritten steigt bei Familien die Armutsgefährdungsquote drastisch an. Für Alleinerziehende sieht es noch schlechter aus. Die Paritätische Forschungsstelle spricht davon, dass „ganze Regionen verarmen“ werden.

Die Schere zwischen den Erfolgszahlen des Wirtschaftsbooms und den Einkommen der Menschen klafft immer stärker auseinander. Das Bruttoinlandsprodukt steigt, die Löhne sinken. „Seit es politischer Wille war, einen Niedriglohnsektor zu schaffen“, sagt Dr. Rudolf Martens, Leiter der Forschungsstelle des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes, „steigt die Armutsquote immer steiler an“. Die Exportüberschüsse seien durch Dumpinglöhne möglich geworden, meint der Experte und warnt vor einem „Massenphänomen Armut“.

„Ganze Regionen verarmen“

Die Armutsschwelle errechnen die Experten mit dem „Medianeinkommen“ – dieser mittlere Wert ergibt sich aus der Nebeneinanderstellung der verschiedenen Einkommenshöhen. Laut EU-Definition ist armutsgefährdet, wer über weniger als 60 Prozent des Medianeinkommens verfügt. Das ist in Deutschland mittlerweile jeder Siebte. Besonders betroffen sind Familien mit mehr als zwei Kindern und Alleinerziehende. Beispiel Bayern: Liegt die Armutsgefährdungsquote für einen Haushalt mit zwei Kindern noch bei lediglich drei Prozent, schnell

sie mit dem dritten Kind auf 28 Prozent hoch. In Nordrhein-Westfalen ist die Hälfte aller Alleinerziehenden gefährdet, in Bremen gar 60 Prozent. „Allein erziehen ist gefährlich“, sagt Rudolf Martens.

Die Armutsgefährdungsquote liegt deutschlandweit bei 14,5 Prozent – 1998 waren es noch 10,5 Prozent. Der rapide und anhaltende Anstieg seit der Jahrtausendwende zeigt darüber hinaus noch bedenkliche Tendenz: In allen erfassten Gruppen der Bevölkerung zeigt sich eine deutliche Zunahme der Gefährdung. Bezogen auf die einzelnen Bundesländer ergeben sich zum Teil große Unterschiede, im Süden der Republik ist die Armutsgefahr niedriger als im Osten, gemeinsam aber ist allen Regionen eines: Die Zahlen steigen.

„Massenphänomen Armut“

Für das Jahr 2010 wurde die Armutsschwelle mit 826 Euro für Einzel- und 1239 für Paar-Haushalte errechnet. Die Zahlen für Hartz IV sehen allerdings anders aus – hier wird mit 629 bzw. 987 Euro kalkuliert, so Martens. Wer einmal bei Hartz gelandet ist, sitzt eigentlich in der



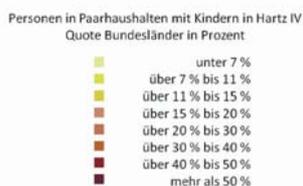
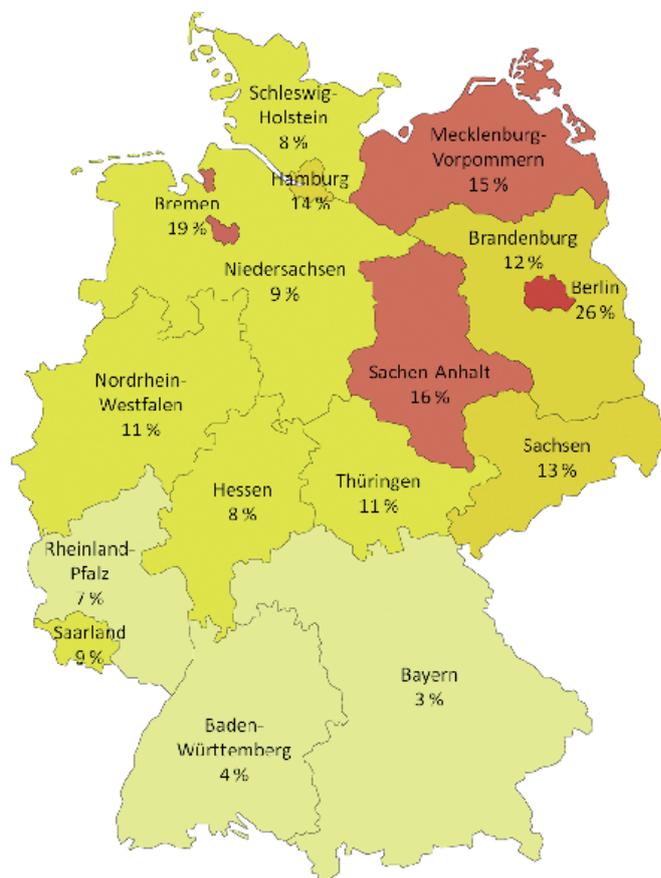
Falle. Auch dies eine recht neue Tendenz nach seinen Angaben. „Vor einigen Jahren war Armut oft kurzfristiger Natur für die Betroffenen. Jetzt ist die Chance, wieder rauszukommen, viel schlechter“.

Ein Hauptgrund für die rapide gewachsene Armutsbedrohung ist seiner Ansicht nach der „Gestaltwandel des Arbeitsmarktes“ und die enorme Zunahme atypischer Beschäftigung. Damit einher geht auch die Gefahr von Altersarmut. Martens spricht von einer in wenigen Jah-

„Einmal Hartz IV, immer Hartz IV“

ren drohenden Rentnerarmut, besonders in den östlichen Bundesländern. Seine Ausführungen und die vorgelegten Zahlen und Fakten sorgten unter den Teilnehmern der Beiratssitzung von mobifair in Fulda für eine lebhaft Diskussion.

KINDERARMUT: PAARHAUSHALTE 2010



© Dr. Rudolf Martens, Paritätische Forschungsstelle Berlin, Januar 2012, Quelle: Statistisches Bundesamt und Bundesagentur für Arbeit



Reiner Bieck (Vorstandsmitglied EVG), Helmut Diener (Geschäftsführer mobifair), Dr. Peter Struck, Jörg Krüger (1. Vorsitzender mobifair) (v.l.)

Fairnesspreis an Peter Struck

„In manchen Dingen habe man sich geirrt“, sagte Peter Struck und sprach von der Agenda 2010, die er als Kabinettsmitglied in der Regierung Schröder 2003 mit auf den Weg brachte. Dazu bekenne er sich, meinte der Politiker und erwähnte als Beispiel die Leiharbeiter-Regelung für den Einsatz in Spitzenzeiten. Für soziales Engagement und deutliche Worte war Struck, von 1980 bis 2009 Mitglied des Deutschen Bundestages, immer bekannt. Seit 2011 betätigt er sich als Vorsitzender der Friedrich-Ebert-Stiftung und nennt den Einsatz, um die Chancen bildungsferner Schichten zu vergrößern, „sehr befriedigend“.

Bei der Verleihung des Fairnesspreises in Fulda fand er lobende Worte für die Arbeit von mobifair. Er hoffe, so Struck, dass die Ergebnisse auch künftig in der Politik auf positive Resonanz und Unterstützung treffen. Ausgezeichnet wurde der SPD-Politiker für seine Rolle als Schlichter im Tarifstreit bei der Deutschen Bahn und dem damit verbundenen Abschluss eines Branchentarifvertrages für die Schiene.

Reiner Bieck, Vorstandsmitglied der EVG, sprach in seiner Laudatio davon, dass nur eine besondere Persönlichkeit mit Erfahrung und Menschenkenntnis wie Dr. Peter Struck in der damaligen schwierigen Situation die Verhandlungen über den Branchentarifvertrag zu einem erfolgreichen Abschluss hätte bringen können. „Es war allen Beteiligten klar: Dem Schlichter ging es um das Ergebnis. Ihm war das Fleisch auf dem Teller wichtig, nicht die Blümchen auf der Tischdecke“, sagte er. Mit dem Abschluss des Branchentarifvertrages sei der Grundstein gelegt worden für einen gesunden und fairen Wettbewerb im Schienenbereich. Der Fairnesspreis von mobifair würdige diese Leistung.

Struck habe mit Übersicht und Zielstrebigkeit das „schlingernde Schiff Branchentarifvertrag sicher in den Hafen gebracht“, so Bieck. Sein Weg sei der einzige gewesen, das zu erreichen, was erreicht wurde, nämlich ein Fundament für fairen Wettbewerb zu legen. Der BTV müsse Standard werden bei allen Ausschreibungen. „Die um sich greifende Geiz-ist-geil-Mentalität muss eingeschränkt werden“, so der EVG-Vorstand.



Arbeit ist kein Ramschartikel

.....
Fairer Wettbewerb gibt es nur, wenn Regeln und Normen von allen Beteiligten gleichermaßen akzeptiert und gelebt werden, machte mobifair-Geschäftsführer Helmut Diener während der fünften Beiratssitzung des Vereins in Fulda deutlich. Betroffen seien immer vier Parteien, sagte er: Auftraggeber, Auftragnehmer, derjenige, der die entsprechenden Rahmenbedingungen zu schaffen habe und die zuständige Kontrollinstanz. Verstöße nur einer davon gegen Normen, werde dem Schmutzwettbewerb der Weg bereitet. Das Ziel von mobifair sei es, Mischenschaften, die zu Lohn- und Sozialdumping führen, aufzudecken und zur Anklage zu bringen. Es sei nach wie vor nötig, gesetzliche Regelungen zu anpassen, Zuständigkeiten besser zu regeln sowie Kontrollen und Strafen zu verschärfen.

Auch in der Mobilitätswirtschaft, so betonte Jörg Krüger, erster Vorsitzender von mobifair, sei in vielen Bereichen der Grat zwischen auskömmlicher und prekärer Arbeit sehr schmal. Man müsse von teilweise besorgniserregenden Entwicklungen sprechen. Der allgemein steigende Wettbewerbsdruck führe auch hier dazu, dass Mindeststandards ausgehöhlt würden und atypische Arbeitsverhältnisse entstünden. Hier gelte es, den Finger in die Wunde zu legen, Missstände zu recherchieren, darauf aufmerksam zu machen und sie anzuzeigen. Genau dies sehe mobifair ebenso als seine Aufgabe an, wie die „Guten“ im Markt entsprechend hervorzuheben.



mobifair habe sich seit seinem Bestehen erfolgreich und engagiert für fairen Wettbewerb eingesetzt und werde auch in der Zukunft den schwarzen Schafen am Markt das Leben schwer machen, sagte Diener. Arbeit müsse geschützt und nicht als Ramschartikel betrachtet werden. Diese Erwartung setze man in die Politik. „Wir erwarten Anstand und Respekt vor Lohn- und Sozialstandards“ erklärte er. Immer mehr Menschen in Deutschland könnten nicht mehr von ihrer Arbeit leben. Ausbeuterpraktiken seien immer mehr auf dem Vormarsch und die Politik gefordert, dem endlich Einhalt zu gebieten. „Die Arbeitswelt sei kein Basar, sondern der wichtigste Teil einer funktionierenden Marktwirtschaft“.

Diener gab den versammelten Beiratsmitgliedern einen Überblick über die mobifair-Arbeit des vergangenen Jahres und informierte über die laufenden und geplanten Themen und Projekte. Besonderen Raum nahmen die laufenden Recherchen zu den Bereichen Fernbusse und Tatort Lokführer ein. So zum Beispiel die Praxis der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft, ihre Lokführer ohne Fahrerlaubnis auf die Strecke zu lassen (siehe Bericht S. 12) oder den derzeit regen Tauschhandel im Grenzverkehr „Menschen gegen Material“, mit Beteiligten wie Eisenbahnunternehmen im Grenzverkehr mit Tschechien, der Tschechischen Staatsbahn und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft. Im Rahmen der bevorstehenden Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs befürchtet mobifair Lohndumping im großen Stil. Daher zog Diener das klare Fazit: Die Genehmigung für den Fernbusverkehr ist zu versagen, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Unternehmer selbst oder ein für ihn tätiger Nachunternehmer die im jeweiligen Verkehrsbereich geltenden tariflichen Arbeitsbedingungen erheblich unterschreitet.





Ebenfalls im Fokus: Der Bereich externe Dienstleister und die Umsetzung des 2010 abgeschlossenen Fairnessabkommens. Trotz dieser Vereinbarung, so Diener, müsse leider immer noch im Branchenfeld von prekären Beschäftigungsbedingungen gesprochen werden. Viele Unternehmen entzögen sich trotz ihrer Beteiligung am Abkommen der Bewertung von mobifair. Er forderte alle Beteiligten auf, auch die Deutsche Bahn AG, konsequenter und zuverlässiger mit dem vereinbarten Qualitätskodex und dem Fairnessabkommen umzugehen. Die mobifair-Rankingliste müsse zu einem unterstützenden Element bei der Auftragsvergabe werden. Zudem müsse der Bereich Qualifikation und Ausbildung besser kon-

trolliert werden, Abhilfe könne hier die Schaffung eines Registers als Kontrolle für die Befähigungsnachweise schaffen.

Sowohl Krüger als auch Diener wiesen auf die mittlerweile in den meisten Bundesländern geltenden Tarifreuegesetze hin, die bei öffentlichen Auftragsvergaben die Einhaltung von Lohn- und Sozialstandards vorschreiben. Dies sei eine Bewegung in die richtige Richtung, die mobifair mit angestoßen habe. Aber auch hier gäbe es noch viel Nachholbedarf – in erster Linie mit der Festsetzung von angemessenen Mindestlöhnen.

++mobifair Aktuell++mobifair Aktuell++mobifair Aktuell++mobifair Aktuell++mobifair Aktuell++

mobifair-Mitglieder treffen sich in Fulda

Am 18. Oktober findet die nächste Mitgliederversammlung von mobifair in Fulda statt.

es Möglichkeiten gibt, sich in die Arbeit einzubringen.

Neben Berichten über die Arbeit und Diskussionen über die weitere Entwicklung des Vereins wird es dieses Jahr auch einen interaktiven Projektmarkt geben, auf dem die laufenden Projekte präsentiert werden und

Eingeladen sind alle Mitglieder von mobifair e. V. Die offizielle Einladung mit Tagesordnung wird noch verschickt, vorab die Bitte: Termin notieren.



Projekt: Moderne Mitbestimmung

Betriebliche Mitbestimmung neu denken: die Zeiten ändern sich – der Auftrag bleibt

.....
Die Rahmenbedingungen für betriebliche Mitbestimmung sind eng verbunden mit den vorherrschenden Unternehmensstrukturen und -kulturen. Hier hat es in den letzten Jahrzehnten erhebliche Veränderungen gegeben bzw. wird es auf Grund veränderter Anforderungen geben, ohne dass es zu rechtlichen Anpassungen im Bereich der Mitbestimmung gekommen ist. Vor allem im Verkehrsbereich hat der aufkommende und vorhandene Wettbewerb Entwicklungsimpulse innerhalb der Unternehmen freigesetzt. Die Rahmenbedingungen für Arbeit der Betriebs- und Personalräte, der Schwerbehindertenvertretungen und der Jugend- und Ausbildungsvertretungen haben sich entsprechend deutlich verändert.

Kennzeichen dieser Entwicklung sind die Auseinandersetzungen um Outsourcing, Aufspaltung und ständige Reorganisation von Unternehmensstrukturen. Und die z.T. daraus entstehenden Unsicherheiten, sowie die steigende innerbetriebliche Unzufriedenheit der ArbeitnehmerInnen.

Im Gleichklang damit haben die Betriebsräte einen erweiterten Gestaltungs- und Handlungsspielraum bei der Umsetzung von Tarifverträgen erhalten, v.a. durch tarifvertragliche Öffnungsklauseln. Aber nicht in allen Bereichen wurden die Betriebsräte und auch die jeweils verantwortlichen Arbeitgeber entsprechend auf diese neuen Möglichkeiten vorbereitet.

Dieser Trend geht einher mit neuen Arbeitszeitmodellen und gravierenden Veränderungen in der Zusammensetzung der Belegschaften. So stellen die modernen und stärker am Individuum orientierten Arbeitszeitmodelle auch die Frage nach den Mitbestimmungsrechten der Betriebsräte neu. Dabei ist festzustellen, dass bei kollektiven Arbeitszeitlösungen die Mitbestimmungsrechte der Betriebsräte eine Intervention erlauben, diese aber bei einer verstärkten Individualisierung der angewendeten Arbeitszeitmodelle nicht mehr übertragbar ist.

Die Veränderungen in der Zusammensetzung der Belegschaften werden durch eine Aufspaltung in Stamm- und Randbelegschaften charakterisiert. Die Beschreibung folgt den Tendenzen, dass vermehrt Leiharbeiter, Werkverträge oder andere Formen der externen Flexibilisierung Einfluss auf die Zusammensetzung der Belegschaften genommen haben. Allerdings ist festzuhalten, dass die Mitbestimmungsrechte in diesen Bereichen nicht mit den Entwicklungen in den Unternehmen Schritt gehalten haben.

Im Bereich der sich verändernden Unternehmenskultur liegt eine neue Herausforderung für Betriebsräte in den z.T. angewandten partizipativen Managementkulturen. Mit neuen Beteiligungs- und Diskussionsformen sollen hier Beschäftigte informell in Diskussionsprozesse einbezogen werden und zum Teil wird die traditionelle Mitbestimmung dadurch ausgehebelt.

Durch diese Veränderungen stehen Betriebsräte, Gewerkschaften und Arbeitgeber immer wieder vor der Frage, wie Mitbestimmung diesen Herausforderungen gegenüber treten kann und welche Entwicklungen notwendig sind, damit gemeinsam die besten Lösungen für Unternehmen und Beschäftigte gefunden werden können.

Das Projekt verfolgt zwei Ziele: Erstens sucht es Antworten auf die Frage, wie betriebliche Mitbestimmung sich verändern muss, um den neuen Herausforderungen gewachsen zu sein. Das bezieht auch die Frage ein, welche Rahmen neu angepasst werden müssen. Zweitens sucht es Antworten auf die Frage, welche Folgen für die betriebliche Mitbestimmung eine Individualisierung der Arbeitszeit und eine sich ständig wandelnde Unternehmensstruktur mit sich bringen. Welche Konsequenzen hat es, wenn der Betriebsrat bei der Ressourcenplanung nur ein Mitwirkungsrecht hat, wenn der mitbestimmungspflichtige Teil der Schichtplanung stärker individualisiert wird und nicht mehr direkt vom Arbeitgeber vorgenommen wird?

Auch soll geprüft werden, ob das aktuelle Betriebsverfassungsgesetz noch den Notwendigkeiten der heutigen Arbeitssituation und den sich daraus ergebenden Mitbestimmungsmöglichkeiten entspricht.

eurobahn

MIT GÜTESIEGEL IN NRW UNTERWEGS

.....
 Der Mord im Orientexpress ist berühmt, der im eurobahn-Zug zwischen Bielefeld und Rahden weniger. Dennoch ist schon zum wiederholten Mal in den Zügen des Nahverkehrsbetreibers ermittelt worden – zwar nicht von Hercule Poirot, aber auch hier wurden die Täter eindeutig überführt. Und die Inszenierung war für die Beteiligten gewiss ebenso spannend wie diejenige im eingeschnittenen Luxuszug. Mit dem „Mord im Märchenexpress“ bringt die eurobahn seit einigen Jahren nicht nur Schauspieler und theaterbegeisterte Fahrgäste in den Zug, auch Hobby-Kriminalisten sind hier richtig.

Bereits in den vergangenen Jahren fand die mörderische Zugfahrt statt – auf der Weser- und Lammertalbahn in Niedersachsen. Nun wurde zum ersten Mal die Ravensberger Bahn zwischen Bielefeld und Rahden zum Tatort. Beide Strecken gehören zum Netz der Keolis-Tochter eurobahn, die im Normalbetrieb – ganz ohne kriminalistische Neigungen – solide Nahverkehrsleistungen anbietet.

Seit zwölf Jahren steht ein Teil des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen und Nordhessen unter dem Firmenzeichen eurobahn, die damit der größte private Anbieter auf den Strecken ist. Täglich nutzen mehr als 70000 Fahrgäste die Züge des Unternehmens im Nah- und Regionalverkehr. 350 Mit-



Foto: Keolis

arbeiter, davon mehr als 200 Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter, werden beschäftigt, gesteuert wird das Geschäft von den Standorten in Hamm, Bielefeld und Düsseldorf aus.

Der „Rhein-Emscher-Express“ fährt zwischen Hamm und Düsseldorf, der „Maas-Wupper-Express“ verbindet Hamm und Venlo. Dieses Maas-Rhein-Lippe-Netz macht mit 3,3 Millionen Zugkilometern pro Jahr mehr als zehn Prozent der Schienenverkehrsleistungen in NRW aus. Weitere Strecken werden in der Region Ostwestfalen-Lippe, auf der Weser- und Lammertalbahn und dem Hellwegnetz betrieben. Im Dezember nächsten Jahres werden zwei weitere Linien in Ostwestfalen-Lippe hinzukommen.



Foto: Keolis



Eine Erfolgsgeschichte zwischen Rhein, Maas, Lippe, Ems und Börde. Offenbar hat man dabei die Tatsache, dass zufriedene Mitarbeiter für den Unternehmenserfolg maßgeblich sind, nicht vergessen – jetzt auch gewürdigt mit dem Sozialzertifikat der mobifair GmbH. Vorbildliche Lohn- und Sozialstandards und die unbe-

dingte Einhaltung fairer Arbeitsbedingungen sind Voraussetzungen, um das Gütesiegel zu erhalten. Keolis Deutschland GmbH & Co. KG wurde im April mit der Verleihung des Zertifikats diese Tatsache bestätigt. Die Züge des Unternehmens können sich ab sofort mit entsprechenden Aufklebern schmücken.

Hintergrund Keolis

Keolis ist ein weltweit agierender Konzern mit Mobilitätsdienstleistungen in zwölf Ländern. 2,2 Milliarden Fahrgäste zählt das Unternehmen jährlich – in Eisenbahnzügen, U- und Straßenbahnen sowie Bussen. Besonders stark vertreten ist Keolis im Heimatland Frankreich, hier werden unter anderem 85 Stadtverkehrsnetze betrieben. Das Unternehmen beschäftigt weltweit nach eigenen Angaben 47200 Mitarbeiter und erwirtschaftet einen Umsatz von 6,0 Milliarden Euro.



Eisenbahnunternehmen schickt Lokführer ohne Fahrerlaubnis auf die Strecke

Auf sächsischen Bahnstrecken ist ein neues Phänomen anzutreffen: Der Lokführer ohne Führerschein. Pünktlich nach Fahrplan unterwegs im Linien- und Schülerverkehr. Nach Recherchen von mobifair verfügen die Lokführer zwar über die entsprechende Ausbildung, werden von ihrem Arbeitgeber aber nicht mit den erforderlichen Papieren ausgestattet.

Dass die SDG, Betreiber mehrerer sächsischer Schmalspurbahnen, den Beschäftigten ihre Qualifikationsnachweise vorenthält, mutet kurios an. Möglicherweise eine Personalbindung der besonderen Art, vermutet mobifair. Wer nicht mit den entsprechenden Qualifikationsnachweisen für seinen Beruf ausgestattet ist, hat keine Chance, bei einem anderen Arbeitgeber einen Job zu bekommen. Damit kann die SDG ihre Lokführer halten, auch wenn konkurrierende Unternehmen bessere Beschäftigungsbedingungen bieten.

Laut anerkannter Vorschrift des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen, VDV, sind die Prüfungs- und Qualifizierungsergebnisse dem Arbeitnehmer auszuhändigen. Ebenso klar geregelt ist nach Ansicht von mobifair die Rechtslage: „Wer auf Schienenwegen öffentlicher Betreiber der Schienenwege ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis besteht aus



dem Führerschein gemäß Anlage 2a und dem Beiblatt gemäß Anlage 2b“, schreibt der VDV vor.

mobifair sieht sich in seiner Auffassung bestätigt, dass die Kontrolldichte im Eisenbahnverkehr erhöht werden muss. „Wenn Lokführer ohne Fahrerlaubnis ungehindert unterwegs sein können, stimmt etwas nicht. Auch wenn es in diesem Fall um ausgebildete Eisenbahner geht, muss man befürchten, dass anderswo schlimmerer Missbrauch betrieben wird. Dann geht es um die Sicherheit“, meint Geschäftsführer Helmut Diener.

mobifair vor Ort:

DEMONSTRATION AN DER WEINSTRASSE

In Neustadt an der Weinstraße werden 2,6 Mio. Jahresfahrplankilometer im Busbereich durch den zuständigen Landkreis ausgeschrieben. Die Vergabe findet auch hier wieder ohne die Beachtung von Lohn- und Sozialstandards statt. Dagegen protestierten die Beschäftigten mit Unterstützung von mobifair und der Gewerkschaft EVG.

Es dürfen keine Ausreden bei Vergaben mehr gelten, machte Geschäftsführer Helmut Diener deutlich und verwies auf entsprechende rechtlich verbindliche nationale und EU-Verordnungen, wie etwa die 1370/2007, in der klargestellt wird, dass Lohn- und Sozialstandards bei Ausschreibungen zugrunde gelegt werden können. Jeder Auftraggeber, der darauf verzichtet, nimmt Lohn- und Sozialdumping billigend in Kauf und betreibt Wettbewerb auf Kosten der Beschäftigten, stellte er klar.

Bis 2020 sind 74 Linienbündel von Ausschreibungen im Bereich des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar, VRN, betroffen. mobifair fordert gemeinsam mit der EVG, dass sichergestellt werden muss, dass die Beschäftigten geschützt werden. Bei dem Verlust der Konzessionen Grünstadt und Frankenthal verloren bereits 38 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ihren Arbeitsplatz. Die Ausschreibung des Linienbündels Neustadt an der Weinstraße betrifft weitere 35 Arbeitsplätze. Das ist nur

Tariftreue in weiteren Bundesländern

Im Mai haben sich die Landtage von Baden-Württemberg, Sachsen-Anhalt und Sachsen mit dem Thema Landestariftreuegesetz befasst. Auch in Mecklenburg-Vorpommern, das bereits ein Landestariftreuegesetz verabschiedet hat, steht das Thema wieder auf der Tagesordnung. Hier sollen im Gesetz Anpassungen vorgenommen werden, Ziel ist unter anderem, einen Mindestlohn festzuschreiben. Damit ist die Zahl der Bundesländer, die Sozialstandards bei öffentlichen Vergaben sichern wollen, weiter gestiegen.

Tariftreue wird immer wichtiger, besonders im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs und Öffentlichen Nahverkehrs. In den kommenden Jahren wird fast die Hälfte der Strecken zur Ausschreibung anstehen. Die Vergabepolitik muss fairen Regeln folgen, meint Karl-Heinz Zimmermann, Geschäftsführer der mobifair GmbH. Nur dann sei gewährleistet, dass öffentliche Auftragsvergaben auch sozial verträglich erfolgen. Das Motto „der Billigste erhält den Zuschlag“ dürfe sowohl im Interesse der Beschäftigten wie auch der allgemeinen Sicherheit im Nahverkehr nicht mehr gelten. Zudem müsste die Vergabe von SPNV-Leistungen an die Einhaltung von Tarifverträgen gebunden werden. „Hier sind einige Gesetze noch verbesserungswürdig“, so Zimmermann. Er hält den von der Gewerkschaft EVG abgeschlossenen Branchentarifvertrag für eine gute Basis in diesem Bereich.

LANDESTARIFTREUEGESETZE IN DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Länder mit Tariftreuegesetz + Bewertung des Gesetzes:	
sehr gut	
gut	
befriedigend	
schlecht	
sehr schlecht	



der Anfang, bei den Vergabeverfahren in den nächsten Jahren sind rund 5000 Arbeitsplätze gefährdet. Die Gewerkschaft hat die verantwortlichen Kommunen auf die mögliche Personalübernahme bei Betreiberwechsel von öffentlichen Auftraggebern aufmerksam gemacht. Das Land Rheinland-Pfalz, hat zusätzlich die Landräte und

Bürgermeister auf die Möglichkeit des Betriebsübergangs der EU-Verordnung hingewiesen. Bisher leider ohne Erfolg, die politisch Verantwortlichen in den Kommunen blieben stur. Sollten sie auch weiterhin nicht einlenken, werden weitere Protestaktionen folgen.



Güterverkehrskonferenz

Europa muss einen gemeinsamen Weg finden

.....
Die Globalisierung schreitet in allen Bereichen voran. Neue Märkte werden geschaffen und alte Märkte werden erneuert. Die Welt rückt näher zusammen. Die Notwendigkeit funktionierender Netzwerke steigt. Es gilt den Gedanken der sogenannten Eisenbahner Familie verstärkt über die Grenzen hinaus zu leben. Richtung Westen hat die Vernetzung zum Großteil schon begonnen, gen Osten steht dieser Prozess erst am Anfang.

Wo sind die Problematiken? Wie sieht es in anderen Ländern bezüglich Struktur, Arbeitsbedingungen, rechtlichen Bestimmungen und alltäglichem Ablauf aus? Was macht Brüssel? Wie soll eine gemeinsame Zukunft gestaltet werden? Auf der Suche nach Perspektiven im europäischen Schienengüterverkehr trafen sich in Berlin Eisenbahner aus zwölf verschiedenen Ländern.



Alexander Kirchner, Vorsitzender der Eisenbahnverkehrsgewerkschaft EVG, zeigte in seiner Begrüßungsrede die Kernproblematiken auf. Ein Großteil der Verkehrspolitik werde in Brüssel gemacht, dort gehe es jedoch Richtung Liberalisierung und Marktöffnung. „Das wird die Probleme nicht lösen“, sagte Kirchner, „es muss die Infrastruktur geschaffen werden, um den Verkehr bewältigen zu können, der in den nächsten Jahren auf den

Transportsektor zu kommt.“ Umweltschutz und Energie werde auch für Unternehmen immer wichtiger. Die Emissionswerte seien schlecht und hätten die Grenzen bereits überschritten. Das große Ziel sei die Elektromobilität. Hier bestehe eine große Chance für den Schienengüterverkehr, 96 Prozent seien bereits elektrisch. Dort müsse allerdings weiter investiert werden. Eine Förderung solle auch im Sinne der Interoperabilität erfolgen, damit der grenzüberschreitende Verkehr vereinfacht und mehr Güterverkehr auf die Schiene gebracht werde. Die Lärmemission bezeichnete Kirchner als „die Achillesverse“. Es bestehe Handlungsbedarf, denn dieses Problem könne schnell zu einer Minderung der Attraktivität des Schienengüterverkehrs werden.

Die verschiedenen Referenten beleuchteten die Güterverkehrssparte aus unterschiedlichen Blickwinkeln.

In seinem Impulsreferat erinnerte Martin Burkert, Mitglied des Bundestages und verantwortliches Vorstandsmitglied der EVG für Güterverkehr, „Der Wettbewerb muss dort stattfinden, wo er hin gehört – auf die Schiene und nicht auf den Rücken der Beschäftigten“. Er forderte rechtliche Rahmenbedingungen für Unternehmen im Schienengüterverkehr um Lohn- und Sozialdumping zu unterbinden.



sich. Arbeitsschutz, Sicherheitsstandards, atypische Arbeitszeiten, Zeitarbeit, entsandte Arbeitnehmer und Entlassungen bildeten nur einen Teil davon. „Lohn- und Sozialdumping als Werkzeug im Wettbewerb ist nicht akzeptabel. Man muss sich gemeinsam für eine gute Zukunft des Eisenbahnverkehrs in Europa stark machen“, schloss Guy Greivelding.



Ministerialdirektor und Leiter der Abteilung Landverkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Michael Harting, stellte die Initiativen der Bundesregierung im Schienengüterverkehr mit dem Schwerpunkt Ost- und Südosteuropa vor. „Man muss aus den Fehlern der Vergangenheit lernen und versuchen möglichst viele Anteile des Mobilitätswachstums auf die Schiene zu bringen.“ Die Lärmproblematik sei auch im Verkehrsministerium auf der Agenda. Ein lärmabhängiges Trassensystem soll Unternehmer, die nicht in moderne Bremssysteme investieren, mehr zur Kasse bitten. Grenzformalitäten sollen durch einen Einheitsfrachtbrief beschleunigt werden.

Die anschließende Podiumsdiskussion mit Teilnehmern aus Polen, Slowenien, Kroatien und Deutschland machte deutlich, dass in den einzelnen Ländern unterschiedliche Probleme vorherrschen. Während man in Deutschland um Investitionen in den Trassenausbau kämpft, ist man in Kroatien schon froh darüber, wenn die Löhne fristgerecht ausgezahlt werden. In Polen hat man erkannt, dass die Trennung von Unternehmen und Netz sich negativ auf die Trassenpreise auswirkt und in Slowenien klagt man über den Mangel an gut ausgebildetem Personal. Doch in einem Punkt sind sich alle einig: Es muss mehr Kommunikation und Zusammenarbeit zwischen den Ländern stattfinden. Es muss ein gemeinsamer Weg gefunden werden, um in Europa etwas erreichen zu können.

„Wir müssen gemeinsam in eine Richtung gehen“, resümierte Burkert, „der Dialog hat begonnen, aber nun müssen wir auch handeln.“

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, VDV, sieht die Zukunftsmärkte ebenfalls im Osten. Geschäftsführer Eisenbahn, Dr. Martin Henke, sprach über die Perspektiven des Schienengüterverkehrs in Ost- und Südosteuropa. Dort lägen die aufstrebenden Märkte, Eisenbahninfrastruktur sei bereits vorhanden und der Landweg mit der Schiene um die Hälfte schneller als mit dem Schiff. Die Vernetzung der betroffenen Länder und die Optimierung der einzelnen Systeme zu einem einheitlichen Transportkonzept müsse Priorität haben, um den momentanen Vorteil gegenüber der Straße und des Wassers zu nutzen.



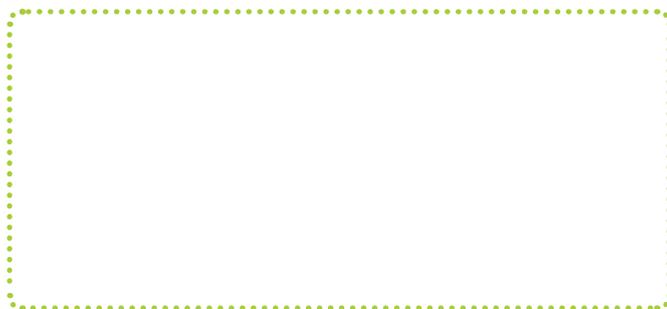
Martin Burkert zog Bilanz. Die Zukunftsmärkte lägen in Ost- Südost und um sie nutzen zu können, gelte es, kompatibel zu werden. Die Beschäftigten dürften allerdings nicht die Verlierer der Europäisierung werden.

VORAUSSETZUNGEN UND PERSPEKTIVEN:

1. Die Schieneninfrastruktur muss ausgebaut werden
2. In Technik muss investiert werden, gerade im Bezug auf Lärmemission
3. Die Qualität des Personals muss gewährleistet sein
4. Gesellschaftliche Akzeptanz für die Schiene muss geschaffen werden
5. Faire Wettbewerbsbedingungen müssen die Grundlage sein



Aus europäischer gewerkschaftlicher Sicht berichtete Guy Greivelding, Vorsitzender der Sektion Eisenbahn in der ETF. Die wirtschaftlichen Möglichkeiten seien erkannt, sagte er, dabei dürfe allerdings der Arbeitnehmer nicht in den Hintergrund geraten. Er warnte vor verschlechterten Arbeitsbedingungen. Viele Themen bergen aus Gewerkschaftssicht große Gefahren in



GEWERKSCHAFTEN WOLLEN FERNBUSSE AUFHALTEN



Die Gewerkschaftsvorsitzenden Alexander Kirchner (EVG) und Frank Bsirske (ver.di) fordern in einem gemeinsamen Schreiben Politiker auf, die Gesetzesnovelle zur Liberalisierung des Fernbusverkehrs zu stoppen. Das Eisenbahnangebot dürfe nicht durch konkurrierende Busleistungen gefährdet werden, meinen die Gewerkschafter. Außerdem solle die Autobahnmaut auch für Fernbuslinien gelten. Sie bemängeln ebenfalls, dass im Gesetzentwurf keine Vorgaben zur Einhaltung von Lohn- und Sozialstandards enthalten sind. Auch mobifair hat bereits deutlich gemacht, dass mit der Liberalisierung des Marktes Lohndumping im großen Stil zu befürchten ist. Bereits jetzt werden auf grenzüberschreitenden Strecken von deutschen Unternehmen ausländische Fahrer mit Niedrigbezahlung eingesetzt.

Ramsauer stärkt Schienen-Planung

Das Bundesverkehrsministerium hat sich mit der DB AG und dem Finanzministerium über die Finanzierung der Planungskosten für den Neu- und Ausbau von Schienenprojekten geeinigt. Künftig erhält die Bahn pauschal 18 statt bisher 16 Prozent auf die Baukosten für die Projektplanung. Außerdem übernimmt der Bund die Vorfinanzierung der Vorplanung. Damit erhält die Bahn mehr Geld für ihre Planungsleistungen, gleichzeitig kann der Bund Projekte in Auftrag geben. Das Ministerium bezeichnet die Regelung als einen wichtigen Schritt, mehr Güter auf die Schiene zu bringen, laufende Projekte erhielten einen neuen Schub.



Krank durch Überstunden

Nach einer Studie des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung arbeiten fast eine Million Menschen in Deutschland pro Woche 50 Stunden und mehr. Betroffen sind meist Geringverdiener, nicht nur in Vollzeitjobs – auch Teilzeitbeschäftigte im Niedriglohnbereich arbeiten im Schnitt länger als andere Teilzeitarbeitnehmer. Gesundheitliche Schäden lassen nicht lange auf sich warten. Rückenschmerzen, Schlafstörungen und Herzbeschwerden sind nach Erkenntnissen von Arbeitsmedizinern die häufigsten Probleme bei überlangen Arbeitszeiten. Auch die Unfallgefahr steige. Das Institut sieht den Gesetzgeber in der Pflicht: Er müsse kontrollieren, ob die vorgeschriebenen Regelungen eingehalten würden.