



*Gut oder nur billig
Schranken auf
für faire Arbeit*



**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

+49(69)2713996-6

oder info@mobifair.eu



mobifair
für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e.V.

Editorial



Liebe Mitglieder von mobifair,

das ausklingende Jahr 2014 ist für mobifair ein außerordentlich erfolgreiches Jahr. Der Verein hat sich gut weiterentwickelt, die Mitgliederzahl ist weiter gestiegen. Wir haben auch in diesem Jahr mit einem motivierten und engagierten Team in einer Vielzahl von Aktivitäten gezeigt, wie wichtig und richtig mobifair ist. Denn alle diese Aktivitäten dienen immer auch der Erfüllung unseres Vereinszwecks. Dabei liegt unser besonderes Augenmerk nach wie vor auf der Sicherung von Sozialstandards der Beschäftigten, der Stärkung der Unternehmen, die sich an die Regeln halten und dem

öffentlichen Anprangern von schwarzen Schafen. Ein großer Teil dieser Aktivitäten war sehr medienintensiv, so dass auch unsere Medienpräsenz in diesem Jahr deutlich gestiegen ist. Dies hilft uns natürlich sehr, unsere Arbeit immer bekannter zu machen und damit auch mehr Nachdruck zu erzielen. Auch die internationale Aufmerksamkeit für unsere Arbeit wird größer und das hilft uns, auch Probleme anzupacken, die durch den grenzüberschreitenden Verkehr entstehen. Aus diesem Grund werden wir in den nächsten Jahren unsere internationale Arbeit ausbauen – aber nicht nur mit dem Ziel, das eine oder andere Problem zu lösen, sondern mit dem Ziel, den Grundgedanken unseres Vereins auch international zu verankern. Die Neuwahl des Präsidiums im November zeigt bereits mit einer internationaleren Ausrichtung diesen Anspruch.

Im Namen des ganzen Präsidiums von mobifair e. V. und in meinem eigenen Namen wünsche ich Ihnen allen ein ruhiges und besinnliches Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr 2015.

Jörg Krüger,
Vorsitzender des Präsidiums

Liebe Mitglieder,

zum Jahresende stellen wir fest, dass mobifair auch im neuen Jahr viel zu tun haben wird. Denn die Billigen fahren munter weiter und wer nicht lernt, miese Arbeitsbedingungen zu schaffen, geht leer aus. Im Fernbusmarkt tummeln sich schwarze Schafe, die Busfahrer ausbeuten und zu Verletzungen der Arbeitszeitbestimmungen nötigen. Im Zugverkehr bleibt es oft ein Geheimnis, wer mit welcher Qualifikation unterwegs ist. Vor allem auch wie lange und ob der Zug auch wagentechnisch untersucht wurde. Das ist vor allem auch ein grenzüberschreitendes Problem. Das eine oder andere wird noch hinzukommen und wir werden prüfen, ob es nötig ist, dagegen anzugehen. Wir stellen uns den Herausforderungen und werden auch weiter den Finger in

die Wunden legen. Es bleibt dabei: Wer bescheißt, entgleist! Wir danken allen, die uns in diesem Jahr unterstützt haben. Wir danken allen mutigen Busfahrern und Lokführern, die uns ihre teils schaurigen Erlebnisse erzählten, damit man endlich gegen diese Machenschaften der Ausbeuter vorgehen kann. Wünschen wir uns ein gutes und erfolgreiches Jahr. Wenn das eintritt, werden sich einige ärgern, aber das haben sie verdient.

Wir werden unser Bestes geben und weiter fleißig sein.

Helmut Diener,
Vorsitzender des Vorstands

IMPRESSUM

Herausgeber:

mobifair e. V.
Gutleutstraße 163-167
60327 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

mobifair – Aufbruch in eine neue Epoche

.....
 Mit neuem Vorstand und Präsidium geht mobifair in das nächste Jahr. Nach der Mitgliederversammlung im Nürnberger DB-Museum zeigt sich der Verein gut aufgestellt für künftige Aufgaben. Im Fokus steht weiterhin der Kampf für einen fairen Wettbewerb ohne Lohn- und Sozialdumping.



Mit dem EVG-Vorsitzenden Alexander Kirchner und Martin Burkert, MdB, Vorsitzender des Ausschusses Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag, konnte mobifair-Vorsitzender Jörg Krüger prominente Redner der Mitgliederversammlung begrüßen. Beide Verkehrsexperten würdigten in ihren Vorträgen die Arbeit von mobifair und machten deutlich, wie wichtig der Einsatz für faire Arbeitsstandards in einem ständig wachsenden Markt ist.



Während der Arbeitstagung der Mitgliederversammlung stimmten die Teilnehmer für eine vom bisherigen Vorstand vorgelegte Satzungsänderung (Die neue Satzung steht auf der mobifair-Homepage). Mit dieser Veränderung wird der Verein künftig von einem neunköpfigen Präsidium und einem hauptamtlichen Vorstand geführt. In den anschließenden Wahlen wurde der bisherige erste Vorsitzende Jörg Krüger zum Vorsitzenden des neuen Präsidiums gewählt, sein Stellvertreter ist Dirk Schlömer, MdL, bisher zweiter Vorsitzender des Vereins. Weitere Präsidiumsmitglieder sind Mira Ball, Bundesfachgruppenleiterin ver.di, Guntram Grasy, Fachbereichsleiter EVG, Guy Greivelding, Prädident der ETF-Sektion Schiene, Christian Horvath, Referent Internationales, Gewerkschaft vida, Armin Keppel, Präsident EBA und BEV a.D., Ulrich Rötzhelm, Bereichsleiter EVG und Heino Seeger, Geschäftsführer Tegernseebahn. Helmut Diener, bisher Geschäftsführer von mobifair, fungiert ab sofort als Vorstand. Johann Gebhardt und Manfred Pawlek, bisher im Vorstand tätig, standen nicht mehr zur Wahl.

Diener gab in seinem Jahresbericht einen Überblick über die Arbeit des Vereins – Projekte, Recherche und



Vereinsentwicklung. Besonderen Fokus legte er auf die Recherchen in den Bereichen Fernbusmarkt und grenzüberschreitender Güterverkehr. Speziell den Fernbussektor hat mobifair im Jahr 2014 unter die Lupe genommen und sowohl deutliche Verstöße gegen Arbeits- und Ruhezeiten dokumentiert als auch unhygienische Praktiken wie das illegale Entleeren von Bustoiletten abseits der Autobahnen. Bei Testfahrten stellte mobifair bei jeder vierten Fahrt Unregelmäßigkeiten fest – zu lange Fahrzeiten, zu kurze Pausen. Zu ähnlichen Ergebnissen kamen Kontrollen der Polizei in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen. Damit konnte mobifair seine Zweifel an der Sicherheit des Verkehrsmittels Fernbus untermauern. Das Medieninteresse, so konnte Diener den Tagungsteilnehmern in Nürnberg mitteilen, war entsprechend groß. Zahlreiche Berichte in Printmedien ebenso wie bei diversen Fernsehsendern griffen das Thema auf – von Akte 2014 über Frontal 21, Kontraste und WISO.

Ein weiteres Schwerpunktthema der Arbeit von mobifair ist die Situation im grenzüberschreitenden Güterverkehr. Unter dem Motto „Faire Zugfahrt ohne Grenzen“ setzt sich der Verein weiterhin dafür ein, in diesem Bereich

gerechte Regelungen zu treffen. Dazu zählen, so machte Diener nochmals deutlich, die Notwendigkeit von Kontrollen, die Einführung von digitalen Tachometern und Fahrerkarten, gleiche Standards bei den Ausbildungen, ein internationales Führerscheinregister, das Nein zu Personaleinsätzen mit Leihlokfürhrrern oder Freelancern ebenso wie sichere Zugvorbereitungen (z. B. Bremsprobe und wagentechnische Prüfung). Diener dankte allen Unterstützern und Helfern für ihren Einsatz bei mobifair und konnte berichten, dass auch im vergangenen Jahr die Mitgliederzahl stetig zugenommen hat.



DAS NEUE PRÄSIDIUM



Das neue Präsidium (v. l.): Guy Greivelding, Dirk Schlömer, MdL, Jörg Krüger, Armin Keppel, Ulrich Rötzheim, Mira Ball, Christian Horvath und Heino Seeger



Jörg Krüger:

„...der Grundgedanke von mobifair ist einmalig und richtig. Meine Ziele sind unter anderem, soziale Standards europaweit zu sichern und den Grundgedanken von mobifair auch international zu verankern.“



Dirk Schlömer, MdL:

„Dumpinglöhne sind unsozial, ungerecht und richten zudem an unseren sozialen Systemen einen erheblichen Schaden an. mobifair leistet eine unverzichtbare Arbeit um dieser schädlichen Entwicklung entgegenzuwirken und ich bin stolz darauf, um meinen Teil dazu beizutragen.“



Mira Ball:

„Der Druck auf Beschäftigte hat durch Liberalisierung, Privatisierung, aber auch Befristungen und Leiharbeit massiv zugenommen. Gute Löhne und Arbeitsbedingungen sind eine Frage der Würde und des Respekts, für die wir kämpfen müssen.“



Guntram Grasy:

„...weil mobifair einen wichtigen Beitrag leistet, um Sozialdumping zu verhindern.“



Martin Burkert, MdB, Vorsitzender des Ausschusses Verkehr und digitale Infrastruktur

Maut auch für Fernbusse

.....
Martin Burkert, MdB, Vorsitzender des Ausschusses Verkehr und digitale Infrastruktur im Deutschen Bundestag, griff in seiner Rede während der Mitgliederversammlung in Nürnberg die mobifair-Recherchen im Bereich der Fernbusse auf. Es sei wichtig, die Missstände gerade bei den Arbeitsbedingungen der Busfahrer aufzuzeigen.

Bereits bei der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes, so Burkert, habe der Verkehrsausschuss des Bundestages versucht, die sozialen Belange mit abzufedern, dennoch bestehe Handlungsbedarf. Die Vorgaben,

**Guy Greivelding:**

„Mit der Globalisierung, Liberalisierung und Deregulierung des Verkehrsmarktes sind die Arbeits- und Sozialbedingungen der Beschäftigten gefährdet. Schlechte Arbeitsbedingungen bedeuten eine Gefahr sowohl für die Betriebssicherheit als auch für die Sicherheit der Fahrgäste. Unser Einsatz ist gefordert.“

**Christian Horvath:**

„Es liegt an uns, ohne einen gemeinsamen Kampf um mehr Kontrolle bei der Sicherheit, Einhaltung von Gesetzen und eine qualifizierte europäische Ausbildung im Transportbereich werden wir das Schlupfloch für Lohn- und Sozialdumping in Europa nicht schließen. Lassen wir uns die geltenden Regeln nicht durch einen entfesselten und unkontrollierten Markt zerstören!“

**Armin Keppel:**

„Ich glaube, dass jedes Recht eine Verantwortung, jede Gelegenheit eine Aufgabe und jeder Besitz eine Verpflichtung auferlegt.“ (John D. Rockefeller 1839 – 1937). Das motiviert mich, im Sinne von mobifair für fairen Wettbewerb und die Gestaltung und Einhaltung der Regeln zu kämpfen!“

**Ulrich Rötzhelm:**

„Fairer Wettbewerb und Kampf gegen Lohn- und Sozialdumping – Auch für Dienstleistungen im Verkehrssektor!“

**Heino Seeger:**

„Es kann und darf grundsätzlich nicht sein, dass sich Firmen über Lohn- und Sozialdumping einen Wettbewerbsvorteil verschaffen. Das ist unmoralisch und steht gegen den freien, fairen Wettbewerb.“



dass potentielle Anbieter transparente Angebote vorlegen müssen ebenso wie die Festlegung der „50-km-Grenze“ zwischen den Bushalften und damit das Bedienverbot für Kurzstrecken gingen auf die Initiative der SPD-Bundestagsfraktion zurück. Auch habe der Bundestag bei der Verabschiedung des Gesetzes gefordert, dass effektive Kontrollen der Marktbedingungen und der sozialen Belange des Personals erfolgen. Er kritisierte, dass gerade einmal 14 Stellen beim Bundesamt für Güterverkehr dafür vorgesehen seien. „Völlig unzureichend“ kommentierte er. Es sei eindeutig, dass der „gnadenlose“ Wettbewerb auf dem Fernbusmarkt zu

Lasten der Fahrer gehe. Mit überlangen Arbeitszeiten und niedrigen Löhnen versuchten die Unternehmen sich gegenseitig zu unterbieten. Hier warte eine große Aufgabe auf mobifair, sagte der Abgeordnete.

Er forderte außerdem eine Maut für Fernbusse. Zu den Plänen für eine Pkw-Maut sagte er, es könne nicht sein, dass Busse als einzige nicht zahlen. Mit den Mitteln aus der Maut sollten seiner Auffassung nach die Kommunen die für Busse benötigte Infrastruktur finanzieren. Spätestens ab 2018 müsste eine Maut gesetzlich verankert werden, sagte Burkert.

GÜTERVERKEHR: Kontrollketten wieder herstellen

.....
 Die Probleme im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr mit unkontrollierten Zugfahrten, fragwürdig ausgebildeten Lokführern und nicht nachvollziehbaren Auftragsketten aus Sub- und Sub-Sub-Unternehmen werden seit langem von mobifair untersucht und kritisiert. Dass dringender Handlungsbedarf der politisch Verantwortlichen besteht, ist unter Experten unumstritten. Das machte auch der Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG, Alexander Kirchner, in seinem Vortrag während der Mitgliederversammlung von mobifair deutlich.

Er bezeichnete die Wettbewerbssituation als „dramatisch“. Das Problem sei das System selbst, so der Gewerkschaftsvorsitzende, es gäbe keine durchgehenden Kontrollketten wie im Bahnsystem vor der Liberalisierung mehr. Daher entstünden sowohl technische Probleme als auch Schwierigkeiten mit ungenügend qualifizierten Mitarbeitern. Genau wie mobifair forderte Kirchner einheitliche Standards für Ausbildungen und Prüfungen sowie gesetzlich geregelte Kontrollen der Züge. Kirchner sagte, gemeinsam mit mobifair werde die EVG diese Themen weiter vorantreiben.

Die Bereiche technische Sicherheit, Ausbildung und Kontrolle sowie die ständige Überprüfung der Einsatzbestimmungen erforderten Handlungsbedarf. Gerade im technischen Bereich habe die Liberalisierung die Welt der Eisenbahn völlig verändert. In der „alten Bahn“ – so Kirchner – gab es ein durchgängiges Kontrollsystem in der Technik für das rollende Material, das allerdings sei Geschichte. Systematische Kontrollen müssten wieder her, forderte der Gewerkschaftsvorsitzende, denn der unkontrollierte Transport sei „mehr als bedenklich“.

Für die Kontrollen fühle sich keine Behörde zuständig, es fehle an Personal ebenso wie an technischen Möglichkeiten für effektive Überprüfungen, z.B. Kontrollgeräten wie im Lkw-Verkehr. Kirchner unterstützte die mobifair-Forderung nach einer europaweiten gesetzlichen Regelung. Im grenzüberschreitenden Güterverkehr seien alle Loks mit entsprechenden Einbauten nachzurüsten. „Die EU muss Standards festlegen und die Mitgliedsstaaten zur Umsetzung verpflichten“, sagte der Gewerkschafter. Auch eine weitere Forderung von mobifair – ein europäisches Register für Lokführerscheine – müsse verwirklicht werden.

Bereits bei der Ausbildung von Lokführern zeigen sich die Probleme des Marktes, wie mobifair immer wieder deutlich macht. Aufgrund des Wettbewerbsdrucks werden Ausbildungen oberflächlicher und „bedarfsabhängiger“. Damit müsse Schluss sein, forderte auch Kirchner. Es gäbe derzeit rund 75 Ausbildungsbetriebe für Lokführer in Deutschland, aber keine einheitlichen Standards für Lerninhalte, Schulen und Prüfer. Dieser Zustand sei „nicht hinnehmbar“. Vor allem seien unabhängige Prüfer einzusetzen.

Einheitliche Standards für Ausbildungen und Prüfungen fehlen

Mittlerweile werden nach seinen Angaben mehr als 30 Prozent des Schienengüterverkehrs von anderen als den ehemals staatlichen Bahnen bewältigt. Der Wettbewerb sei dramatisch und kaum eine der Firmen fahre schwarze Zahlen ein. Dieser Druck gehe zu Lasten der Beschäftigungsbedingungen und gefährde in weiterer Folge auch die Sicherheit im Schienenverkehr. „Eine latente Gefahr“ nannte er die derzeitigen Verhältnisse.



Alexander Kirchner, Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG



mobifair startet Projekt

„Faire Zugfahrten ohne Grenzen“

Die vielen Hinweise und Recherche-Ergebnisse über unkontrollierte Zugfahrten waren ausschlaggebend, ein Projekt mit dem Namen „Faire Zugfahrten ohne Grenzen (ehrlich unterwegs)“ zu starten. Der Fonds soziale Sicherung unterstützt dieses Vorhaben, das die Situation und rechtlichen Grundlagen sowie Zuständigkeit und Notwendigkeit von Kontrollen bei der Durchführung von Zugfahrten untersuchen wird. Dabei gilt festzustellen, ob die bereits bestehenden Kontrollen in Deutschland und den Ländern in den Verkehrskorridoren ausreichend sind. Ebenso ist zu untersuchen, mit welchen technischen bzw. digitalen Kontroll- oder Überwachungssystemen aussagekräftige Kontrollergebnisse erzielt werden können.

Es stellt sich immer noch bei vielen Zugfahrten die Frage, wo kommt der Lokführer her, wo fährt er hin, mit welcher Eignung und Befähigung ist er unterwegs? Zu viele bleiben unkontrolliert, stellt mobifair fest – das beginnt bereits bei der Zugbereitstellung. Es wird immer wieder festgestellt, dass bereit gestellte Züge ohne wagentechnische Untersuchung und ohne Bremsprobe starten. Lokführer kennen sich nicht aus, fragen nach dem Weg oder sind viel zu lange auf der Strecke. Bislang fühlt sich niemand so richtig zuständig, solche Vorkommnisse zu kontrollieren. Da, wo Kontrollen stattgefunden haben, müsste man gravierende Verstöße gegen das Arbeitszeitgesetz feststellen. Laut EBA sind beispielsweise in rund zwei Jahren mehr als 1300 Signalverfehlungen gemeldet worden. Viele Rückschlüsse lassen hier auf unzureichend qualifiziertes Personal schließen. Dazu kommen immer mehr Personaldienstleister, die fragwürdige Lokführer vermitteln. Nachweise, ob der Lokführerschein nicht schon in einem anderen Land kassiert wurde, fehlen und die Kette der weitergereichten Verantwortung reißt nicht ab. Beispiel Unfall in Mannheim: Ein englischer Konzern mit Sitz in den Niederlanden, unterwegs mit einer österreichischen Lok und einem von einem Personaldienstleister gestellten Lokführer. Warum das denn? mobifair hat Rail Cargo Österreich, das die Lok für diesen Transport durch Deutschland bereitgestellt hat, dazu befragt. Auch hier war man sehr überrascht, dass man auf einen Lokführer von einer Verleihfirma zurückgegriffen wurde

und hat Weisung erteilt, diese Praxis zu unterbinden. Die Ziele des Projektes sind klar: Es muss dringend ein Kontrollsystem geschaffen werden mit digitalen Kontrolleinrichtungen und auslesbaren Fahrerkarten, die nicht nur die Fahrzeit sondern auch die Eignung und Befähigung erfassen. Ebenso erforderlich sind Nachweise, zum Beispiel an den Fahrdienstleister gerichtet, dass der Zug ordentlich für die Zugfahrt geprüft worden ist. Diese Vorgaben müssen grenzüberschreitend europaweit gelten. Eine Zugfahrt muss für Alle gleiche und ausreichende Regeln haben. Nicht nur auf dem Papier sondern auch in der realen Umsetzung.



mobifair deckt auf

Fernbus mit außerplanmäßigem Halt

.....
Frankfurt Hauptbahnhof. Die Haltestelle für Fernbusse besteht aus einem Bürgersteig. Ein Mann in Warnweste fragt nach meinem Ziel und befestigt einen Zettel an meinem kleinen grünen Koffer. Wartende Passagiere sammeln sich auf den wenigen Metern des Gehsteigs. Ein gelber Bus biegt um die Ecke und bleibt an der Haltestelle stehen. Zwei Fahrer steigen aus und verstauen das Gepäck im Bauch des Fernbusses. 11:45 Uhr. Sie verständigen sich auf einen Fahrerwechsel und nach einem kurzen Aufenthalt geht die Reise Richtung Süden.

Die Linie 23 des ADAC Postbusses startet in Aachen, die mobifair-Aktion „Prien“ beginnt in Frankfurt am Main, Mannheim, Karlsruhe, Stuttgart. Die Fahrer wechseln erneut. Augsburg, München, Aschau, Bernau am Chiemsee. Trotz einer Strecke von gut 600 Kilometern und über acht Stunden Fahrt kommt der Fernbus fast auf die Minute genau am Bahnhof in Prien am Chiemsee an. 20:04 Uhr Endstation.

Fahrzeugwechsel. Der Kollege hatte schon ab Aschau die Verfolgung in einem silbernen Mietwagen aufgenommen. Es waren Hinweise bei mobifair eingegangen, dass Fernbusse illegal Toiletteninhalte abseits der Straße abladen. Zum Beispiel am Chiemsee. Gemeinsam fahren wir dem gelben Bus hinterher. 20:15 Uhr Halt an einer Tankstelle. Weiter geht es im gebührendem Abstand über eine Straße Richtung Chiemsee. Ein Kreisel. Die erste Ausfahrt führt uns auf eine unbeleuchtete Landstraße. Ein Bahnübergang. Der Bus wird langsamer und hält plötzlich rechts am Straßenrand an. Wir überholen ihn und halten einige hundert Meter weiter in einem Feldweg. Jetzt muss es schnell gehen. Mein Kollege springt mit einer Kamera aus dem Auto, sprintet Richtung Bus und geht knapp neben dem Fahrzeug in Deckung, um die Situation zu beobachten. Der ADAC Postbus erleuchtet



die Umgebung. Nach kurzer Zeit fährt der Bus weiter. Wir verfolgen ihn bis zum Hotel. Die Fahrer stellen den Bus ab und verschwinden im Hotel.

Als wir wieder an der unplanmäßigen Haltestelle angekommen sind und aus dem Auto steigen, schlägt uns der Gestank von Chemikalien entgegen. Wir nähern uns der Stelle, der Geruch wird stärker, vergleichbar mit dem Inneren einer mobilen Toilette. Eine Untersuchung des Seitenstreifens und der Wiese machen deutlich, was gerade geschehen war. Haufen von durchweichtem Toilettenpapier und deutliche Spuren von Fäkalien bedecken den Boden. Allem Anschein nach war dies nicht der erste Vorfall dieser Art.

Am nächsten Tag erkunden wir die Örtlichkeiten. Der Anblick ist bei Tageslicht noch ekelregender. Es ist eine Unverschämtheit. Die folgenden Tage und Nächte dokumentieren wir die weiteren Vorkommnisse. Observierungen und Beobachtungen aus Büschen heraus verfestigten die Vermutungen. Es war kein Einzelfall.

Der Sachverhalt liegt den örtlichen Behörden vor.



BUSFAHRER – ÜBERMÜDET HINTER DEM LENKRAD

.....
Es ging wie ein Ruck durch die Branche, als mobifair die ersten Arbeitszeitverstöße und prekären Beschäftigungen bei den Fernbusfahrten veröffentlichte. Hinweise von vielen betroffenen Busfahrern, die ihre Situation schilderten und davon berichteten, unter welchen Bedingungen sie täglich unterwegs sind, folgten. Nein, nicht alle sind gemeint. Aber dennoch einige, die für die Anbieter meist als Subunternehmen Fahrten durchführen und sich nicht an die Regeln halten. Es ist nicht mobifair, das der Branche einen Schaden zufügt, nur weil der Verein den Finger in die Wunde gelegt hat. Es sind eher diejenigen, die wegschauen, die immer wieder sagen, dass es keine Verfehlungen gibt. Und es sind die, die schweigen und nicht klarstellen, dass Ausbeuter im Fernbuslinienverkehr nichts verloren haben.

Viele Busfahrer haben uns berichtet, mit welchem großen Stolz sie in den Fernbuslinienverkehr gewechselt sind. Von Anfang an dabei zu sein und den Reisenden einen tollen Service zu bieten. Schnell wurden, zumindest einige, eines Besseren belehrt. Viel zu lange unterwegs, oft übermüdet hinter dem Lenkrad und notwendige Pausen sind tabu. Dazu kommen Drohungen der Unternehmen mit Kündigung, wenn die Fahrer über ihre Situation reden oder gar ein Arbeitsvertrag, der untersagt zu „meckern“.

Viele Fernsehsender haben die mobifair-Recherchen aufgegriffen. Am 25. November zum Beispiel das ZDF mit „Frontal 21“ und einer klaren und offensiven Berichterstattung. Hier kam auch der Arbeitsrechtsexperte Professor Peter Schürer von der Universität Münster zu Wort, der solche Arbeitsverträge als „böse und anstößig“ beurteilte und die Situation der Busfahrer als „schlimme Arbeitsbedingungen“ bezeichnete. Das so etwas überhaupt ans Tageslicht kam, war zum einen eine Frage der Zeit, da immer öfter Kontrollen der Polizei Arbeitszeitverstöße feststellten. Zum anderen wegen

zahlreicher mutiger Busfahrer, die sich nicht länger solchen Beschäftigungsbedingungen unterwerfen wollten. Sie waren teilweise froh über jede Kontrolle und verständigten sogar selbst die Polizei. Traurig, dass insbesondere der Anbieter mit dem grünen Bus zum Ausdruck brachte, dass die Angaben falsch seien und es keine Arbeitszeitverstöße gäbe (Quelle: Frontal 21). Der gelbe Bus ist allerdings auch nicht besser unterwegs. Viele Fahrer sind leider gar nicht mehr stolz, einen Postbus zu fahren. Sei es nun der grüne oder der gelbe Anbieter am Markt – oder derjenige, der die Fahrt für diesen Anbieter durchführt, als Betreiber, als Subunternehmer oder Kooperationspartner. Eigentlich ist das vom Ergebnis her gleichgültig. Verstoß ist Verstoß und wer sich mit schmutzigen Unternehmen einlässt, muss damit rechnen, dass die Folgen auf einen zurückfallen. Klar, Vertrauen ist gut. Kontrolle aber wäre durchaus besser. Kontrolle in der Richtung, dass derjenige, der die Konzession für die Linie besitzt, auch dafür sorgen muss, dass ordentlich und sicher gefahren wird. Und wer das nicht tut, sollte die Linie schnell wieder los sein. Also Konzessionsverlust.

AUSZUG EINES ARBEITSVERTRAGS DER GROEGER REISEN GMBH:

16. Mecker Verbot

Meckern und Jammern ist bei Groeger Reisen GmbH verboten! Dies gilt insbesondere während der Arbeitszeit, in den Räumen der Groeger Reisen GmbH sowie gegenüber Mitarbeitern, Kunden, Partnern und Gästen. Ausnahmen bilden Themen, welche die Leistungsfähigkeit von Groeger Reisen GmbH erhöhen können. In diesem Fall ist Meckern und Kritik erwünscht und gefordert – vorausgesetzt, diese ist immer mit einem durchführbaren Verbesserungsvorschlag verknüpft.

BEISPIEL FLIXBUS – ES GEHT AUCH TRANSPARENT UND ORDENTLICH

.....
 mobifair Vereinsvorstand Helmut Diener zeigte sich nach einem Gespräch beim Unternehmen Flixbus positiv beeindruckt: Transparent und sehr gut aufgestellt lautete sein Urteil. Diener folgte einer Einladung von Flixbus, sich vor Ort ein Bild über Arbeitsabläufe, Einsatzplanung und Beschäftigungsbedingungen zu machen. Er stellte fest, dass großer Wert auf die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten gelegt wird. Es finden darüberhinaus auch Kontrollen bei den Kooperationspartnern statt. Hier werden Fahrerkarten ausgelesen und geprüft sowie mit den Beteiligten über Fahrpläne und Einsatzzeiten gesprochen.

mobifair und Flixbus sind sich einig, dass negative Rechercheergebnisse und Berichterstattungen auch Lösungsvorschläge mit sich bringen müssen. Um die Einhaltung von Sozial- und Sicherheitsvorschriften garantieren zu können, legt Flixbus daher großen Wert auf Prävention (durch Fahrerschulungen, entsprechende Linienplanung, Vertragsbindung der Unternehmer), Transparenz (per GPS-Tracking) und Überprüfung (Vollkontrollen in Partnerbetrieben, Einbindung in Fahrerplanung/Disposition, verdeckte Mitfahrten, etc.). Ebenso wichtig sind notwendige Konsequenzen bei Verstößen. Trotz eigener Kontrollen bleibt jedoch die Tatsache, dass man auf die Rückmeldungen durch die Fahrer angewiesen ist, so stellte Diener fest. Flixbus hat sich daher das Ziel gesteckt, ein solides Vertrauensverhältnis zu den Busfahrern aufzubauen, damit Betroffene Probleme im Betriebsablauf ohne Angst um den Verlust des Arbeits-



platzes ansprechen können. Flixbus-Geschäftsführer André Schwämmlein erklärte gegenüber mobifair, dass die Sicherheit und Zufriedenheit der Busfahrer genauso ernst genommen werde wie die der Fahrgäste. mobifair ist auch weiterhin eingeladen, sich über ordnungsgemäße Abläufe bei Flixbus zu informieren.

FAIR AM MARKT, ABER CHANCENLOS

Wenn bei Ausschreibungen der Billigste den Auftrag bekommt, bleiben die Guten meist auf der Strecke. Oder besser gesagt neben der Strecke. So ist das auch im Raum Augsburg für die Zukunft zu vermuten. Unternehmen wie Göbel Bustransfer aus Bobingen werden sich wohl kaum gegen Mitbewerber wie etwa ein schwäbisches Unternehmen durchsetzen können, dem mobifair eine Falschbeurkundung und Arbeitszeitverstöße vorwirft und die Vorwürfe der Staatsanwaltschaft gemeldet hat. Doch Geschäftsführer Stefan Göbel will es versuchen, mit bester Qualität, fairen Sozialstandards und guten Beschäftigungsbedingungen Aufträge zu bekommen. Für den Unternehmer ist es ein Selbstverständnis, dass Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden. Anbieter die diese Vorschriften hintergehen und mit dubiosen Methoden versuchen, sich Wettbewerbsvorteile zu verschaffen, dürfen nach Ansicht von mobifair im Vergabeverfahren keinen Platz haben. Die Aufgabenträger sind hier in einer besonderen Ver-

antwortung. Wer weiter nur billig vergibt, der handelt verantwortungslos. Sich dahinter zu verstecken, dass die Haushaltskassen leer sind oder rechtliche Bedenken äußern, um zu vermeiden, dass in den Ausschreibungen die Beschäftigungsbedingungen einen hohen Stellenwert erhalten, bleibt wohl System einer unsozialen Preisdrückerei, befürchtet der Verein. Unternehmen wie Göbel-Bustransfer und viele faire mittelständische Unternehmen in der Busbranche brauchen Schutz vor den schwarzen Schafen, die als Schmutzunternehmen auftreten, fordert mobifair.



Wettbewerb in der Busbranche – EUVO 1370 für alle

.....
 Ein Ziel des Projektes ist es, einen Überblick über das Vergabeverhalten der über 400 Vergabestellen des ÖPNV im Bundesgebiet zu erhalten. Die Fragestellung lautet: Wird die EU VO 1370/2007 zur Festschreibung von Sozialstandards im Ausschreibungsverfahren genutzt? Wenn in Ausschreibungsverfahren Sozialstandards festgelegt werden, wie wird dies gemacht? Wenn es nicht erfolgt, stellt sich die Frage nach dem „Warum“. Hier soll das Projekt Antworten liefern und den Vergabestellen Wege aufzeigen, dies in Zukunft umzusetzen. Ziel ist es unter anderem, das Bewusstsein der Vergabestellen so weit zu schärfen, dass faire Sozialstandards und ein geschützter Betreiberwechsel einen hohen Stellenwert einnehmen.

Gute Arbeit braucht Schutz. Wer die Arbeitspolitik missbraucht und auf Lohn- und Sozialdumping setzt, der hat in einem sozialen Wettbewerbsmarkt keinen Platz. Es muss Schluss damit sein, dass Ausschreibungen dafür genutzt werden, Preise zu drücken. Da bleiben Unternehmen, die mit guten Beschäftigungsbedingungen beste Qualität anbieten, darauf achten, dass Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden, leider all zu oft nur Verlierer. Denn der Billigste gewinnt die Ausschreibung und nicht der Beste. Ob der Billigste auch sicher genug unterwegs ist, bleibt dahin gestellt. Personal, das teils ausgebeutet hinterm Lenkrad sitzt, ist ein Wagnis. Schon deshalb hat man mit der EU-Verordnung 1370/2007 Handlungsmöglichkeiten der Schutz der Sozialstandards geschaffen. Nein, mehr noch, diese bewusst so gestaltet, um Sozialdumping zu verhindern. Dazu gehört auch, dass die Mitgliedsstaaten beschließen können, Übergangsbedingungen zu ermöglichen, also Schutz bei einem Betreiberwechsel zu schaffen. mobifair sagt es ist ein „Muss“ und kein „Soll“ oder „Kann“. Hinter „Kann-Vorschriften“ verstecken sich Lohn- und Preisdrücker. Darum wurde

die Notwendigkeit gesehen diesen wichtigen Schutz in eine Verordnung einzubauen, damit gute Beschäftigungsbedingungen geschützt bleiben und nicht in die Ausbeutung abrutschen. Auf ein erstes Anschreiben von mobifair, gerichtet an alle in Deutschland aktiven Vergabestellen im Bereich des ÖPNV war die Resonanz bislang sehr unterschiedlich. Einige Vergabestellen reagierten sehr positiv und sind an einer Zusammenarbeit sehr interessiert. Leider zeigten einige angeschriebene Stellen abweisendes Verhalten. Unterstützend werden wir einen praxistauglichen Vergabeleitfaden erarbeiten und verteilen, der belegt, dass die EU-Verordnung und das nationale Recht – so auch das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen – für einen sozialen Schutz ausreichen. Andere Behauptungen sind Falschaussagen. Dieser Problematik soll das Projekt entgegenwirken. Ziel ist es, den Vergabestellen und den politisch Verantwortlichen einen praxistauglichen Leitfaden an die Hand zu geben. Es geht um öffentliche Gelder, um Steuergelder. Damit betreibt man kein Lohn- und Sozialdumping.

MOBIFAIR HILFT!

Weil er ehrlich und mutig war, mit mobifair gesprochen hat und bereit war, das auch öffentlich zu sagen, hat der tschechische Busfahrer Vladislav Vlach seinen Arbeitsplatz aufs Spiel gesetzt. Schlimmer noch, er findet nun auch keine andere Arbeit als Busfahrer mehr, weil Druck dagegen ausgeübt wird, ihn irgendwo anzustellen. Vladislav war bei der Firma RDS mit Sitz in Tschechien beschäftigt, damals eine tschechische Tochter der DB Busgesellschaft Regio-

nalbus Ostbayern GmbH, RBO. Er fuhr mit extrem langer Arbeitszeit und wenig Lohn fast täglich über die Grenze und beförderte mit seinem Bus zuverlässig und hilfsbereit die Fahrgäste. Weil er seine Geschichte erzählte, ist er jetzt arbeitslos. Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von mobifair ist das ein trauriges Kapitel ihrer Arbeit und sie haben beschlossen, Vladislav und seiner Familie mit einer kleinen Spende eine Weihnachtsfreude zu machen.



BOB und MERIDIAN überprüfen Abläufe

Von München über Rosenheim nach Salzburg oder Kufstein. Auf diesen Strecken ist der MERIDIAN, eine eigene Marke der Bayerischen Oberlandbahn GmbH (BOB) seit einem Jahr unterwegs. Nicht alles klappt gleich reibungslos, aber die MERIDIANer sind stolz auf ihren neuen Zug und geben ihr Bestes. Dennoch tauchten Probleme auf und mobifair erhielt Hinweise, dass die Ausbildung und manche betrieblichen Abläufe nicht so sind, wie sie sein sollten. Das war Anlass für ein Treffen mit der Geschäftsführung unter der Leitung von Kai Müller-Eberstein und dem Betriebsratsvorsitzenden der BOB, Bernhard Kessel, und der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende, Dirk Schlömer, teilnahmen. Die Fragen, die mobifair stellte, wurden diskutiert und beantwortet. Im Ergebnis wurde festgehalten, dass man diese Trans-



v. l. Helmut Diener, Kai Müller-Eberstein, Dirk Schlömer

parenz auch den Mitarbeitern entgegenbringt und man den einen oder anderen Ablauf vielleicht noch etwas vertiefen muss. Während des Treffens erfolgte eine gemeinsame Durchsicht von Ausbildungsunterlagen, zum Beispiel bezüglich Ausbildungsinhalten. Die Geschäftsleitung teilte mobifair dazu mit, dass die Ausbildungsdauer zum Lokführer acht Monate beträgt. Anhand der vorgelegten Unterlagen konnte eine mindere Qualität der Ausbildung nicht nachvollzogen werden.

Es ist in aller Interesse, dass das Verhältnis Mitarbeiter-Betriebsrat-Geschäftsleitung funktioniert. Um weiter deutlich aufzuzeigen, dass die Beschäftigungsbedingungen im Unternehmen der BOB den Ansprüchen des mobifair-Sozialzertifikats gerecht werden, hat die Geschäftsführung mobifair mit einer Re-Zertifizierung beauftragt. Im Lauf dieser Re-Zertifizierung wird mobifair die Sozialstandards des Unternehmens einer genauen Prüfung unterziehen und auch den Dialog mit den Mitarbeitern suchen, um möglichen Missstände aufzuzeigen und abstellen zu können.



Bei den Roten Teufeln vom Betzenberg

Auf Einladung der Gewerkschaft EVG, Geschäftsstelle Mainz, war mobifair im Fritz-Walter-Stadion bei den „Roten Teufeln“ und den Kolleginnen und Kollegen des Fahrpersonals. Bei den Themen ging es um Fair-Play – nicht nur auf den grünen Rasen sondern auch im Arbeitsleben. Unkontrollierte Zugfahrten müssen gestoppt werden. Das ist notwendig, da Hinweise vorliegen, dass Züge abfahren ohne wagentechnische Untersuchung und Bremsprobe. Dass Lokführer unterwegs sind, die ihre Strecke nicht kennen

FAIRE DIENSTLEISTER – FAIRNESSABKOMMEN IN DER „REVISION“

Auf Einladung von mobifair traf sich eine Expertenrunde, um das Thema „faire Auftragsvergabe an die vielen externen Dienstleister der DB“ zu diskutieren. Grundlage war das im Jahre 2010 vereinbarte Fairnessabkommen, das faire Beschäftigungsbedingungen bei der Vergabe von Aufträgen festschreiben sollte. „Nach wie vor gibt es da allerdings noch Haken und Ösen, wo es nicht so klappt“, stellte mobifair-Chef Helmut Diener fest. Dr. Roland Bosch von der DB Netz AG schlug vor, dass man sich mit betroffenen Unternehmen zu einem Meinungsaustausch trifft, um sich der Probleme anzunehmen. Der Hauptgeschäftsführer des Interessenverbandes der Sicherungsunternehmen ÜGG, Bernd Kaiser, berichtete vom Preisdruck, der zu einem

Lohndumping führe, sowie davon, dass Verbundaufgaben auch Arbeitsplätze schützen können. Der stellvertretende Vorsitzende der EVG, Klaus-Dieter Hommel, verlangte eine Revision des Fairnessabkommens und bei Bedarf auch entsprechende Anpassungen. Gut wäre es, wenn aus dem Abkommen ein Vertrag würde und durch ausreichende Kontrolldichte spürbare Sanktionen auf die schwarzen Schafe am Markt zukämen, wünschte sich Helmut Diener. Um dieses Ziel zu erreichen, müsse man darüber nachdenken, dass ein soziales Qualitäts- oder Gütesiegel bei der Auftragsvergabe von Nutzen sei. Unter der Koordination von mobifair werden die Treffen zum Thema Fairnessabkommen fortgesetzt.



Teilnehmer der Expertenrunde waren Karl-Heinz Annecke, GSS GleisbauSicherung; Thomas Radinic, TRS GmbH; Gerhard Ameis, NWS Bahnservice GmbH; Bernd Kaiser, ÜGG; Helmut Diener, mobifair; Klaus-Dieter Hommel, EVG; Ulrich Rötzheimer, EVG; Dieter Schäffer, mobifair; Stephan Krüger, DB AG Beschaffung FM; Dirk Sauer, Beschaffung Infrastruktur; Thomas Hempe, DB Netz AG; Niels Tiessen DB Netz AG; Peter Usko, DB Fahrwegdienste GmbH, Nelli Beller, mobifair; Hinrich Hinrichsen, AEB Absicherung und Eisenbahnbau Berlin und Jürgen Aiglstorfer, SITBU Bahndienste GmbH.

und teils über die gesetzliche Regelungen der Arbeitszeit hinaus gefahren wird. Diese „Liga“ braucht dringend zuverlässige Schiedsrichter, die kontrollieren, ob die Eignung und Befähigung passen. Und dazu braucht man technische Hilfsmittel, wie digitale Lesegeräte (Fahrerkarte), damit nicht noch mehr Tore aus dem Abseits fallen, führte hierzu mobifair-Spielführer Helmut Diener aus und berichtete aus dem Verlauf eines missratenen Spiels auf der Schiene. Die Spieler des EVG Fahrpersonals sind sich einig: Wer die Regeln bricht und falsche Spieler einsetzt, dem muss die Rote Karte gezeigt werden. mobifair wird sich darum kümmern und mit guter Recherche weiter beweisen, dass ein Zögern, sich dem Problem anzunehmen, höchst gefährlich werden kann. „Da sind viel zu viele auf dem Platz“, so Diener und keiner prüfe die „Spielerpässe“.





GRENZÜBERSCHREITEND

mobifair-Partner vida befürchtet „Sozialdumpingwelle“

Die österreichische Gewerkschaft vida warnt vor einer Sozialdumpingwelle im grenzüberschreitenden Bahnverkehr ins südliche Österreich. Slowenisches und tschechisches Personal werde auf diesen Strecken zu Billig-Konditionen eingesetzt.

Bekannt sei, so berichtet Gewerkschafter Gerhard Tauchner, dass das ungarische Unternehmen Henry ungarisches Personal zu billigeren ungarischen Konditionen einsetze, das durch Österreich bis nach Deutschland und in die Schweiz unterwegs ist. Ab Mitte Dezember könne sich mit dem Railjet der tschechischen Bahn von Prag über Wien nach Graz ein ähnlich gelagertes Problem mit tschechischem Catering-Personal auf tun. Nach Informationen von vida sollen diese Beschäftigten zu in Tschechien üblichen Lohnbedingungen bis Graz fahren. Ein weiterer Lohndumping-Fall zeichne sich zudem aktuell mit slowenischem Lokpersonal ab. Dieses sei zwar in Österreich ausgebildet worden, solle aber zu slowenischen Bedingungen Güterverkehrszüge von Slowenien bis nach Gratwein und Donawitz zur Vöstalpine Stahl fahren. Ausländisches Bahnpersonal müsse aber für die Zeit, die es in Österreichs

Bahnnetz fahre, nach geltenden österreichischen Konditionen entlohnt werden. Tauchner fordert deshalb schärfere und häufigere Kontrollen durch die Behörden: „Sonst könnte die aktuelle Novelle des Lohn- und Sozialdumpingbekämpfungsgesetzes zum zahnlosen Papiertiger verkommen.“

Die EU-Entsenderichtlinie schreibt vor, dass ArbeitnehmerInnen, die in einem anderen EU-Land eingesetzt werden, das höhere Lohnniveau erhalten müssen. Untermauert werde dies für Österreich durch eine Studie des Instituts für Arbeits- und Sozialrecht der Universität Wien im Auftrag der Arbeiterkammer Wien. „Grenzüberschreitendes Sozial- und Lohndumping werden wir auch zukünftig nicht tolerieren. Wenn notwendig, sind wir bereit, mit unseren Kolleginnen und Kollegen aus den Nachbarländern gewerkschaftliche Maßnahmen zu koordinieren“, so Tauchner entschlossen.

LAUFENDE ERMITTLUNGEN:

Z Mobility Werner Ziegelmeier GmbH:

Mehrere Informanten erhoben mobifair e.V. gegenüber schwere Vorwürfe gegen die Augsburger Firma Z Mobility Werner Ziegelmeier GmbH. In dem Unternehmen soll es zu erheblichen Verstößen gegen das Arbeitszeitgesetz und möglicherweise zur Hinterziehung von Sozialabgaben und zu Falschbeurkundungen gekommen sein. Den zuständigen Ermittlungsbehörden wurden die uns vorliegenden Informationen zur Prüfung der Vorwürfe übergeben. Die staatlichen Aufsichtsbehörden ermitteln, unter anderem die Staatsanwaltschaft Augsburg, und prüfen die Vorwürfe. Auch die Medien haben breit über den Fall berichtet. Ein abschließendes Ergebnis liegt noch nicht vor.

Raildox GmbH und Co. KG:

mobifair e.V. hat bei den zuständigen Ermittlungsbehörden Anzeige wegen des Verdachts auf Verstoß gegen das Arbeitszeitgesetz und Falschbeurkundung, möglicherweise Hinterziehung von Sozialabgaben, möglicherweise Betrug zum Nachteil der Bundesagentur für Arbeit erstattet. Mehrere Informanten haben die Erfurter Firma Raildox GmbH und Co. KG beschuldigt, gegen geltendes Recht verstoßen zu haben. So sollen unter anderem Mitarbeiter in Schichten von über 50 Stunden eingesetzt worden sein. Aktuell ermittelt die Staatsanwaltschaft in dem Fall. Ein abschließendes Ermittlungsergebnis liegt noch nicht vor.