

mopinio

Das mobifair-Magazin

AUSGABE 01/2017



BUSFAHRER

Zurück in die Spur



**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



Im Vordergrund dieser Ausgabe von mopinio stehen die Busfahrer und zwar diesmal nicht die im Fernbuslinienverkehr beschäftigten sondern diejenigen, die unermüdlich einen enorm wichtigen Beitrag für die Daseinsvorsorge in unserem Land leisten. Es geht um die Menschen, um die Busfahrer, denen wir täglich auch unsere Kinder anvertrauen, um diese in die Schule und wieder unfallfrei heim zu bringen. Es sind diejenigen, die man kaum beachtet, wenn man in einen Bus einsteigt, weil es für viele wichtiger ist, „wo kann ich sitzen“ als „wer fährt mich“.

Erste Umfrageergebnisse einer Hochschule, die gesellschaftliche Eindrücke zur Person des Busfahrers eingeholt hat, sind teilweise sehr erschreckend. So werden beispielsweise Busfahrer für alles und jedes verantwortlich gemacht. Da geht es um die Pünktlichkeit, um das Platzangebot, um unsaubere Busse, um zu laute Fahrgäste, um zu teure Tickets usw. mobifair meint, es muss dringend gehandelt werden und die Wertschätzung der Busfahrer braucht einen anderen Stellenwert. Auch das „Nomadentum“ im Bereich des Lkw-Fernverkehrs wird von mobifair künftig stärker unter die Lupe genommen. Hier geht es vor allem auch um den wochenlangen Einsatz auf den Fahrzeugen. Zum Teil werden die hier tätigen Menschen so ausgebeutet, dass sie sich keine vernünftige Mahlzeit an den Raststätten leisten können; von einer Übernachtung in einem Hotel ganz zu schweigen. Erschreckend auch der vor kurzem vom Deutschen Paritätischen Wohlfahrtsverband veröffentlichte „Bericht zur Armutsentwicklung in Deutschland 2017“. Danach lag der in Euro ermittelte Wert, den die amtliche Statistik als „Armutsgefährdungsschwelle“ bezeichnet, im Jahr 2015 für einen Single bei 942 Euro und für einen Paarhaushalt mit zwei kleinen Kindern bei 1978 Euro. Wenn man dann noch an die viel zu hohen Mieten denkt, ist es nicht verwunderlich, wenn immer mehr die Hilfe von „Tafeln“ oder ähnlichen Einrichtungen in Anspruch nehmen müssen. Auch hier stimmt doch was nicht mehr. mobifair bleibt dran, recherchiert weiter und deckt Missstände auf. Danke allen, die dabei mithelfen.

Heinz Fuhrmann und Helmut Diener, Vorstand

Aus dem Inhalt



TITELTHEMA: BUSFAHRER – ZURÜCK IN DIE SPUR

Teamspieler statt Einzelkämpfer gefragt
Das Berufsbild ist im Wandel S. 4

Unterschätzte Dienstleister..... S. 8

Fernbusse:
30 Prozent verstoßen gegen Sozialvorgaben..... S. 10

LKW-Verkehr:
Deutschland macht es Ausbeutern leicht S. 12

Fahrekarte:
Italien setzt auf digitale Kontrollen S. 14

Meldungen 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



Teamspieler statt Einzelkämpfer gefragt

.....
Laut Informationen des Internationalen Bustouristik Verbandes RDA gibt es rund 4.000 Busunternehmen im Linien- und Gelegenheitsverkehr. Dort sind rund 95.000 Busfahrer beschäftigt, die mit rund 78.000 Bussen unterwegs sind. Fleißige und stolze Menschen, diese Busfahrer. Menschen, denen man vertraut, wenn man in einen Bus einsteigt. Denen man die Kinder anvertraut, damit sie sicher zur Schule und wieder nach Hause kommen. Viele zeigen sich auch äußerlich von ihrer „besten“ Seite. Sie tragen ein weißes Hemd, Krawatte und Weste. Auch wenn die Sonne noch so sehr auf die Windschutzscheibe brennt. Das sind coole Typen, diese Busfahrer.

Wichtige Personen in unserer Gesellschaft. Doch wird das auch tatsächlich so wahrgenommen? Wie uns Busfahrer aus dem Alltag berichten, hat in den letzten Jahren die Aggressivität der Fahrgäste stark zugenommen. Man werde entweder kaum noch beachtet oder aber direkt angegangen, wenn der Bus nicht pünktlich an der Haltestelle ankommt. Nach den Gründen der Verspätung frage keiner. Es interessiere auch niemanden, ob ein Unfall, eine Umleitung oder ein neuer Kreisverkehr die Ursache ist. Nein, Busfahrer müssten funktionieren. Wie ein Uhrwerk. Busfahrer dürften niemals schlecht gelaunt sein und hätten private oder berufliche Sorgen zu verbergen. Niemand interessiert es, erzählen Busfahrer, wie lange sie schon unterwegs sind oder ob die bezahlte Arbeitszeit auch mit der tatsächlichen Arbeitszeit übereinstimmt. Niemand interessiert es, ob man vom Gehalt auch leben kann ohne aufzustocken, die Miete bezahlen oder sich mit der Familie einen schönen Urlaub leisten kann. Bei einer Entlohnung zwischen 1.800 und 2.500 Euro ist das oft schon schwierig. Deshalb nehme man die eine oder andere Sonderfahrt gerne mit.

Busfahrer sind Einzelkämpfer. Das fällt besonders auf, wenn es darum geht, ihre Interessen zu bündeln. Insbesondere in den kleineren Busunternehmen will man von Gewerkschaft und Betriebsrat nichts wissen. Das Thema angesprochen, kannst du schnell draußen sein, berichten Betroffene. Obwohl sie Macht hätten. Zum Beispiel um einen allgemeinverbindlichen Tarifvertrag durchzu-

setzen, der gleiche Beschäftigungsbedingungen regelt und für eine faire Entlohnung sorgt. Der es nicht zulässt, dass das Berufsbild weiter von einem unfairen Wettbewerb in der Auftragsvergabe zerschlagen wird. Ein Wettbewerb, der Löhne immer tiefer nach unten drückt und einige Arbeitgeber kreative Energien entwickeln, wie man letztendlich mit Ausbeutung oder Regelverstößen weiter am Markt bleiben kann ohne die eigene Kasse zu schmälern. Schlimmer noch einige Aufgabenträger, die den Auftrag erteilen und den vorgeschriebenen Ausschreibungswettbewerb nutzen, um lieber den Kämmerern in der Kommune ein Lächeln aufzusetzen als dafür Sorge zu tragen, dass ein Busfahrer, der tagaus und tagein zuverlässig seine Arbeit gemacht hat, das auch weiter tun kann. Dafür zu sorgen, dass er nicht ersetzt wird durch einen osteuropäischen Busfahrer, der den Fahrgästen mangels Sprachkenntnis keine Auskunft geben kann. Der nicht Berufskraftfahrer ist und weniger als die Hälfte an Gehalt bekommt.

Bei solchen Angeboten, die der Personalmarkt hergibt, versteckt man sich gerne hinter dem Argument, dass der Markt der Busfahrer sehr licht geworden ist. Es gibt zu wenige. Ja, das stimmt, weil immer weniger Menschen für wenig Geld und lange Arbeitszeiten bei großer Verantwortung diesem Beruf nachgehen wollen. Stopp und Vorsicht. Neuerdings spricht man ja von Jobs. Das wäre allerdings der Untergang eines jeden Berufsbildes, wenn zugelassen wird, dass aus einem qualifizierten



Lehrberuf ein gewöhnlicher Anlernberuf und zu guter Letzt irgendein Job wird. Die Ansätze, wie zum Beispiel von DB Stadtverkehr sind zu begrüßen, wenn man hier über die Stärkung des Berufsbilds spricht und mehr eigene Fahrschulen eröffnen will. Wer ausbildet und aus Anlernberufen wieder qualifizierte Facharbeiter macht, der ist auf dem richtigen Weg. Der braucht aber auch einen Wettbewerbsbonus. Ein positives Wettbewerbskriterium, das die Qualität vor den Preis stellt. Und damit auch die Sicherheit und Zuverlässigkeit.

„Als Einzelkämpfer erreicht man nichts“

Unsinnigen Argumenten, dass europäische Richtlinien oder nationale Gesetze einen sozialen Schutz bei Ausschreibungen verhindern, ist damit zu begegnen, dass das absoluter Blödsinn ist. Die europäische Verordnung EU-VO 1370/2007 gibt es genau aus diesem Grund und sie überlässt es dem nationalen Recht, dies auch umzusetzen. Aber gibt man etwas aus der Hand, so ist es wieder weg. Da diskutieren dann „Experten“ über irgendwelche Textpassagen, die vielleicht den einen oder anderen Satz hergeben, um zu verhindern was in deren Augen verhindert werden muss. Nämlich die Ausbeutung zu stoppen. Mit Drohgebärden des Arbeitsplatzverlustes auf die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Branche einzuwirken, dass es doch Europa will,

dass für mehr Arbeit weniger gezahlt wird. Warum hat man bei der Änderung des nationalen Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung gerade die Busfahrer vor die Tür gestellt? Für die Auftragsvergabe im Schienenpersonennahverkehr hat man insbesondere auf Druck der Gewerkschaft EVG eine Bestimmung eingebaut, die sozialen Schutz bei einem Betreiberwechsel vorsieht. Die EVG wollte, dass das für alle gilt, selbstverständlich auch für den Bus. Den ÖPNV (Bus) hat man einfach nicht in den Geltungsbereich aufgenommen. Rheinland-Pfalz hat als einziges Bundesland diesem Unsinn ein Ende bereitet und für Ausschreibungen den sozialen Schutz auch für den ÖPNV angeordnet. Wo bleiben die anderen? Es gibt 14 Tariftreuegesetze in Deutschland. Bayern und Sachsen meinen so etwas (noch) nicht zu brauchen. Einige dieser Tariftreuegesetze sehen auch repräsentative Tarifverträge vor. Das heißt, sie geben vor, was mindestens an Entgelten bezahlt werden muss, wenn Aufträge neu vergeben werden. Repräsentativ ist immer der Tarifvertrag, von dem die meisten Beschäftigten in der Branche etwas haben. Also tarifgeschützt als Mitglied einer Gewerkschaft davon zu profitieren. Schon deshalb muss man Busfahrern empfehlen, sich in einer Gewerkschaft zu organisieren. Als Einzelkämpfer erreicht man nichts und es wird sich auch nichts ändern. Die immer gleichen Gegner, die wie die Rohrspatzen schimpfen, wenn dieses Thema angesprochen wird, sind nicht die Guten in der Branche, sondern die Spalter. Auf sie kann man getrost verzichten.

Direktvergabe/wettbewerbsrechtliches Vergabeverfahren/Vergabe im Wettbewerb

.....
Grundsätzlich können nach EU-VO 1370/2007 Verkehrsaufträge auf der Straße unter bestimmten Voraussetzungen entweder durch Direktvergaben, im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder aber durch eine Vergabe im Wettbewerb vergeben werden. Vergaben nach der EU-VO 1370/2007 sehen vor, dass Auftraggeber Sozial- und Qualitätsstandards definieren können und die Übernahme von Arbeiternehmerinnen und Arbeitnehmern bei Betreiberwechsel ermöglichen. Nach einem Urteil des EUGH vom 27.10.2016 können Auftraggeber darüber hinaus vorgeben, dass Unternehmen, die Aufträge entgegennehmen, die Dienstleistung zu 70 % selbst erbringen. Das heißt, dass höchstens 30 % Fahrplankilometer an Subunternehmer vergeben werden können. Die Auftraggeber haben mit diesem Urteil auch die Möglichkeit, Vergaben an Subunternehmer ganz zu verbieten.

DIREKTVERGABEN (ART. 5, ABS. 2)

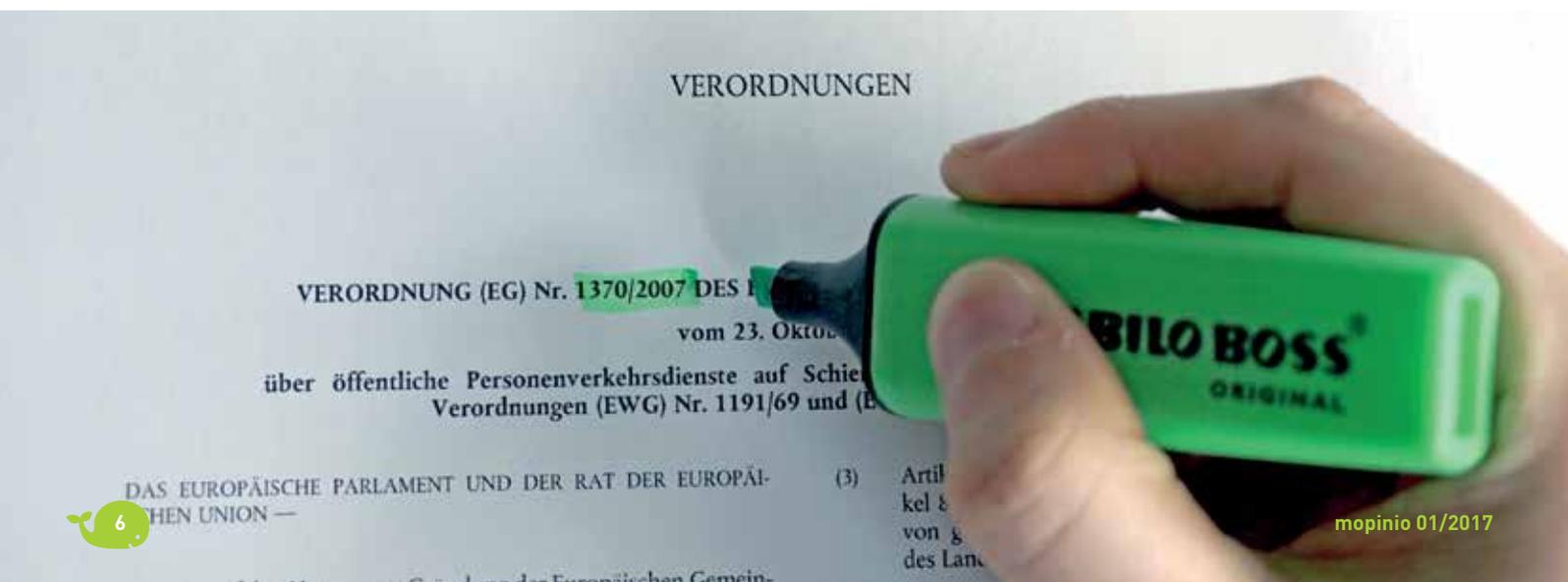
- ➔ Vergabe an interne Betreiber: Eine Direktvergabe ist möglich, wenn die Verkehrsleistung von der Verwaltung selbst erbracht wird, z.B. durch einen Zweckverbund. Hierbei ist es notwendig, dass die Verwaltungseinheit (die Kommune), ebenso auf diesen Zweckverband einwirken kann, wie auf eine eigene Dienststelle. Darüber hinaus darf der interne Betreiber nicht außerhalb einer bestimmten Gebietskörperschaft wirken, ausgenommen sind hierbei ein- und ausgehende Verkehre.
- ➔ Vergabe an kleine und mittlere Unternehmen: Gesetzt den Fall, dass die Verkehrsleistung 600.000 Gesamtfahrtkilometer oder ein Auftragsvolumen von zwei Millionen Euro nicht übersteigt bzw. das Unternehmen weniger als 23 Fahrzeuge hat, ist eine Direktvergabe an dieses Unternehmen möglich.

WETTBEWERBLICHES VERGABEVERFAHREN (ART. 5, ABS. 3)

- ➔ Eine Vergabe nach Artikel 5, Absatz 3 muss offen, fair, transparent und diskriminierungsfrei erfolgen. Sie kommt infrage, wenn das Unternehmen durch die Vergabe einer Dienstleistungskonzession ausschließliche Rechte bekommt und ausgleichende Leistungen für die Erbringung der Verkehrsleistung erhält trotzdem muss der Betreiber ein Teil des unternehmerischen Risikos tragen und auf die Einnahmen durch Fahrpreise angewiesen sein.

VERGABE IM WETTBEWERB (ART. 5, ABS. 1)

- ➔ Wird ein Auftrag nicht als Konzession vergeben (o.g. Vorgaben), müssen allgemeine Vergaberichtlinien angewendet werden.





BERUFSBILD BERUFSKRAFTFAHRER

Wer als Busfahrer arbeiten möchte, kann sein Ziel auf zwei Wegen erreichen. Der klassische Weg ist die nach dem Berufsbildungsgesetz geregelte staatlich anerkannte Ausbildung zum Berufskraftfahrer. Sie dauert drei Jahre, ist unterteilt in einen praktischen und theoretischen Teil und beinhaltet die Richtungen Lkw und Omnibus.

Die Ausbildungsinhalte definiert die „Verordnung über die Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“ im Paragraphen 3:

§ 3 AUSBILDUNGSBERUFSBILD

Gegenstand der Berufsausbildung sind mindestens die Vermittlung der folgenden Fertigkeiten und Kenntnisse:

- | | |
|--|---|
| 1. Berufsbildung, Arbeits- und Tarifrecht, | 7. Verkehrssicherheit, Führen von Fahrzeugen auf öffentlichen Straßen, |
| 2. Aufbau und Organisation des Ausbildungsbetriebes, | 8. Rechtsvorschriften im Straßenverkehr, |
| 3. Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit, | 9. Kundenorientiertes Verhalten, |
| 4. Umweltschutz, | 10. Verhalten nach Unfällen und Zwischenfällen, |
| 5. Kontrollieren, Warten und Pflegen der Fahrzeuge, | 11. Betriebliche Planung und Logistik, |
| 6. Vorbereiten und Durchführen der Beförderung, | 12. Beförderungsbezogene Kostenrechnung und Vertragsabwicklung, qualitätssichernde Maßnahmen. |

Außerdem gibt es die Berufsausbildung Fachkraft im Fahrbetrieb (FiF), die von vielen Verkehrsunternehmen immer häufiger angeboten wird. Hier geht es inhaltlich auch um kaufmännische Tätigkeiten. Auch diese Ausbildung dauert drei Jahre. Voraussetzung für die Ausbildung ist immer mindestens ein Hauptschulabschluss und ein Führerschein Klasse B.

Busfahrer: Unterschätzte Dienstleister

.....
 Im DB Konzern arbeiten traditionsgemäß Busfahrer. Ist der Beruf immer noch interessant und sind die Bedingungen attraktiv? mobifair befragte Siegfried Moog, Leiter Personal der DB Regio Bus und Achim Schraml, Sprecher der Busfahrer in der Verkehrsgewerkschaft EVG.

Busfahrer sollte eigentlich ein attraktiver Beruf sein. Ist das immer noch so? Oder hat das Berufsbild in den vergangenen Jahren ein eher negatives Image bekommen?

MOOG: 2016 hat die DB Regio AG allein rund 1000 neue Busfahrer eingestellt. Im Umkehrschluss heißt das, dass sich 1000 Menschen für diesen Beruf entschieden haben. Und auch dieses Jahr stellen wir wieder in einer ähnlichen Größenordnung Busfahrer ein. Aus meiner Sicht ist der Beruf eines Busfahrers sehr vielfältig und keinesfalls langweilig. Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Ein Busfahrer hat immer ein Auge für die Straße, gleichzeitig muss er im Blick behalten, was hinter ihm geschieht. Neben der Aufgabe, viele Menschen sicher zu transportieren, ist er Ansprechpartner für alle möglichen Themen: Auskünfte zu anderen Linien, Verkauf von Fahrkarten, Unterstützung für mobilitätseingeschränkte Reisende, Streitschlichter bei Schülergruppen und vieles mehr.

SCHRAML: In den letzten Jahren ist das Image des Berufes eher gesunken. Auf der einen Seite die Außenwirkung durch die Kunden, die teils aggressiv reagieren, wenn es einmal außer Plan läuft und dazu der ständige Leistungsdruck und teils nicht erkennbare Wertschätzung durch den Arbeitgeber.

Was sind die Ursachen, dass das Interesse Busfahrer zu werden, weiter abnimmt? Liegt es am Verdienst oder sind da auch andere Einflüsse maßgebend?

MOOG: Noch wissen wir nicht, ob das wirklich so ist. Genau aus diesem Grund haben wir gemeinsam mit der Hochschule Fresenius ein Forschungsprojekt gestartet, um einerseits herauszufinden was die Gesellschaft über den Busfahrerberuf denkt, aber auch, wie Busfahrer selbst ihre tägliche Arbeit erleben. Wir wollen verstehen, was Busfahrern in ihrer Arbeit Freude bereitet und sie motiviert, aber auch, was möglicherweise als schwierig empfunden wird. Anhand dieser Erkenntnisse wollen wir Ansätze identifizieren, um die Gesellschaft über den Busfahrerberuf aufzuklären und um den Beruf des Busfahrers attraktiver zu gestalten. Für das Forschungsprojekt haben wir uns einen Partner gesucht, der sich ganz neutral von außen dieser

Fragestellung widmen kann und mit einem „unverstellten“ Blick in der Lage ist, Problemstellungen oder Ansatzpunkte zu identifizieren, auf die wir als Arbeitgeber bislang noch nicht gestoßen sind.

SCHRAML: Es sind lange Schichtzeiten mit unbezahlten Pausen, die geringe Entlohnung und die ständigen Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, Fahrgästen und zu guter Letzt auch im Betrieb mit den Führungskräften.

Wie sehen Kollegen und Kunden die Tätigkeit? Wie ist es mit der Wertschätzung der Arbeit der Busfahrer? Gibt es dazu Erfahrungen oder Rückmeldungen?

MOOG: Wir durften schon einmal Einblick in erste Daten nehmen, die natürlich noch keine abschließenden Erkenntnisse liefern. Bislang aber scheint es so, dass bezogen auf die gesellschaftliche Außenperspektive keine einheitliche Meinung besteht. Busfahrer werden von der Gesellschaft sehr unterschiedlich erlebt, und die Erfahrungen, die geschildert werden, unterliegen natürlich auch wechselseitigen Einflüssen. Mehrheitlich entsteht allerdings der Eindruck, dass Kunden sich wenig Gedanken über den Beruf des Busfahrers machen. Damit ist es ihnen auch schwer möglich, eine angemessene Wertschätzung auszusprechen. Genau diesen Aspekt schauen sich die Wissenschaftler im Moment sehr genau an. Hierzu wird in Kürze eine ausführliche Umfrage gestartet, an der jeder, der Interesse hat, teilnehmen kann. Um ein differenziertes und repräsentatives Bild der gesellschaftlichen Wahrnehmung des Busfahrers zu gewinnen, hoffen wir auf eine möglichst große Teilnahme.

SCHRAML: Die Meinung der Kollegen ist, dass ein „Hilfsarbeiter“ mit regelmäßiger Arbeitszeit mehr verdient als ein Busfahrer mit hoher Verantwortung und unregelmäßigen Schichten. Aus diesem Grund haben schon einige sehr gute BusfahrerInnen gekündigt. Wenn sich das Berufsbild nicht grundsätzlich verbessert und die Entlohnung nach oben geht, wird es schwer sein qualifizierte Busfahrer zu halten und zu bekommen. Die Qualität der Busfahrt wird sinken.

Wie könnte der Beruf des Busfahrers (wieder) attraktiver werden?

MOOG: Vielleicht liegt der Schlüssel tatsächlich darin, in der Gesellschaft den Busfahrer wieder angemessen wahrzunehmen und anzuerkennen, was er tatsächlich für uns als Gesellschaft leistet. Z.B. in der Rolle als Ermöglicher von Mobilität und Teilhabe. Überlegen Sie, wie viele Personen dank des öffentlichen Nahverkehrs ihre Arbeitsplätze erreichen, ihren Arzt, ihre Schule? Busfahrer sind ein aktiver und sehr wichtiger Teil davon.

Sicherlich werden wir zu dieser Frage zum Ende der Studie noch mehr wissen.

Als Personalchef kann ich sagen, und dies ist wissenschaftlich bewiesen, dass Anerkennung einer der wichtigsten Aspekte für Arbeitszufriedenheit und Gesundheit der Mitarbeiter darstellt.

SCHRAML: Mehr Wertschätzung, Dienstpläne die mit Familie und Beruf besser vereinbar sind und eine gerechtere Entlohnung, die nicht durch „Billigvergaben“ im Wettbewerb einem ständigen Lohnraub ausgesetzt ist. Wichtig wäre ein allgemeinverbindlicher Tarifvertrag, der Schluss macht mit Lohnräubern. Gute Arbeit hat ihren Preis. Und wir Busfahrer leisten eine verdammt gute Arbeit.

Wenn Busfahrer drei Wünsche hätten, um ihr Berufsbild zu verbessern, welche wären das?

MOOG: Ich persönlich vermute, es würde in Richtung Wertschätzung durch den eigenen Chef, und auch durch die Fahrgäste gehen. Wahrscheinlich spielen Gehalt und Arbeitszeiten auch eine Rolle. Aber auch hier sind wir noch gespannt, was das Forschungsprojekt dazu herausfinden wird.

SCHRAML: Klar, wie erwähnt eine bessere Bezahlung und eine Arbeitszeit, die sich nicht ständig mit irgendwelchen Abzügen von Pausen kürzt, dazu mehr Gehör im Betrieb, wenn man auf Probleme hinweist oder Verbesserungsvorschläge einbringt und den Schutz des Berufsbilds durch eine qualitativ hochwertige Ausbildung. Busfahrer und Anlernberuf passt nicht.

Welche Forderungen richten sich dabei oder zusätzlich an die Politik?

MOOG: Der ÖPNV leistet wahrscheinlich viel mehr für die Gesellschaft, als von vielen wahrgenommen wird. Beispielsweise kann ohne einen gut funktionierenden ÖPNV ein großer Teil der Menschen nicht gesundheitlich versorgt werden, weil sie kein Auto haben oder nicht Auto fahren können, das Geld für ein Taxi oder die private Unterstützung fehlen. Ältere Menschen z.B., die im Krankheitsfall nicht rechtzeitig zum Arzt kommen, müssen später vielleicht als Notfall ins Krankenhaus. Auch Schülerverkehre im ländlichen Raum oder frühe Verbindungen, die etwa Arbeiter im Schichtdienst pünktlich zur Arbeit bringen, sind Beispiele für die gesellschaftliche Bedeutung des ÖPNV. Ich persönlich glaube, dass diese Faktoren in der Politik, auch bezogen auf die Rolle der Busfahrer, stärker bedacht werden sollten.

SCHRAML: Einen fairen Ausschreibungswettbewerb, also eine Politik, die nicht auf einen Billigheimer-Wettbewerb setzt und uns die Arbeit klaut. Wir Busfahrer sind stolz auf unseren Beruf, aber so macht das keine Freude, wenn man ständig Angst haben muss, dass ein anderer den Auftrag für die Linie bekommt. Eine Ausschreibung, wenn es die schon geben muss, muss sicherstellen, dass nicht nur die Arbeit sondern auch der Busfahrer sozialgeschützt und ohne Verluste mit wechseln kann. Das wäre doch ganz normal, sollte man annehmen. Ist es aber nicht. Ich bin froh, dass die EVG das Thema begleitet. Deshalb geht mein Appell an alle Busfahrer sich zu solidarisieren und Mitglied zu werden bei der EVG oder bei ver.di. Damit hätten wir Macht, um unsere berechtigten Forderungen und Wünsche umzusetzen.



SIEGFRIED MOOG,
Leiter Personal DB Regio Bus



ACHIM SCHRAML,
Sprecher der Busfahrer
der Verkehrsgewerkschaft EVG

FERNBUSSE: ÜBER 30 PROZENT VERSTOSSEN GEGEN SOZIALVORGABEN

Bei der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes wurde für 2017 eine Evaluierung vorgesehen. Der entsprechende Bericht liegt nun vor und offenbart zum Teil erschreckende Zahlen. Kontrollen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) ergaben eine steil ansteigende Beanstandungsquote bei der Einhaltung von Sozialvorschriften. Wurden 2014 noch 14,34 Prozent Verstöße festgestellt, so waren es 2015 bereits mehr als das Doppelte (31,61 Prozent).

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) versicherte, die Hintergründe für diesen deutlichen Anstieg eingehend zu prüfen. Man nehme das Thema sehr ernst und werde sich mit den Fernbusbetreibern und deren Partnern in den nächsten Wochen intensiv damit befassen.

mobifair-Vorstand Helmut Diener kommentiert: „So lange der Wettbewerb über den Preis ausgetragen wird, gibt es auch Lohn- und Sozialdumping. Darüber muss man sich nicht wundern, dagegen muss man etwas unternehmen.“

Der BDO habe schon lange Zeit dafür gehabt, dagegen aktiv vorzugehen. Auf Hinweise von mobifair wurde immer abwehrend reagiert, von „Einzelfällen“ oder „Erfindungen“ gesprochen. Diener meint: „Gerne bieten wir unsere Unterstützung an. Nach einem Gewitter kann auch die Sonne scheinen.“



Flixbus-Reaktion auf die Bus-Reportage

Die Vorwürfe, die von verschiedenen Seiten gegen den Fernbusverkehr erhoben werden, stoßen beim Branchenführer Flixbus eher auf Unverständnis. Wie das Unternehmen nach dem RTL-Bericht des Teams Wallraff mitteilte, könnten „gravierende Missstände in der Branche, so wie sie zum Teil von den Medien dargestellt wurden, aktuell nicht bestätigt werden“. Außerdem nehme man Rückmeldungen jeder Art und insbesondere Kritik an Service und den Sicherheitsstandards in der Branche sehr ernst und werde alle aufgezeigten Vorwürfe auch bei den Flixbus-Partnern

prüfen. Die Missachtung von Sicherheitsauflagen – ob durch Busunternehmer oder Fahrer – werde von Flixbus in keinem Fall toleriert und konsequent nachverfolgt. Umfassende und regelmäßige Vollkontrollen in den Betrieben der Buspartner – sowohl durch Flixbus selbst als auch durch externe Kontrollinstanzen und zuständige Behörden – zeigten, dass es sich bei Verstößen gegen die gesetzlich streng geregelten Sicherheitsvorschriften wie Lenk- und Ruhezeiten um Einzelfälle handele, teilte das Unternehmen mit.

Team Wallraff Fernbusreportage bestätigt mobifair-Recherchen

.....
Einzelfälle oder Regel? Diese Frage stellt sich nicht, jeder Verstoß gegen die Lenk- und Ruhezeit-Regelungen gefährdet die Sicherheit im Straßenverkehr. mobifair-Recherchen und die vielen Aussagen von Fahrern, die sich an mobifair gewandt haben, waren ein Grund für die Reportage des Team Wallraffs. Ein weiterer waren sicher die Kontrollen von Polizei und des Bundesamtes für Güterkraftverkehr, die zu dem Ergebnis führten, dass bei mindestens jeder vierten Fahrt im Fernbusverkehr ein Verstoß festgestellt wurde.

Durch unzureichende Planungen der Fahrpläne, die vor allem die Vor- und Nacharbeitszeiten der Busfahrer nicht berücksichtigen, entsteht ein Zeitdruck, der nicht selten die vorgeschriebenen Pausen und Ruhezeiten aushebelt. Dazu gehört auch die Grauzone der oft sehr weiten Anfahrtszeiten zu den Bussen, die nicht auf die Arbeitszeit angerechnet werden. Das spart vor allem Kosten für notwendige Übernachtungen oder den Einsatz eines zweiten Fahrers. Auch der Betrug mit der Fahrerkarte ist längst kein Einzelfall mehr, wie Busfahrer gegenüber mobifair gleich nach der Sendung nochmals bestätigten. Sie sprachen von „Ersatzkarten“ oder wie man vom Unternehmen aufgefordert wird zu bestimmten Zeiten die Fahrerkarte herauszunehmen oder auf „out“ zu stellen.

FlixBus ist Marktführer und sollte vorbildlich handeln. Partner- oder Sub-Unternehmen, die im Auftrag von FlixBus unterwegs sind und gegen Arbeitsschutzbestimmungen verstoßen, dürfen nicht länger im Einsatz bleiben. Gleiches muss für Unternehmen gelten, die Sozialstandards nicht respektieren und ihre Fahrer ausbeuten.

FlixBus sollte nicht nur Mindeststandards einfordern, sondern diese auch ausreichend und nachhaltig kontrollieren. Bei Verstößen müssen Sanktionen folgen.

Als dringend notwendig sieht mobifair einen allgemeinverbindlichen Tarifvertrag, der für alle Busfahrer gleiche Arbeitsbedingungen regelt. Ebenfalls erforderlich ist ein darin festgelegtes Mindestentgelt, das den hohen Anforderungen der Busfahrer gerecht wird. Hier sind vor allem die Busfahrer gefordert sich gewerkschaftlich zu organisieren. Der Gesetzgeber wird dieses Thema wegen der Tarifautonomie nicht lösen.

Es gibt viele Unternehmen, die mit großem Respekt ihre Fahrer beschäftigen und darauf achten, dass Regeln eingehalten werden. Es gilt, diese Unternehmen vor diesem Schmutz-Image zu schützen. Das sind die Guten im Markt und die müssen anständig und fair behandelt werden. Dazu gehören auch Verträge, die nicht zu einem Draufzahlgeschäft werden.



Deutschland macht es Ausbeutern leicht

.....
Sie campieren auf Autobahnrastplätzen, bereiten ihre Mahlzeiten auf Campingkochern zu und hausen über viele Wochen auf wenigen Quadratmetern: Lkw-Fahrer im innereuropäischen Güterverkehr leben im Führerhaus. Die Behörden wissen Bescheid und können doch nur wenig tun. Besonders in Deutschland.

Eine Reportage des Bayerischen Rundfunks machte die Situation der Kraftfahrer deutlich und zeigte schonungslos, wie eklatant das Versagen der Verkehrspolitik ist. Ein Blick auf einen beliebigen Autobahnrastplatz spricht Bände: Hauptsächlich ausländische Kennzeichen auf den Lkw. In den meisten Fällen bedeutet das: Hier wird Lohn- und Sozialdumping praktiziert. Die Fahrer werden ausgebeutet, sind viel zu lange hinter dem Steuer, werden mit lächerlichen Löhnen abgespeist.

„Deutsche Geldstrafen zahlen die Speditionen aus der Kaffeekasse“

Verkehrsexperten warnen schon lange, dass der verschärfte Wettbewerb und die Missachtung der Vorschriften die Sicherheit gefährden. Es geschieht: Nichts. Klar ist, dass mehr Kontrollen unabdingbar sind, den Behörden fehlt aber oft schlicht das Personal. Zudem sind in Deutschland allein vier verschiedene Stellen für diese Kontrollen zuständig – ein Unding. Zum Überfluss sind die Bußgelder hierzulande lächerlich bemessen.

VIER KONTROLL-BEHÖRDEN

- **POLIZEI**
Verkehrssicherheit, Lenk- u. Ruhezeiten
- **BUNDESAMT FÜR GÜTERVERKEHR**
Maut, Lenk- u. Ruhezeiten, Ladungssicherung
- **ZOLL**
Schwarzarbeit, Mindestlohn
- **GEWERBEAUF SICHTSAMT**
Arbeitszeitverstöße, Lizenzen, Gewerbescheine in den Betrieben

Ein belgischer Polizist kommentiert im BR-Film: „Deutsche Geldstrafen zahlen die Speditionen aus der Kaffeekasse“. Andere Staaten machen es definitiv besser, Beispiel Belgien. Hier sind die Strafen hoch. Österreich greift ebenfalls durch. Effektive Kontrollen der Lastwagen finden jeweils unmittelbar nach den Landesgrenzen statt, es gibt die rollende Landstraße und empfindliche Geldstrafen bei Verstößen.

Beispiel Frankreich

Auch in Frankreich werden strenge Regelungen durchgesetzt. So hat die französische Polizei einen tschechischen Lkw-Fahrer wegen Nicht-Beachtung der Mindestlohnregelung zur Kasse gebeten. Der in Frankreich vorgeschriebene Mindestlohn gilt auch für ausländische Fahrer auf französischen Strecken. Da der Fahrer keinen Nachweis über den entsprechenden Verdienst vorlegen konnte, verhängten die Beamten ein Bußgeld von 135 Euro.

Zahlen muss im Endeffekt der Arbeitgeber, zunächst allerdings ist der Fahrer der „Schuldige“. Hier muss dringend eine vertretbare Lösung gefunden wer-

den, sagt Helmut Diener von mobifair. Aber natürlich sollten die Mindestlöhne auch für den Transitverkehr gelten, das sei nicht die Frage.

Stefan Thyroke, Bundesfachgruppenleiter der Fachgruppe Spedition, Logistik und KEP bei ver.di äußerte: „Die wirksame Kontrolle der Richtlinien und Verordnungen der EU ist ein unverzichtbarer Bestandteil der von der ETF vorgeschlagenen Durchsetzungslösungen. Frankreich zeigt, dass diese Kontrollen möglich sind. Allerdings muss darauf geachtet werden, dass nicht die Berufskraftfahrer diejenigen sind, die für die Versäumnisse ihrer Arbeitgeber einstehen müssen.“

DEUTSCHLAND: KEIN MINDESTLOHN FÜR TRANSIT-FAHRER

In Frankreich liegt der Brutto-Mindestlohn bei 9,67 Euro in der Stunde. Im Gegensatz zu Deutschland, das einen Rückzug gemacht hat, um auf das Ergebnis einer EU-Prüfung zu warten und sein Mindestlohngesetz derzeit bei ausländischen Transittfahrten nicht anwendet, setzt Frankreich die Vorschriften kategorisch um. Italien, Österreich, Belgien und die Niederlande wollen ebenfalls ihre Mindestlohnregelungen auf Lkw-Fahrer aus dem Ausland anwenden.

Die osteuropäischen Spediteure laufen gegen die Mindestlohnumsetzungen Sturm. Der tschechische Branchenverband Cesmad meint, dass die EU-Entsenderichtlinie sich nicht auf den Einsatz von Fernfahrern anwenden lasse. Außerdem entstehe den Firmen ein enormer Verwaltungsaufwand mit hohen Kosten. Man fürchtet um die Zukunft der Branche. Der tschechische Mindestlohn beträgt 2,15 Euro pro Stunde, die westeuropäischen Löhne könne man sich nicht leisten. Tschechien setzt sich in Brüssel für eine Änderung der Entsenderichtlinie ein, so sollen Lkw-Fahrer von den Regelungen ausgenommen werden.

mobifair meint: „Die Situation der Lkw-Fahrer ist unmenschlich. Und leider scheint es der Politik egal zu sein, dabei müsste dringend gehandelt werden“.

In allen Nachbarländern wurden bereits Maßnahmen ergriffen – nur die Bundesrepublik unternimmt nichts. Dabei wäre es nicht einmal schwierig. Es existieren EU-Verordnungen, die nur in nationales Recht umgesetzt werden müssten. Wie es auch Belgien, Frankreich, die Niederlande machen. Dort ist das „Nomadentum auf der Straße“ verboten. Wochenlanges im Leben im Lkw und ständiges Unterwegssein stehen unter Strafe. Deutschland dagegen macht es den Ausbeutern leicht. Und entgegen aller politischen Beteuerungen hat die große Koalition nichts unternommen, um die Güterlawine von der Straße auf die Schiene zu bringen.

Gemeinsam mit weiteren europäischen Staaten hat man zwar mittlerweile ein Memorandum unterschrieben, dessen Ziel es ist, sich für bessere Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr einzusetzen. Bessere Abstimmung und verschärfte Kontrollen sollen Verstöße gegen Lohn- und Sozialdumping verhindern. Neun Länder wollen damit gemeinsam gegen Sozialdumping im LKW-Sektor vorzugehen. Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Luxemburg, Österreich, Schweden sowie das Nicht-EU-Land Norwegen gehören dazu. Für Deutschland muss man aber leider bislang alles in dieser Richtung lediglich als „unverbindliche Absichtserklärung“ einordnen.



ITALIEN SETZT AUF DIGITALE KONTROLLEN

Papier ist geduldig. Vor allem Regelungen und Vorschriften zum Schutz der Beschäftigten, wie mobifair-Recherchen regelmäßig zeigen. Gerade grenzüberschreitende Zugfahrten werden von den national zuständigen Kontrollbehörden nicht ausreichend kontrolliert, sei es wegen unklarer Zuständigkeiten oder einer zu niedrigen Kontrolldichte. Das ist deshalb problematisch, weil oftmals Beschäftigte durch die Unternehmen genötigt werden, Gesetze zu umgehen, z.B. durch die Nutzung von zwei Personalnummern.

Um eine verbesserte Grundlage zur effektiven Kontrolle der Arbeits- und Fahrzeiten und der Eignung und Befähigung von Lokführern zu schaffen, unterstützt mobifair daher schon lange die Forderung der Gewerkschaft EVG für eine verbindliche Einführung von digitalen Tachographen und elektronischen Fahrerkarten auf allen Triebfahrzeugen bis zum Jahr 2020. Damit könnten die Fahr- und Ruhezeiten sowie Qualifikationen der Lokführer erfasst und überprüft werden. Im Lkw-Bereich ist dies längst Standard und ein unverzichtbares Werkzeug, um die Einhaltung geltender Gesetze durchzusetzen. Im Schienenverkehr ist Italien schon einen Schritt weiter gegangen, wovon sich mobifair mit Unterstützung der italienischen Gewerkschaft FIT SGBCISL in Bozen selbst ein Bild machen konnte. Dort müssen alle Loks, die auf staatlichen Infrastrukturen unterwegs sind, über digitale Tachographen (Driver Information System, kurz DIS) verfügen. Dazu gehören auch Triebfahrzeuge aus benachbarten Ländern, z.B. aus Österreich, die nach Italien fahren. In solchen Fällen wechselt zudem an der Grenze der Lokführer. Der Lokführer registriert sich über seine Fahrerkarte (Smart Card) auf der Lok, neuere Loks starten gar nicht erst ohne Smart Card. Die erfassten Daten sendet der Tachograph drahtlos, sodass sie von Instrukto- ren des Eisenbahnverkehrsunternehmens, der staat-



Lesegerät für die italienische Smart Card.

lichen Eisenbahnsicherheitsbehörde (ANSF) und – auf Anfrage – der Verkehrspolizei bei Unfällen ausgewertet werden können. Eine automatische Erfassung der persönlichen Arbeitszeit erfolgt aktuell aber nicht.

Helmut Diener, Vorsitzender des Vorstands von mobifair: „Italien hat hier schon einmal einen Schritt in die richtige Richtung gemacht. Um Verstöße gegen Arbeitszeitregelungen noch effektiver vermeiden zu können, sollten zukünftig aber auch Arbeits- und Fahrzeiten sowie die Eignung und Befähigung des Lokführers erfasst und überprüft werden. Nur so können Kontrollen effektiv sein. Selbstverständlich müssen bei Verstößen auch entsprechend harte Sanktionen verhängt werden.“



V.l.n.r.: Josef Ploner (FIT SGBCISL), Helmut Diener (mobifair), Christian Tschigg (FIT SGBCISL), Michael Nothegger (Trenitalia), Priska Degasperri (FIT SGBCISL).



Schluss mit Vorzugsbehandlung

Gesetzänderung soll alle Wettbewerber gleichstellen

Der Bundesrat hat für das Personenbeförderungsgesetz einen Änderungsantrag in den Bundestag eingebracht, der positive Auswirkungen auf Tariftreue und Sozialstandards vorsieht. Der von den Ländern Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Brandenburg eingebrachte Antrag will den Kommunen die Möglichkeit geben, soziale Standards zu Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen sowie zur Beschäftigtenübernahme auch für eigenwirtschaftliche Antragsteller vorzugeben. Wenn es Vorgaben für soziale Standards, Mindestentgelte, Arbeitsbedingungen und zum Personalübergang gibt, müssen diese künftig auch beachtet werden.

Stichwort Eigenwirtschaftlichkeit

Das Hauptproblem ist bislang die Bevorzugung von Anbietern, die als so genannte „eigenwirtschaftliche“ Unternehmen beispielsweise an den Verkehrsleistungen innerhalb von Kommunen interessiert sind. Da das Gesetz diesen Firmen, die „ohne öffentliche Zuschüsse“ die Verkehre betreiben, Vorrang einräumt, kann es dazu kommen, dass Kommunen Gefahr laufen, quasi gegen ihren Willen solchen Anbietern den Zuschlag erteilen zu müssen. Die Beschäftigten werden – falls überhaupt weiter angestellt – meist deutlich niedriger bezahlt, weil die Unternehmen keinerlei Vorgaben in Sachen Tariftreue oder Sozialstandards einhalten müssen. Das deutsche Recht hebt mit der „Eigenwirtschaftlichkeit“ nach Ansicht von Experten den Arbeitnehmerschutz aus – und entspricht auch nicht den EU-Regelungen.

Mit dem jetzt vorliegenden Entwurf wäre gewährleistet, dass der „Vorrang“ entfällt – alle Anbieter müssten die Vorgaben einhalten.

Die Verkehrsgewerkschaft EVG hat ebenso wie ver.di die Entscheidung des Gremiums begrüßt. Man nehme damit Forderungen der Gewerkschaften auf. Damit werde ein Schlupfloch im Gesetz geschlossen. Bisher können Unternehmen die Standards umgehen, wenn sie auf öffentliche Zuschüsse verzichten („eigenwirtschaftliche Alternativangebote“). Solche Angaben haben derzeit, wie auch mobifair immer wieder kritisiert hat, immer die besten Chancen bei Vergaben. Damit wird Lohn- und Sozialdumping ermöglicht.

Die EVG fordert Bundesregierung und Bundestag auf, den Änderungsantrag des Bundesrates zu übernehmen, ihn aber um eine verbindliche Vorgabe zum Beschäftigtenübergang zu ergänzen. mobifair meint, die Entscheidung war ein erster wichtiger Schritt gegen Wettbewerb mit Ausbeutung. „Nun wird man sehen, wer es ernst nimmt, Menschen für gute Arbeit ehrlich und fair zu bezahlen“, meint Helmut Diener, Vorstand von mobifair.



IMMER MEHR DEUTSCHE SIND ARM

In den meisten europäischen Staaten sind die Mindestlöhne 2016 oder zu Beginn des Jahres 2017 angehoben worden. Nach dem Mindestlohnbericht der Hans-Böckler-Stiftung waren die nominalen Erhöhungen die stärksten seit 2007. Die Bundesrepublik rangiert aber leider immer noch am Ende des westeuropäischen Vergleichs und auch die Erhöhung um 34 Cent seit Jahresbeginn schneidet schlecht ab.

Der deutsche Mindestlohn ist mit 8,84 Euro pro Stunde spürbar niedriger als die Lohnuntergrenzen in den westeuropäischen Euro-Staaten, die mindestens 9,25 Euro Stundenlohn vorsehen, in Luxemburg sogar 11,27 Euro. Der Mindestlohn in Großbritannien liegt in Euro umgerechnet mit 8,79 Euro auf dem gleichen Niveau, wäre ohne die jüngste Abwertung des Britischen Pfundes aber deutlich höher. Bei stabilem Umrechnungskurs betrüge der Mindestlohn in Großbritannien heute 9,92 Euro „und würde damit einen europäischen Spitzenwert einnehmen“ schreibt die Hans-Böckler-Stiftung.

Nicht weiter verwunderlich ist daher, wenn der Deutsche Paritätische Wohlfahrtsverband vor Armut in Deutschland warnt. Der Anfang März veröffentlichte „Bericht zur Armutsentwicklung 2017“ legt alarmierende Einzelheiten offen. Danach lag der in Euro ermittelte Wert für Deutschland, den die amtliche Statistik als „Armutsgefährdungsschwelle“ bezeichnet, für einen Single bei

942 Euro und für einen Paarhaushalt mit zwei kleinen Kindern bei 1.978 Euro. Die Armutsquote in Deutschland ist nach Angaben des Berichtes im Jahr 2015 auf einen neuen Rekordwert von 15,7 Prozent gestiegen.

Bei allen bekannten Risikogruppen habe die Armut im Vergleich zum Vorjahr noch einmal zugenommen, alarmierend sei besonders im Zehn-Jahres-Vergleich die Entwicklung bei Rentnern mit einem Anstieg der Armutsquote um 49 Prozent. Auffällig sei auch ein Anstieg der Quote in den westdeutschen Bundesländern, während im Osten mit Ausnahme Berlins die Zahlen zurückgingen. Als besondere Problemregionen werden Nordrhein-Westfalen und Berlin bezeichnet.

Die Wohlfahrtsverbände fordern von der Politik einen Kurswechsel, durchgreifende Reformen in der Alterssicherung und eine Sozialpolitik, die alle Menschen miteinbezieht.

Systematisch Arbeitnehmerrechte unterlaufen

Das bestehende Minijob-System muss grundlegend reformiert werden, fordert der Deutsche Gewerkschaftsbund. Derzeit würden systematisch Arbeitnehmerrechte unterlaufen, um Kosten zu sparen. So werde zum Beispiel jedem dritten Minijobber Urlaub vorenthalten, fast die Hälfte erhalte keine Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall. Obwohl die Bundesregierung im Koalitionsvertrag versprochen habe, den rund 7,4 Millionen in Minijobs Tätigen den Weg in sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse zu erleichtern, sei dies nicht der Fall. Alle Hoffnungen, Minijobs könnten eine Brücke in den regulären Arbeitsmarkt sein, hätten sich nicht er-

füllt, sagte DGB-Vorstandsmitglied Annelie Buntenbach. Der DGB fordert in einem Reformkonzept Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen. Die Förderung sollte nur für Arbeit gelten, die eine eigenständige soziale Absicherung ermöglicht. Minijobs sollten zudem vom ersten Euro an in die Sozialversicherungen einbezogen werden, so die Gewerkschafter. Der Grundsatz, den auch mobifair vertritt: Für Minijobs sollen die gleichen Arbeitsbedingungen herrschen wie für Vollzeitjobs. mobifair-Vorstand Helmut Diener: „Nur fair bezahlte Arbeit sichert Existenzen. Wer arbeitet, muss von seinem Verdienst auch leben können und abgesichert sein“.