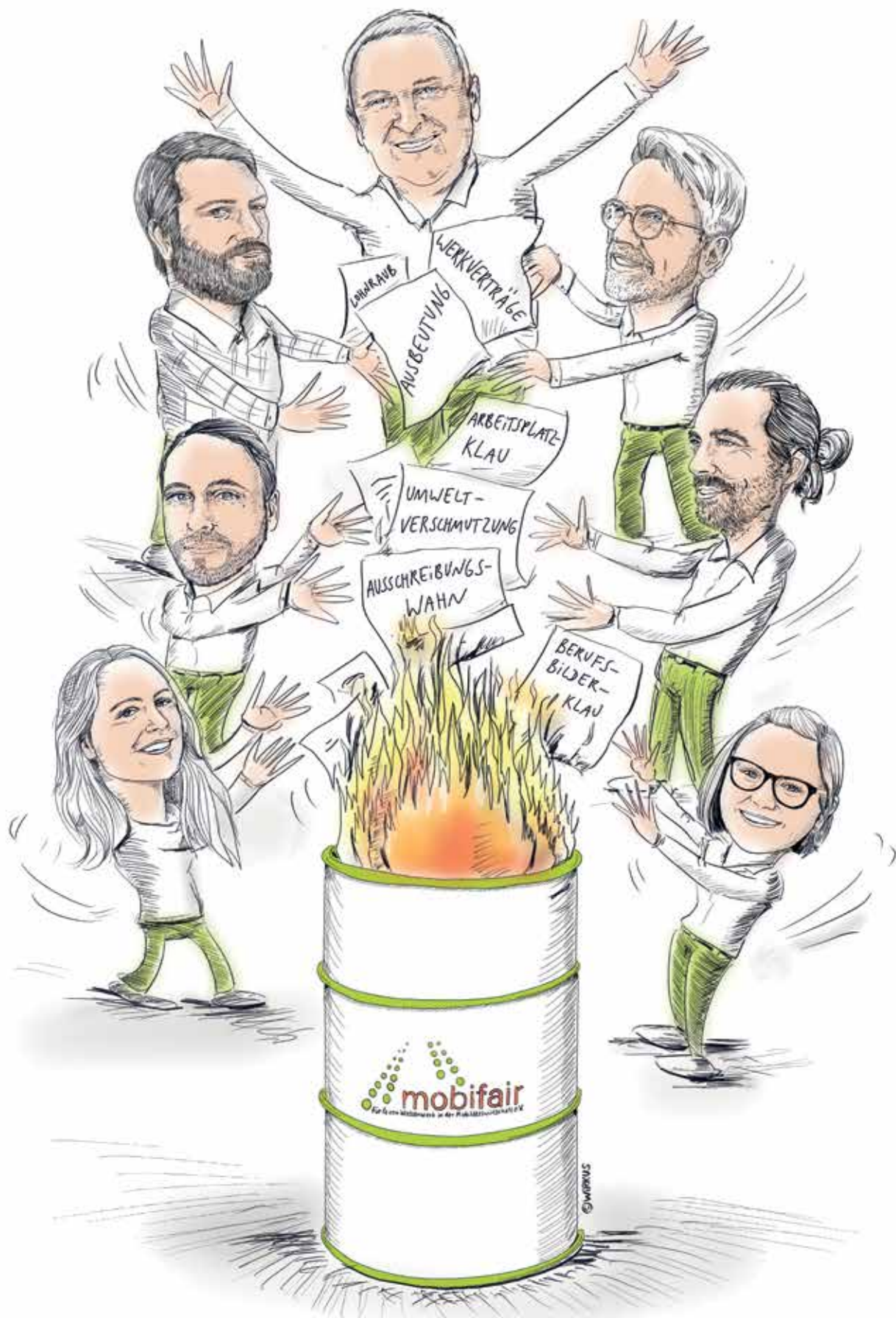




KEIN PERSONALÜBERGANG

Klage gegen Vergabestellen



© WIRTVIS

Editorial



Das Titelthema heißt „Kein Personalübergang - Klage gegen Vergabestellen“. Man glaubt es nicht. Da gibt es ein Gesetz, das im Schienenpersonenahverkehr (SPNV) die Beschäftigten bei einem Betreiberwechsel schützen soll und es gibt Vergabestellen, die das nicht interessiert. Was bleibt uns und den Betroffenen übrig, nachdem Finger heben und laut verkünden „ihr müsst das ändern“, nicht reicht. Nun muss das Gericht entscheiden, ob der Schutz von Beschäftigten in einer Ausschreibung Platz finden muss oder ob es ausreicht, wenn der jeweilige Aufgabenträger meint, dieses selbstherrlich regeln zu wollen.

Die andere große Baustelle erinnert ein wenig an den Berliner Flughafen, dessen Fertigstellung ja auch eine unendliche Geschichte war. Es geht hierbei um die sog. „Funktionsausbildung“ zum Lokführer. Da mischen wir schon seit rund drei Jahren den „Mörtel“ und keiner baut das Haus für faire und gleiche Ausbildungsbedingungen fertig. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) versteckt sich hinter u. E. vergrauten Vorschriften und sorgt mit dafür, dass es nach unserer Meinung überzogen viele Ausbildungsschulen und Prüfer gibt, die eine Zulassung erhalten. Mit einem wissenschaftlichen Gutachten erbringen wir nun den Beweis, dass das, was wir wollen, auch geht und die diesbezüglichen Forderungen von mobifair berechtigt sind, nämlich gleiche Standards und Regeln für eine faire und qualifizierte Ausbildung.

Dann gab es da noch eine düstere Vergabeentscheidung in der Busbranche in Villingen. Der Kreistag hat mit seiner Vergabeentscheidung 60 Beschäftigten der Bahnbusgesellschaft SBG die Arbeit „geklaut“. Nicht auf uns gehört und besserwissend gehandelt. Wir alle sind sehr enttäuscht, aber vergessen auch nichts.

Damit wir in unserem derzeitigen Hauptprojekt „Personalübergang und Sozialstandards“ noch intensiver die Busbranche einbeziehen können, haben wir uns ab 1. April mit der Kollegin Franziska Ackermann Verstärkung geholt. Und wir verstärken für 6 Monate auch unsere Öffentlichkeitsarbeit mit der Praktikantin Marie Krüger. Herzlich willkommen ihr Zwei und loslegen. Wir sind mobifair. Wir sind die Guten.

Helmut Diener und Dirk Schlömer, Vorstand

Aus dem Inhalt



TITELTHEMA: KLAGE GEGEN VERGABESTELLE

Streit um SPNV-Vergabeverfahren in NRW:	S. 4	Renaissance der Nachtzüge? ..	S. 10
Aktuelle SPNV-Ausschreibungen	S. 7	mobifairness-Preis geht an LTTG Rheinland-Pfalz	S. 12
Lokführerausbildung bleibt auf dem Prüfstand	S. 8	Schwarzwald-Baar-Kreis: Kreistag beschließt „Arbeitsplatzklau“	S. 14

IMPRESSUM



Herausgeber: mobifair e. V. Gutleutstr. 163-167 60327 Frankfurt	Kontakt: 069 / 271 3996-6 info@mobifair.eu www.mobifair.eu	Vorstand: Vorsitzender: Helmut Diener (verantwortlich)	Redaktion: Tobias Lipser presse@mobifair.eu Layout: A. Bischoff	Druck: Dierichs Druck+ Media GmbH & Co. KG Frankfurter Str. 168 34121 Kassel
---	--	--	---	---

Eingetragen im Vereinsregister Frankfurt am Main: VR 13555

Streit um Vergabeverfahren in NRW

.....
 Nach einigen Vergabeverfahren ohne Vorgabe des Personalübergangs und mehreren Briefen haben mobifair, die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und Beschäftigte von Nordwestbahn und DB Regio Westfalen nun die Konsequenzen gezogen und Klage eingereicht. Mit zwei Schreiben hatte mobifair Ende letzten Jahres versucht, den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) dazu zu bewegen, bei der Vergabe des Niederrhein-Münsterland Netzes doch noch den Personalübergang bei einem möglichen Betreiberwechsel vorzugeben. Doch der federführende VRR lehnte das in einer Rückschrift Anfang Januar mit dem Hinweis auf „verfassungsrechtliche Bedenken“ gegen die bundesgesetzliche Regelung ab. Mit dieser Rechtsauffassung steht der VRR jedoch ganz allein im Bundesgebiet. Alle anderen der bundesweit 36 Vergaben in den beiden letzten Jahren wurden nach der sog. GWB-Regelung (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen) oder der Betriebsübergangsregelung im Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) vergeben. (siehe Abb. Seite 6)

Die beteiligten Aufgabenträger hätten „großes Verständnis für die Sorgen und Nöte der im SPNV tätigen Personale“ und „seien sich der sozialen Verantwortung bewusst“, äußerte sich der VRR. Trotzdem seien „erhebliche rechtliche und tatsächliche Bedenken“ der Grund, dass von der Anordnung einer Personalübernahme gemäß §131 Absatz 3 GWB abgesehen wurde und somit nicht Bestandteil der Vergabeunterlagen und Vertragsunterlagen sind. Dabei ist es Ausnahme von der Anwendung der GWB-Regelung, die ja faktisch Pflicht ist. Nein, man erklärt, die seit 2016 bestehende bundesgesetzliche Regelung sei insgesamt verfassungswidrig. Grund dafür soll zum Beispiel die Sorge um die Beschäftigten selbst sein. Man vermutet „unzumutbare Eingriffe in die Berufsausübungsfreiheit“ sowie einen Eingriff in die Koalitionsfreiheit.

Glaubhaft sind diese Vorwürfe indes nicht. Zum einen würde eine solche Argumentation auch die eigentliche Regelung zum Arbeitnehmerübergang nach der Regelung des §613a, Bürgerliches Gesetzbuch beinhalten, zum anderen sind beide Schutzregelungen für die betroffenen Beschäftigten in EU Verordnungen und Richtlinien verankert, die auch hier in Deutschland bindend sind. Ein weiteres wichtiges Indiz dafür, wie weit sich der VRR bereits von der Realität entfernt hat, ist die Tatsache, dass dieser Aufgabenträger mit seiner Rechtsauffassung ganz alleine im Bundesgebiet dasteht. Auch in NRW selbst scheint es unterschiedliche Auffassungen zu geben. Der

VRR ist einer der drei Aufgabenträger für den SPNV. Der NVR im Süden des Landes ist diesmal nicht betroffen. Er hat aber in der Vergangenheit konsequent die GWB-Schutzregelung für die Beschäftigten angewandt. Ganz im Norden von NRW regelt der NWL die Ausschreibungen, doch zumeist nicht alleine. Es scheint fast, als habe der VRR dem NWL den Mund verboten, denn auch wenn mobifair beide Aufgabenträger angeschrieben hat und auch das Klageverfahren der Beschäftigten beide Unternehmen umfasst, vom NWL hört man nichts.

Wir sind sehr enttäuscht, dass es nun soweit gekommen ist, dass als einziger Ausweg zum Schutz der Beschäftigten die gerichtliche Auseinandersetzung bleibt. Doch wenn die Scheinargumente und Behauptungen des VRR unwidersprochen bleiben, wird dies auch mögliche Auswirkungen auf andere Vergabeverfahren haben. Deshalb schreiben wir nun gemeinsam mit der EVG und den betroffenen Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern ein kleines Stück Rechtsgeschichte.

Zum ersten Mal klagen Beschäftigte gegen eine Vergabe im Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Und zum ersten Mal wird nun auch die Anwendung der 2016 eingeführten Regelung des § 131, Abs. 3 GWB zum Beschäftigtenübergang bei Betreiberwechsel im SPNV vor Gericht geltend gemacht. Neu ist zudem, dass sich ein Landgericht mit der Vergabe von SPNV-Leistungen beschäftigen muss.



Es gibt also viel Neues, was nun bundesweit die Aufmerksamkeit auf sich zieht, denn strittig war, ob Beschäftigte überhaupt klagen dürfen und eine Rechtsprechung zur neuen GWB-Regelung gibt es auch noch nicht.

Eine erste Initiative, der Antrag auf eine Einstweilige Anordnung gegen VRR und NWL beim Verwaltungsgericht Gelsenkirchen führte direkt zu einem Teilerfolg. Die Aufgabenträger dürfen bis zum Abschluss des Gerichtsverfahrens keinen Zuschlag erteilen. Somit ist das Vergabeverfahren erst einmal gestoppt.

Doch direkt im Anschluss wurde das Verfahren zuständigkeithalber an das Landgericht in Essen weitergereicht. Die mündliche Verhandlung wurde nun Ende März angesetzt. Die Vertretung der klagenden Kolleginnen und Kollegen wird von dem erfahrenen Rechtsanwalt Prof. Wolfgang Trautner, mobifair's Vergabespezialisten durchgeführt. mobifair wird berichten wie es weitergeht und hofft auf ein positives Urteil.

Dennoch für mobifair ist es unverständlich, dass es überhaupt so weit kommen musste. Durch Personalmangel sind gerade in NRW in den vergangenen Jahren immer wieder Züge ausgefallen oder Verkehrsverträge zurückgenommen worden, weil nicht genügend Personal vorhanden war. Deshalb bleibt es ein Rätsel, warum die beiden Aufgabenträger dann auch noch einen geordneten Personalübergang verhindern, zumal er ge-

setzlich vorgeschrieben ist. mobifair hofft, mit diesem Prozess nun endgültig Klarheit zu schaffen und für die Zukunft der gesamten Branche und den Kolleginnen und Kollegen ein Stück mehr Sicherheit im Vergabebereich des SPNV zu erreichen.

Wir hoffen stark darauf, dass am Ende die Gerechtigkeit siegt und die betroffenen Kolleginnen und Kollegen ihren gesetzlichen Rechtsanspruch zur Personalübernahme bei einem Betreiberwechsel erhalten.

Zudem erwarten wir aber auch, dass der VRR im Anschluss wieder bereit ist, in aller Sachlichkeit gemeinsam mit den beiden anderen Aufgabenträgern dort anzu knüpfen, wo wir in unseren Gesprächen stehen geblieben sind. Im vergangenen Jahr sollte gemeinsam eine Basis zur Verbesserung der Qualität im SPNV getroffen werden. Hierzu hatte mobifair fundierte Vorschläge gemacht und mit dem VRR beraten. Dreh- und Angelpunkt einer solchen Verbesserung ist natürlich ausreichendes, gut ausgebildetes und zufriedenes Personal. Das hat der VRR damals genau so gesehen. Wir würden uns freuen, an diesen damaligen guten Gesprächen wieder anknüpfen zu können, allerdings nicht als Bittsteller, sondern als erfahrener Berater.

VORGABE VON PERSONALÜBERGÄNGEN IN SPNV-AUSSCHREIBUNGEN (SEIT 2018)

Netz	Bundesland*	Aufgabenträger* (alphabetisch sortiert)	Datum der AB**	Personalübergang nach...	Fundstelle**
Regionalverkehr Oberfranken	BY	BEG	19.01.21	GWB	AB, LB
Linienstern Mühldorf 2025	BY	BEG	05.02.21	GWB	AB
Donau-Isar	BY	BEG	18.11.19	GWB	AB, LB
Regensburg-Donautal	BY, BW	BEG, NVBW	29.04.20	GWB	AB, LB
E-Netz Mainfranken	BY, HE, BW	BEG, NVBW, RMV	05.12.18	GWB	AB, LB
Franken-Südthürigen	BY, TH	BEG, TLBV	05.08.19	GWB	AB, LB
D-Netz Niedersachsen-Mitte	NI, NW, HB	LNVG, NWL, RH, SUBV	08.05.19	BGB	VB
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	NI, HB	LNVG, SUBV	30.01.18	GWB	AB
E-Netz Ost	SH, HH	NAH.SH, HVV	27.01.18	GWB	VV
XMU-Netz	SH, NI	NAH.SH, LNVG	13.05.20	GWB	BB
Elbe-Altmark	ST, BB	NASA, VBB	21.07.20	GWB	BVB
Netz 8 Ortenau	BW	NVBW	05.02.19	GWB	n.b.
Netz 57 Zollernalbbahn	BW	NVBW	21.02.19	GWB	n.b.
Netz 18 Ermstal- und Ammertalbahn	BW	NVBW	12.06.19	GWB	n.b.
Euregiobahn RB 20 Übergang	NW	NVR	08.03.19	GWB	VB
RB 21 Nord	NW	NVR	21.08.20	GWB	VB
Eifel-Bördebahn	NW	NVR	27.11.20	GWB	VB
Wetterau West-Ost	HE	RMV	22.05.19	GWB	AB, LB
Lahntal-Vogelsberg-Rhön	HE	RMV	21.08.20	GWB	AB, LB
Mittelhessen	HE	RMV, NVV	19.06.20	GWB	AB, LB
Rheingau	HE, RP	RMV, SPNV-Nord	18.09.20	GWB	AB, LB
Mittelrheinbahn	RP, NW	SPNV-Nord, NVR, SPNV-Süd	01.09.20	LTTG-RLP	VB
Pfalznetz	RP, BW, SL	SPNV-Süd, NVBW, ZPS	23.04.20	LTTG-RLP	VB
Ostbrandenburg 2	BB, BE	VBB	22.05.20	GWB	BVB
S-Bahn Berlin, Teilnetz Nord-Süd und Stadtbahn	BE, BB	VBB	07.08.20	GWB	AB
D-Netz Prignitz	BB	VBB	04.11.20	GWB	BVB
Lausitz	BB, SN	VBB, ZVNL	19.03.19	GWB	BVB
Westmecklenburg	MV	VMV	15.06.18	GWB	AB, VV
Barthlinie II	MV	VMV	27.06.19	GWB	AB, VV
Ostseeküste II	MV	VMV	05.08.20	GWB	AB, VV
Warnow II	MV	VMV	18.12.20	GWB	AB, VV
Emscher-Münsterland-Netz	NW	VRR, NWL	14.08.18	Keine Vorgabe	
S-Bahn Rhein-Ruhr, S1 und S4	NW	VRR, NWL	10.12.19	ggf. BGB	
Maas-Wupper-Express	NW	VRR, NWL	15.06.20	Keine Vorgabe	
Niederrhein-Münsterland-Netz, Teilnetz 2	NW	VRR, NWL	18.11.20	Keine Vorgabe	
Niedtalbahn	SL	ZPS	10.03.18	GWB	VB
RB 72 Saarbrücken-Lebach	SL	ZPS	22.10.18	GWB	AB
VVO-Dieselnetz	SN	ZVOE	24.01.20	GWB	AB

ANMERKUNGEN:

Untersucht wurde, ob in der Ausschreibung ein Personalübergang für den Fall eines Betreiberwechsel vorgegeben wurde.

Nicht alle SPNV-Aufgabenträger haben seit Inkrafttreten der GWB-Novelle wettbewerbliche Vergaben durchgeführt.

*: Federführendes/r Bundesland/Aufgabenträger zuerst

** : Abkürzungen: AB: Auftragsbekanntmachung

BB: Bewerbungsbedingungen

BVB: Besondere
Vertragsbedingungen

LB: Leistungsbeschreibung

VB: Vertragsbedingungen

VV: Verkehrsvertrag

Stand: 16. Februar 2021

Aktuelle SPNV-Ausschreibungen

KEINE SUB-VERGABE – ERFOLG FÜR KIN IN NRW

Es gab Pläne, auf den Linien S1 und S4 der S-Bahn Rhein-Ruhr die KiN-Leistungen (Kundenbetreuer im Nahverkehr) mit Beginn des neuen Verkehrsvertrags an ein anderes Unternehmen zu vergeben. Der Arbeitgeber nannte dafür wirtschaftliche Gründe. Die EVG-Betriebsgruppe DB Regio Rhein-Ruhr hatte aber etwas dagegen und schaltete die EVG und mobifair ein. Mit Erfolg. Gemeinsam konnte die Chefetage davon überzeugt werden, dass eine Ausgliederung guter Arbeit an Sub-Unternehmen nicht der richtige Weg sein kann. Auch das im Jahr 2020 zwischen EVG und der DB AG unterzeichnete Abkommen „Bündnis für unsere Bahn“ musste in Anwendung gebracht werden. Es enthält klare Regelungen zur Eigenerbringung. „Bei der Auslegung ist für Wunschenken kein Platz“, findet mobifair.

UNTERSCHRIFTENAKTION UND GESPRÄCHE IM WERDENFELSER LAND

Über 170 Kolleg*innen haben bei einer Unterschriftenaktion der EVG-Betriebsgruppe DB Regio Oberbayern für faire Bedingungen bei der bevorstehenden Ausschreibung des Werdenfels-Netzes mitgemacht. Unterstützt wurde die Betriebsgruppe schon seit Sommer 2020 von mobifair. Empfänger der Unterschriften waren der Aufgabenträger BEG und dessen Beirat, die bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer sowie Landtagsabgeordnete und Landräte der Region. Damit wollen die Kolleg*innen auf ihre Forderungen für einen fairen Wettbewerb hinweisen und mit politisch Verantwortlichen und Unterstützern ins Gespräch kommen. Erste Videokonferenzen haben bereits stattgefunden, weitere sind in Vorbereitung.

BETREIBERWECHSEL IN MITTELHESSEN?

Ab Dezember 2023 soll im Mittelhessen-Netz möglicherweise nicht mehr DB Regio die Leistungen erbringen, sondern die Hessische Landesbahn (HLB). Ein Mitbewerber hat allerdings Einspruch vor der Vergabekammer eingelegt. Die Entscheidung steht noch aus. Ob künftig bis zu 70% der Leistungen an Sub-Unternehmen vergeben werden, wie es die Ausschreibung zugelassen hat, ist derzeit nicht bekannt. mobifair vertritt dazu aber eine klare Meinung: „Eine Aushöhlung von Unternehmensstrukturen für billige Vergaben lehnen wir ab. So etwas in der Ausschreibung zuzulassen, zeugt von wenig Respekt vor der Arbeit der Beschäftigten.“

SCHLESWIG-HOLSTEIN: XMU-NETZ KÜNFTIG MIT DREI BETREIBERN

Auch im Norden der Republik kommt es möglicherweise zum Betreiberwechsel, allerdings wurde ein Nachprüfungsantrag gestellt, der nun bearbeitet werden muss. Die Entscheidung der Aufgabenträger hätte bedeutet, dass DB Regio im sog. XMU-Netz große Teile seiner Verkehre in Schleswig-Holstein verliert. Die Nordbahn Eisenbahngesellschaft würde ihre Leistungen in einem Los verteidigen, in einem weiteren käme künftig RDC Autozug Sylt zum Zug und im dritten die Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft (OHE). Die Instandhaltung übernimmt in Zukunft der Fahrzeughersteller Stadler Pankow mit einem neuen Werk in Rendsburg. Der Aufgabenträger NAH. SH spricht in einer Pressemeldung von einer „neuen Vielfalt auf der Schiene“, von der „das Land und die Fahrgäste profitieren“ würden. Für mobifair eher ein weiteres Beispiel für Wettbewerb um jeden Preis. Falls die Entscheidung rechtskräftig wird, sieht der Verein mobifair die Neubetreiber in der Pflicht, den bisherigen Beschäftigten mit guten Übernahmeangeboten ihre Sorgen und Befürchtungen zu nehmen. Der vorgegebene Personalübergang müsse mit Leben gefüllt werden.

AUSSCHREIBUNGSSTART OBERFRANKEN UND LINIENSTERN MÜHLDORF

Seit Kurzem laufen in Bayern zwei neue Ausschreibungen: Regionalverkehr Oberfranken und Linienstern Mühldorf. In Oberfranken geht es um ca. 5.400.000 Mio. Zkm pro Jahr ab Dezember 2023. Aktuell fährt hier Agilis. Im Linienstern Mühldorf werden rund 7.800.000 Mio. Zkm pro Jahr ab Dezember 2024 ausgeschrieben. Derzeitiger Betreiber ist die Südostbayernbahn (SOB), ein sogenanntes RegioNetz der DB AG. Hier sollen teilweise Brennstoffzellenfahrzeuge zum Einsatz kommen. Die Vergabeentscheidung erwartet mobifair jeweils im Sommer.

Weitere Infos im Vergabekalender: vergabe.mobifair.eu



mobifair e. V. gibt Gutachten in Auftrag

LOKFÜHRER-RAUSBILDUNG BLEIBT AUF DEM PRÜFSTAND

Faire und sichere Zugfahrten sind nur mit bestausgebildetem Personal möglich. mobifair-Recherchen haben aufgezeigt, dass dieser Qualitätsanspruch sehr vernachlässigt wird und insbesondere dem Berufsbild Lokführer großen Schaden zugeführt wird. Der Königsweg einer dualen Ausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst Fachrichtung Lokführer und Transport, wird immer mehr verlassen. Sogenannte Funktionsausbildungen, ohne feste Vorgaben über die Lerninhalte und die Dauer der Ausbildung, ersetzen das duale System. Die europäische Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV), als Rahmen für die Ausbildung, hat man in Deutschland nur abgeschrieben und es versäumt diese mit einer Qualitätssicherung für die nationale Anwendung auszustatten.

Da lässt man dem Markt lieber freien Lauf, schafft durch die Bereitstellung von Fördergeldern für die Ausbildung vom Arbeitsmarkt lukrative Geschäftsfelder für mittlerweile 120 Ausbildungsschulen und zertifiziert 348 Prüfer und Prüfungsorganisationen. Das ist unkontrollierbar, stellt mobifair fest. Zudem gibt es weder einheitliche Eignungsvoraussetzungen noch einen für alle verbindlichen Rahmenlehrplan. Es gibt auch keine zentrale Prüfungsdatenbank und keine neutrale externe Stelle (z. B. die IHK) zur Abnahme der Prüfungen.

Das werfen wir den verantwortlichen Stellen vor und haben dieses Thema den bahnpolitischen Sprecher der Bundesregierung, Herrn Enak Ferlemann, der zuständigen Abteilung im Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur und dem Eisenbahn-Bundesamt vorgetragen. Das war vor zwei Jahren und fortlaufend durch weitere Meldungen unseres Monitorings und von Ergebnissen unserer mobifair-Recherchen.

Unser Ziel hat sich nicht geändert. Es bleibt dringend notwendig die nationale TfV zu evaluieren, den dualen Ausbildungssystem wieder verpflichtend den Vorrang

zu geben und die Willkür der finanziellen Förderung von Lokführer-Funktionsausbildungen durch die Bundesagentur für Arbeit zu beenden. „Schnellbeschlungen“ gefährden einen sicheren Zugbetrieb. Zudem fordert mobifair eine strenge Kontrolldichte der Ausbildungsmaßnahmen. Eine Zulassung von Ausbildungseinrichtungen und von Prüfern müssen strengeren Regeln unterworfen werden. Eine Zertifizierung muss künftig örtlich und persönlich stattfinden.

Funktionsausbildungen müssen zur Ausnahme werden. Bewerber müssen eine den Aufgaben eines Lokführers gerechte Berufserfahrung nachweisen und die Ausbildung mit Prüfung selbst muss mit gleichen Voraussetzungen und Regeln durchgeführt werden. Der Lokführerschein ist erst nach erfolgreicher Ausbildung im Sinne der Anlagen 5, 6 und 7 der TfV auszuhändigen.

Wir wollen unsere Ziele und Forderungen mit einem Gutachten festigen. Um ein solches zu erstellen wurde die Forschungsstelle für deutsches und internationales Eisenbahnrecht (FER) mit Sitz in Dortmund (www.f-e-r.org) beauftragt.

**Hier in Kurzfassung eine Zusammenfassung der Ergebnisse.
Das komplette Gutachten kann auf unserer Homepage www.mobifair.eu abgerufen werden.**

Gemessen an den gegenwärtig gültigen Regelungen der TfV und der Triebfahrzeugführerschein-Prüfungsverordnung (TfPV) sind alle oben dargestellten Maßnahmen zulässig. So zeigt sich bei rechtswissenschaftlicher Betrachtung der einschlägigen Regelungen, dass diese im Wesentlichen nur Mindestanforderungen festlegen, die der freiwilligen Festlegung von strengeren Vorgaben durch einzelne oder alle Ausbildungs- und Prüfungsorganisationen nicht entgegenstehen.

Bestätigt wird dieses Ergebnis durch die Regelungen der für die Ausbildung und Prüfung zum Eisenbahner im Betriebsdienst Fachrichtung Lokführer und Transport maßgeblichen EBBAusbV 2004, deren Abschlussprüfung dem Fachkundenachweis zum Erwerb des Triebfahrzeugführerscheins nach der TfV gleichgestellt ist und alle wesentlichen Vorschläge bereits gesetzlich vorsieht.

Umgekehrt folgt aus der gesetzlichen Festlegung von bloßen Mindestanforderungen allerdings, dass die Ausbildungs- und Prüfungsorganisationen gegenwärtig nicht verpflichtet werden können, durch Umsetzung der Vorschläge über das gesetzliche Mindestmaß hinauszugehen.

Es wäre nach den unionsrechtlichen Vorgaben jedoch zulässig, die Regelungen der TfV und TfPV so zu ändern, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen für alle Ausbildungs- und Prüfungsorganisationen verbindlich eingeführt werden. Die einschlägige Richtlinie 2007/59/EG, die überwiegend fast wortgleich in das deutsche Recht übernommen wurden, definiert wiederum lediglich Mindestvorgaben, die die Mitgliedstaaten bei der Umsetzung der Richtlinie einzuhalten hatten und haben, ohne dass es ihnen verwehrt wird, auf nationaler Ebene strengere nationale Vorgaben verbindlich vorzuschreiben.

Die notwendigen Änderungen an der TfV und TfPV wären zudem nach den Vorgaben des deutschen Grundgesetzes zulässig, da Sie weder überzogenen Ausbildungs- oder Prüfungsanforderungen aufstellen, noch unverhältnismäßig in die Berufsausübungsfreiheit der bestehenden Ausbildungs- und Prüfungsorganisationen eingreifen.

Schließlich spricht alles dafür, dass die Bundesrepublik Deutschland auch verpflichtet ist, die notwendigen Änderungen an der TfV und TfPV vorzunehmen. Dies folgt insbesondere aus dem, von der Richtlinie 2007/59/EG verbindlich vorgegebene Ziel, dass das seinerzeit bestehende Sicherheitsniveau im Eisenbahnverkehr durch die Umsetzung der Richtlinie mindestens beibehalten werden muss. Angesichts der aus den jährlichen Berichten des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung ersichtlichen stetigen Zunahme von sicherheitsrelevanten Ereignissen im Eisenbahnverkehr, bei denen sich ein Zusammenhang mit der Ausbildungsqualität der Triebfahrzeugführer zumindest aufdrängt, wurde diese Ziel offensichtlich verfehlt. Daraus folgt die unionsrechtliche Pflicht, die Vorgaben der TfV und TfPV so zu ändern, dass das Sicherheitsniveau zum Zeitpunkt des Erlasses der TfV wieder erreicht wird.

Da außerdem in erheblichem Maße Steuergelder verloren gehen, weil nur wenig mehr als die Hälfte der mit Bildungsgutscheinen geförderten Umschulungen zum Triebfahrzeugführer erfolgreich abgeschlossen werden, ist eine Änderung der Ausbildungsvorgaben der TfV außerdem auch aus haushaltsrechtlichen Gründen geboten.

Die „Forschungsstelle für deutsches und internationales Eisenbahnrecht“ (FER) wurde Ende 2004 auf private Initiative hin gegründet. Sie hat sich zur Aufgabe gesetzt, das Eisenbahnrecht zu erfassen, zu analysieren und zu bewerten. Dabei spielen neben der Bundes- und der Länderebene längst die Vorgaben auf europäischer Ebene eine erhebliche Rolle. Da Eisenbahnverkehr auch an den europäischen Grenzen nicht Halt macht, sind die nationalen Rechtsordnungen der Anrainerstaaten ebenso in den Blick zu nehmen, wie internationale Regelungen.

Die Forschungsstelle fördert die interessenneutrale wissenschaftliche Untersuchung von Fragen des nationalen und des internationalen Eisenbahnrechts insbesondere durch die Durchführung juristischer Tagungen, durch Publikationen, den Aufbau einer eisenbahnrechtlichen Fachbibliothek sowie durch einzelne Forschungsprojekte und Gutachten. Weitere Informationen zu der Forschungsstelle und den beteiligten Personen finden sich unter <http://f-e-r.org>.

Renaissance der Nachtzüge?

Die Corona-Pandemie hat auch die Ansprüche an die Mobilität geändert. Bilder von überfüllten Nah- oder Fernverkehrszügen wirken in der aktuellen Situation plötzlich befremdlich und unvorstellbar. Dennoch ist, in hoffentlich absehbarer Zeit, mit einem Ende der mit dem Lockdown verbundenen Einschnitte in die bundesweite Mobilität und einem erneuten Ansteigen der Fahrgastzahlen – nicht nur auf der Schiene – zu rechnen.

Absehbar wachsen die Erwartungen der Reisenden an die Betreiber der Verkehrsmittel, die geltenden Handlungs- und Hygieneempfehlungen während ihrer Reise zugleich effektiv, aber möglichst ohne Komfortein-

schränkungen zu berücksichtigen. Ausgerechnet die von der Deutschen Bahn im Jahr 2016 abgeschafften und zudem als Nischenprodukt titulierten Nachtzüge könnten vor diesem Hintergrund wieder in die Erfolgsspur geraten.

Ein Blick zu den Nachbarn

Zumindest scheint die größte Eisenbahngesellschaft Österreichs (ÖBB) von einer Zukunft der Nachtzüge überzeugt. Erst vor wenigen Wochen, genauer gesagt, am 24. Februar, präsentierten die österreichische Umweltministerin Leonore Gewessler, ÖBB-Chef Andreas Matthä

und Siemens Mobility-Chef Michael Peter im Wiener Bezirk Simmering, das neue Außendesign der kommenden Nachtzug-Generation, die ab Ende 2022 für die ÖBB zum Einsatz kommen sollen.

Kosten versus Komfort und Privatsphäre in Zeiten der Pandemie

„Der neue Nightjet überzeugt durch Fahrgastkomfort, Nachhaltigkeit und Flexibilität und wird über Jahre hinweg weltweit Benchmark sein“ verkündet Siemens Mobility-Chef Michael Peter und verspricht mit Blick auf die geplante Innenausstattung weiter: „Zentrales Element der Züge sind die innovativen Minisuiten, die den Passagieren private Rückzugssphäre bieten.“ Diese während und in der Zeit nach der Pandemie wichtigen Eigenschaften einer Reise rechtfertigen gegebenenfalls auch die Kosten, die mit der neuen Nachtzug-Generation verbunden sind. So investiert die ÖBB für 13 jeweils sieben-teilige Garnituren rund 220 Millionen Euro. Die Nightjets der neuen Generation bestehen hierbei aus zwei Sitzwagen, drei Liegewagen und zwei Schlafwagen.

Dass in den Nachtzug-Wagenpark investiert werden müsse, sei dem ÖBB-Management seit der Übernahme der ehemaligen Nachtzüge der DB bewusst gewesen. Dabei sollen, laut Matthä, die neuen Modelle, die alten Nachtzug-Garnituren der ÖBB überwiegend ergänzen und zunächst nicht komplett ersetzen. Der Bahn-Chef ist indes zuversichtlich, dass auch die Reisenden das neue Angebot annehmen werden, denn die neuen hochmodernen Nightjets überzeugen künftig mit „mehr Komfort und Privatsphäre und stellen die Bedürfnisse der Fahrgäste klar in den Mittelpunkt“, so Matthä.

Bereits durch den Aufsichtsrat der österreichischen Bundesbahnen beschlossen, sollen bis 2024, weitere 20 Garnituren den Nightjet-Wagenpark ergänzen. Damit würden Mittel in Höhe von einer dreiviertel Milliarde Euro für Vergrößerung und Modernisierung der Nachtzugflotte aufgewendet werden.

Selbst vor diesem finanziellen Hintergrund bleibt ÖBB-Chef Andreas Matthä von der Investition in neues Zugmaterial überzeugt: „Die Entscheidung, europaweit ins Nachtzuggeschäft einzusteigen und konsequent auszubauen, war goldrichtig.“



Quelle: ÖBB / geplantes Schlafwagen-Design

Nachtzüge als Bindeglied für den innereuropäischen Verkehr

Für die österreichische Umweltministerin Leonore Gewessler bedeutet das „nicht nur mehr Waggons, sondern auch mehr Destinationen und mehr Nachtzug-Linien.“ Für die Ministerin sei der Nightjet die „beste Option für Reisen zwischen europäischen Metropolen“, und Österreich hierbei „der Vorreiter in der EU“. Mit Blick auf den Kampf gegen die Klimakrise setzt Gewessler auf zusätz-

liche „klimafreundliche Mobilität“. Ein starkes Nachtzugnetz sei „ein wichtiger Teil davon“. In das gleiche Horn bläst auch Siemens Mobility-Chef Michael Peter: „Unser Nightjet wird eine zentrale Rolle spielen, wenn es darum geht, europäische Metropolen klimaschonend miteinander zu verbinden und das Bahnfahren noch attraktiver zu machen.“

Ein Blick nach Brüssel

Wenn künftig wieder mehr Nachtzüge klimaschonend durch Europa fahren, ist das sicherlich aber auch ein Verdienst von Karima Delli. Die Französin hat als Vorsitzende des Verkehrsausschusses im EU-Parlament für die europäischen Nachtbahnen gekämpft, für sie die „spannendste Mobilität aller Zeiten“ (Zeit.de vom 10.01.2021). Das betreffende Porträt in der Zeit trug im Übrigen die

Überschrift: „Die Retterin der Nachtzüge“. Ihr Stellvertreter, Ismail Ertug, EU-Abgeordneter aus Regensburg für die SPD, wird mit den Sätzen zitiert: „Sie hat Ahnung und kann mitreißen“, sowie „Delli hat dem Ausschuss wieder Glamour verliehen“. Es scheint, als gäbe es derzeit auch auf europapolitischer Ebene starken Rückenwind für eine Renaissance der Nachtzüge.

Was meint mobifair?

Gut so und Daumen hoch für das Produkt Nachtzug. Doch bloß mit wachsendem Nachtzug-Netz und neuem Wagenmaterial ist es nicht getan. Um den Ansprüchen der Reisenden gerecht zu werden, braucht es gut ausgebildetes und anständig bezahltes Personal.

Denn: Ohne die Kolleginnen und Kollegen am, im und um den Zug funktioniert das nicht.

Deshalb achten wir als mobifair darauf, dass gute und sozialgeschützte Beschäftigungsbedingungen auch im Nachtreiseverkehr zur Anwendung kommen. Vom Lokführer, über die Werkstatt und Fahrzeugreinigung, bis hin zum Zugchef und den Servicepersonalen im Zug. Tätigkeit, Arbeitszeit, Aus- und Fortbildung müssen zueinander im Einklang stehen und regelkonform umgesetzt werden. Hier zeigt sich wahre Qualität und Wertschätzung der Beschäftigten.

Weitere negative Presseberichte über die Beschäftigungsbedingungen bei grenzüberschreitenden Personaleinsätzen braucht es nicht. So geschehen in Verbindung mit dem damaligen ÖBB-Bordservice-dienstleister „Henry am Zug“.

Auch vor dem Hintergrund des Dobersberger-Urteil des EuGH (19.12.2019 - C-16/18) ist eine juristische Aufweichung der Arbeitnehmerrechte und eine Ausweitung des Lohndumpings im grenzüberschreitenden Verkehr zu befürchten. Im Verständnis von mobifair existiert so kein modernes und gemeinsames Europa, wenn grenzüberschreitend eingesetztes ungarisches Personal, während der Fahrt durch Österreich (oder Deutschland), nicht an den in diesen Ländern besseren Lohn- und Sozialstandards profitieren darf. Das ist Ausbeutung.

Wir halten eine Anpassung nach oben, also an die branchenüblichen Sozialstandards des Landes, in welchem die Arbeit durchgeführt wird, für gerecht.

Deshalb aufgepasst! mobifair ist überall, auch in den Nachtzügen.

Und immer daran denken: „Wer bescheißt, entgleist“. Also liebe Nachtzugbetreiber. Sorgt für faire Beschäftigungsbedingungen und erbringt die Leistungen selbst. Sub-Ketten haben auch rund um den Nachtverkehr, nichts zu suchen. Nicht nur der Kunde wird dafür dankbar sein.



Foto: Staatskanzlei RLP/Sell

mobifairness-Preis geht an LTTG Rheinland-Pfalz

Das Landestariftreugesetz LTTG in Rheinland-Pfalz ist ein leuchtendes Vorbild in der deutschen Vergabelandschaft. Selbst in Europa gilt es als positives Beispiel für den Schutz von Beschäftigten bei Ausschreibungen. Dafür verlieh mobifair gemeinsam mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) den mobifairness-Preis 2021 an die Landesregierung in Rheinland-Pfalz. mobifair-Vorstand Dirk Schlömer und der Stellvertretende EVG-Vorsitzende Martin Burkert übergaben die Auszeichnung stellvertretend an Ministerpräsidentin Malu Dreyer und Arbeitsministerin Sabine Bätzing-Lichtenthäler.

Im Vergaberecht der EU und des Bundes ist der Personalübergang bei Ausschreibungen im Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV) und im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als Soll-Regelung vorgeschrieben. In Rheinland-Pfalz ist es eine Muss-Regelung. Dieser kleine Unterschied ist für die Beschäftigten aber sehr entscheidend. Dirk Schlömer betonte deshalb bei der Übergabe, „Rheinland-Pfalz hat schon immer eine Vorreiterrolle im Einsatz für Fairness im Wettbewerb eingenommen, damit die Menschen bei Ausschreibung nicht unter die Räder kommen. Soziale Kriterien spielen hier eine große Rolle. Im Hinblick auf Europa und dem Green Deal hat man hier ein Vorzeigesetz, das weiter angepasst und ausgebaut werden kann. Andere Bundesländer sollten, nein, müssen sich das als Beispiel nehmen.“ Auch Martin Burkert unterstrich, „Das Landestariftreugesetz ist ein Leuchtturm in der Vergabelandschaft. Hier in Rheinland-Pfalz wurde der Billig-Wettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten entschieden eingedämmt.“

Malu Dreyer bedankte sich für den Preis und die gute Zusammenarbeit mit mobifair und EVG. „Das Gesetz genießt in der öffentlichen Verkehrsbranche bundesweit und sogar in ganz Europa eine hohe Anerkennung. Das liegt auch an der guten und engen Abstimmung mit den Sozialpartnern“, betonte sie. Der mobifairness-Preis sei

„unser Ansporn, nicht nachzulassen in unserem Einsatz für die Rechte der Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen in Rheinland-Pfalz und wie beim LTTG darüber hinaus. Mittlerweile haben 14 von 16 Ländern Tariftreugesetze. Ich bin stolz darauf, dass wir Vorbild dafür sind.“

Sabine Bätzing-Lichtenthäler bekräftigte, dass Sozialstandards als Qualitätskriterium inzwischen immer wichtiger werden. Für die Zukunft sei es notwendig, den Anwendungsbereich des LTTG weiter zu erhöhen. „Ich biete den Gewerkschaften, Betriebsräten und Sozialpartnern der Branche an, hier weiter im Dialog zu bleiben. Beispielsweise besteht in Puncto der Beschäftigung von Frauen ein Nachholbedarf und die Ausbildung muss verlässlich erfolgen, damit für die Zukunft Fachkräfte vorhanden sind. Wir haben den Mut jederzeit auch neue Wege zu beschreiten.“



Foto: Staatskanzlei RLP/Sell

AUSZÜGE MIT KERNAUSSAGEN

Im Gespräch mit Malu Dreyer und Sabine Bätzing-Lichtenthäler

Gute Arbeit im ÖPNV braucht auch eine gute Bezahlung. Ein wesentlicher Faktor bei diesem Lanestariftreuegesetz (LTTG) ist die Arbeitsplatzsicherheit. Inwieweit kann die rheinland-pfälzische Landesregierung, gesetzliche Vorgaben machen, damit bei Ausschreibungen, die Qualität und die Leistungsfähigkeit besser gesichert wird? Wie kann das Gesetz qualitativ noch ein Stück weit besser gemacht werden?

Das LTTG solle weiterentwickelt werden, bestätigt Sabine Bätzing-Lichtenthäler, rheinland-pfälzische Ministerin für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demografie. Die Menschen wollen einen sicheren Arbeitsplatz haben und mit den bisherigen Gesetzesinitiativen und dem verpflichtenden Beschäftigungsübergang seien dafür wichtige Voraussetzung geschaffen worden. Rheinland-Pfalz habe als bundesweiter Vorreiter zur Fachkräftesicherung eine Ausbildungsquote eingeführt. Die Ministerin führt dazu weiter aus, dass in der kommenden Legislaturperiode das Thema Ausbildung als Teil der Fachkräftesicherung, als Teil der Beschäftigungssicherung evaluiert werde.

Bei Ausschreibungen ist die Ausbildungsquote noch kein verbindlicher Bestandteil. Eine neue Förderung der Berufsausbildung und auch Frauenförderung wären wichtige Themen. Aber auch Themen wie Sicherheit oder Sozialräume sind von großer Bedeutung. Gibt es da von der Landesregierung Pläne für die Zukunft?

Diese Themen würden im Dialog mit den Gewerkschaften weiterentwickelt, versichert Sabine Bätzing-Lichtenthäler. Die Ausbildungsquote sei ein Beleg für die gute Zusammenarbeit. Bei der Frauenförderung sehe die Ministerin deutlichen Nachholbedarf. Sie verweist zudem auf einen notwendigen bundesweiten Konsens beim technischen Arbeitsschutz. Dialoge hierzu gäbe es, aber wegen der Corona-Pandemie seien allerdings die laufenden Gespräche ins Stocken geraten. Bätzing-Lichtenthäler sieht Pausenräume ebenfalls als ein wichtiges Thema und ermuntert die Gewerkschaft hier zum weiteren Dialog.

Rheinland-Pfalz habe als bundesweiter Vorreiter zur Fachkräftesicherung eine Ausbildungsquote eingeführt.



Foto: Staatskanzlei RLP/Sell

Das Jahr 2021 ist das europäische Jahr der Schiene oder soll es zumindest werden. Da geht es in erster Linie um nachhaltige Mobilität. Green Deal ist die große Überschrift. Da fallen einem gleich mehrere Stichwörter ein, wie klimaneutraler Verkehr, Verlagerung auf die Schiene und Reaktivierung von Strecken. Wie kann man auch solche Punkte in Zukunft bei Ausschreibungen fördern?

Den Green Deal bewertet Malu Dreyer, Ministerpräsidentin von Rheinland-Pfalz, als große Chance für die Eisenbahn und den ÖPNV. Dazu benötige man aber europäische Begleitung. Mit Blick auf grenzüberschreitende Ausschreibung kämen auch neue Herausforderungen bezüglich der Elektrifizierung und alternativen Antriebsformen auf Rheinland-Pfalz zu. Dabei verweist sie auf die Ausschreibung des grenzüberschreitenden Pfalz-Netzes zusammen mit Frankreich und auf die Verkehre nach Luxemburg. Dreyer mahnt dabei an, dass sich der Klimawandel nicht dadurch erledige, indem die Menschen einfach alle nicht mehr fliegen, sondern macht die Notwendigkeit deutlich, dass Verkehr und Industrie komplett umgestellt werden müssen. Die Mobilität spielt dabei für die Ministerpräsidentin eine große Rolle.

Sie macht deutlich, dass dafür europäische Lösungen notwendig seien. Der Lärmschutz diene als Beispiel, der auch erst dann richtig funktioniere, wenn alle Fahrzeuge in Europa umgerüstet seien. Ähnlich sieht Dreyer dies bei den alternativen Antriebsformen. Nachhaltigkeit müsse man bei öffentlichen Vergaben in den Fokus rücken. Auf der Schiene hieße das, Elektrifizierung oder alternative Antriebe. Allerdings will sie das nicht isoliert betrachtet sehen. Stattdessen sollen Ökonomie, Ökologie und soziale Ausgestaltung zusammen gedacht werden. Nur dann sehe die Ministerpräsidentin die Umsetzung eines wirklich erfolgreichen nachhaltigen Verkehrs.



Dirk Schlömer, mobifair-Vorstand, hakt darauf hin nach und spricht die dringende Verlagerung von der Straße auf die Schiene an. Er macht deutlich, dass dafür die Kapazitäten bis 2050 um das Fünffache erhöht werden müssten, um den Zuwachs zu stemmen. Schlömer weist dabei besonders auf die überlasteten Strecken im Rheintal hin und fordert neue Schienenwege. Gleichzeitig mahnt er an, dass Brüssel den Green Deal nicht dazu missbrauchen darf, den Wettbewerb auf der Schiene weiter zu verschärfen. Ein Ausverkauf der Schiene unter dem Deckmantel des Umweltschutzes, gefährdet das Erreichen des klimaneutralen Verkehrs insgesamt.

Ein Ausverkauf der Schiene unter dem Deckmantel des Umweltschutzes, gefährdet das Erreichen des klimaneutralen Verkehrs insgesamt.



Malu Dreyer sieht dies ebenfalls und zeigt sich besorgt. Die Verlagerung von der Straße auf die Schiene habe in Deutschland bislang nicht funktioniert. Der Güterverkehr auf den Straßen sei höher als je zuvor. Die Überlastung auf der Schiene nimmt sie ebenfalls wahr. Dabei fordert sie auch eine deutliche Entlastung des Rheintals und sieht die Lösung ebenfalls bei neuen Trassen. Die hohen Kosten für zusätzliche Infrastruktur, sieht sie, zur Entlastung und als Investition in die Zukunft, für gut investiertes Geld. Die Besorgnis von Schlömer bezüglich eines möglichen Missbrauchs des Green Deals zur weiteren Wettbewerbsverschärfung teilt die Ministerpräsidentin.

Die Corona-Pandemie hat auch den SPNV und ÖPNV im Griff. Es gibt einen Rettungsschirm der weitestgehend die Kosten ausgleicht, die durch Einnahmeverluste entstehen. Die rheinland-pfälzer Firmen haben davon auch Gebrauch gemacht. Die Gelder neigen sich langsam dem Ende. Sie werden nicht für das Jahr 2021 ausreichen. Es gibt die Forderung von EVG und mobifair für einen zweiten Rettungsschirm. Wie steht denn da die Landesregierung dazu?

Mit rund 93 Mio. Euro Bundes- und Landesmitteln seien rund 90 % der Erlöse kompensiert worden, erklärt Malu Dreyer. Dieser Rettungsschirm sei aber nicht auf eine so lange Zeitspanne ausgelegt gewesen. Ab März wolle Dreyer deshalb weitere Landesmittel zur Verfügung stellen. Sie fordert dazu ebenfalls die Verlängerung eines nationalen Rettungsschirms und eine flexible Nutzung der Hilfgelder. Abschließend bedankt sich Ministerpräsidentin Malu Dreyer für die tolle Leistung der Beschäftigten in Zug und Bus sowie allen, die mithelfen, in dieser schwierigen Situation den Verkehr weiter aufrecht zu erhalten und weiß, dass die Ängste dort besonders groß seien, wo viele Menschen sich begegnen. Gerade der intensive Kundenkontakt sei hierbei eine besondere Herausforderung.

Schwarzwald-Baar-Kreis – Kreistag beschließt „Arbeitsplatzklau“

.....
Mit der Vergabeentscheidung über die ausgeschriebenen Busverkehre Ostbaar, Nordöstliches Kreisgebiet und Nordwest hat der Kreistag des Schwarzwald-Baar-Kreises bei den Beschäftigten der Südbadenbusgesellschaft (SBG) Villingen-Schwenningen große Enttäuschung und Ängste vor der Zukunft ausgelöst. Jahrzehnte lang fuhr rund 40 Busfahrer*innen der SGB zuverlässig diese Verkehre. Nun verlieren sie ihre Arbeit. Nach dem Willen des Kreistages sollen ab Dezember 2021 andere Busunternehmen die Linien bedienen. Was aus den bisherigen Beschäftigten wird, scheint die Kommunalpolitik nicht zu interessieren. Rund 60 Arbeitsplätze sind insgesamt betroffen. Busfahrer*innen, Disponent*innen, Verwaltungs- und Werkstattbeschäftigte fallen dieser Entscheidung zum Opfer.

Norbert Götz, Betriebsrat der SBG, zeigt sich nach der Vergabeentscheidung im Kreistag schockiert: „Was sagen wir jetzt unseren Leuten? Viele fahren hier schon seit mehr als 20 Jahren Bus und ernähren damit ihre Familien.“ Eine Kollegin, den Tränen nahe, fragt, was sie denn falsch gemacht habe. Sie habe doch immer ordentlich gearbeitet und alle ihre Kunden im Bus freundlich behandelt. Sie habe die Schülerinnen und Schüler zuverlässig zur Schule und wieder nach Hause gebracht. „Und nun lässt man uns im Regen stehen.“

Dabei wäre es so einfach gewesen die Beschäftigten zu schützen. „Bereits vor Jahren hat die EU die Möglichkeit geschaffen, eine Übernahme des Personals bei Neuvergaben von Busleistungen zur Bedingung zu machen“, erklärt Christian Gebhardt vom gewerkschaftsnahen Verein mobifair. „Die Regelung wurde extra geschaffen um Lohndumping zu verhindern und um soziale Härten zu vermeiden.“

Doch Landrat und Kreistag wiegelten im Vorfeld der Ausschreibung gegenüber den besorgten Betriebsräten und mobifair ab. Stattdessen versteckte man sich hinter dem schlechten Landestariftreuegesetz in Baden-Württemberg, anstatt selbst Verantwortung für die Beschäftigten zu übernehmen, was ohne jedes rechtliche Risiko möglich gewesen wäre, wie zahlreiche Ausschreibungen im Bundesgebiet beweisen. Doch so wird es halt vermeintlich billiger. Ausgewählt wurde zu 70% nach Preis, zu 30% nach Umweltkriterien. Doch ob man sich im Kreis überhaupt mit sozialen Vergabekriterien beschäftigt hat, bleibt völlig offen. mobifair glaubt dies aber nicht. Man habe die zum großen Teil ortsansässigen Beschäftigten im Stich gelassen. Ebenso offen bleibt die Frage, ob sich künftig ausreichend qualifiziertes Personal zu den neuen Bedingungen finden lässt. In der Vergangenheit kam es wegen des Personalmangels in der Branche deutschlandweit schon zu massiven Problemen, darunter Fahrtausfälle und nicht angefahrne Haltestellen.





Guten Morgen, EBA.

.....
mobifair begrüßt, dass das Eisenbahn -Bundesamt (EBA) endlich das Thema Anforderungen an Prüfungen für Triebfahrzeugführer ernster als bisher in den Fokus nimmt. So werden künftig Prüfungsbescheinigungen ohne namentlich aufgeführte Prüfer nicht mehr akzeptiert. Das ist lobenswert, sollte aber eine Selbstverständlichkeit sein, meint Helmut Diener, Vorsitzender von mobifair e.V. und sieht das EBA diesbezüglich immer noch meilenweit vom Niveau der Industrie- und Handelskammern (IHK) entfernt.

Hintergrund dieser Anpassung ist sicher auch der „Druck von außen“. Insbesondere hat mobifair immer wieder die teils dubiose Ausbildung in den viel zu vielen und teilweise nicht mehr kontrollierbaren Ausbildungsschulen angeprangert. Das beginnt beim Eignungstest für eine Ausbildung zum Lokführer und endet letztendlich im Prüfungsverfahren. Wer wen und wie prüft ist kaum nachvollziehbar, wenn man sich einer zentralen Prüfungsdatenbank und einem einheitlichen Rahmenlehrplan verweigert. Die Verantwortung, wie und wo Lokführer ausgebildet werden und letztendlich mit welcher Qualität diese dann eingesetzt werden dürfen, obliegt dem EBA. Solange die sicher gut gemeinten Fördermaßnahmen des Bundes für eine Ausbildung zum Lokführer offensichtlich dafür Sorge tragen, das entsprechende Ausbildungsschulen wie Pilze aus dem Boden schießen und das EBA die Zulassung und Kontrolle nicht ernster nimmt, solange wird dieses lukrative Geschäftsmodell gefüttert werden und teils Lokführer zum Einsatz kommen, die vor zehn Jahren die Prüfung nicht bestanden hätten. Trotz Personalnot bei Lokführern darf dieses Berufsbild nicht zum „Schmuddeljob“ werden.

mobifair fordert, dass nur die Unternehmen eine staatliche Förderung für die Ausbildung erhalten, die mindestens 50 Prozent ihres Personalbedarfes auf eigene Kosten ausbilden. Des Weiteren fordert mobifair vom EBA die Abkehr von sogenannten „Dokumentenprüfungen“ und verlangt die Zulassung einer entsprechenden Ausbildungsschule erst nach einer persönlichen Qualitätszertifizierung vor Ort, mit einer anschließenden dichten Qualitätskontrolle. Vom Gesetzgeber verlangt mobifair zudem die Anpassung der Triebfahrzeugführerscheinerordnung. In dieser sind klare Vorgaben zur Eignung und Befähigung vorzugeben. Dazu gehören ein Rahmenlehrplan und eine zentrale Prüfungsdatenbank. Verwendungsmäßige Ausbildungen, Lokführer sagen dazu auch „Schnellbesohlungen“, müssen zur Ausnahme werden. Nur eine IHK-geschützte duale Ausbildung als „Eisenbahner im Betriebsdienst Fachrichtung Lokführer und Traktion“, hält das sicherheitsrelevante Berufsbild Lokführer am Leben und sorgt für Zuverlässigkeit und Sicherheit im Bahnverkehr.

