

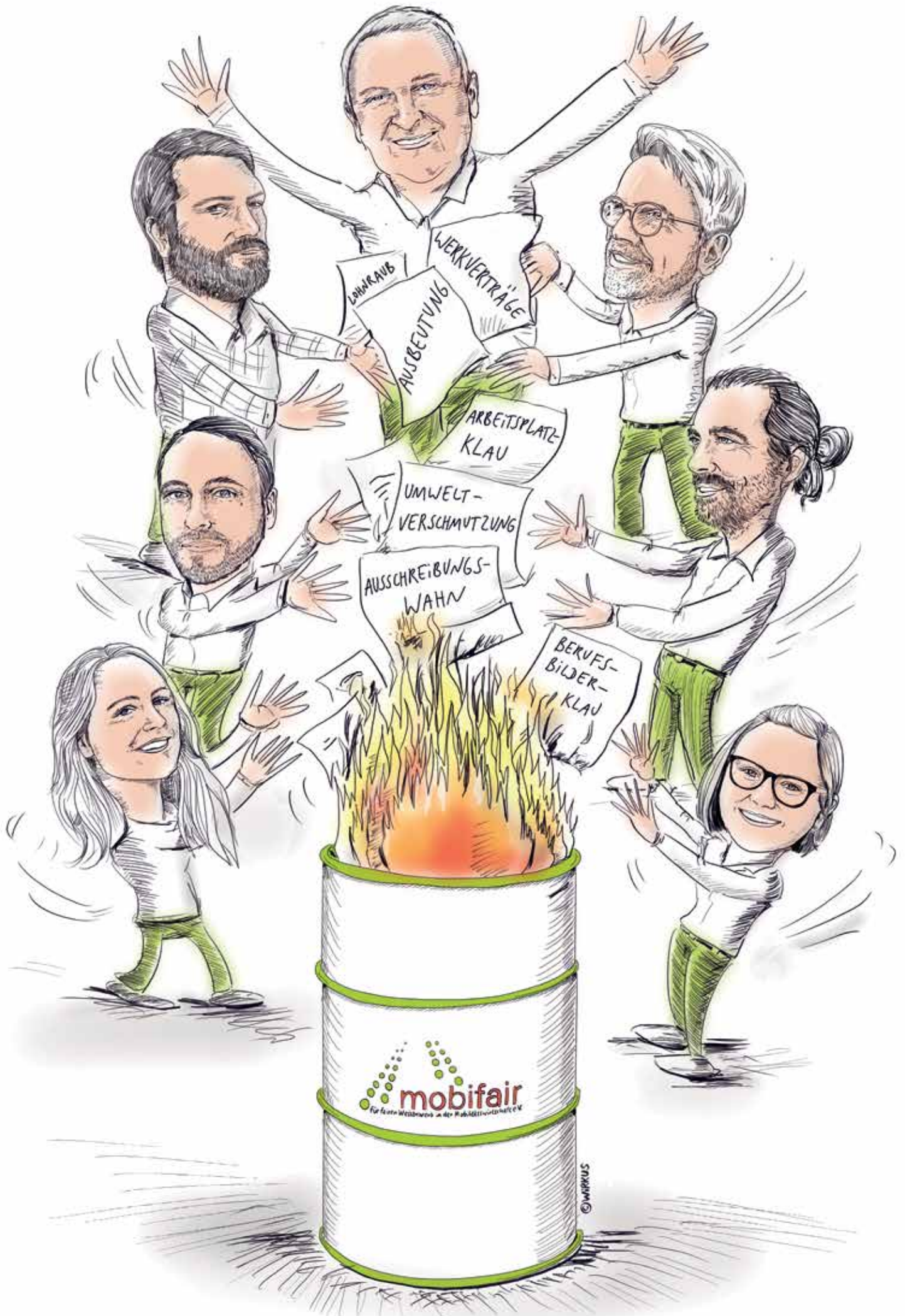
mopinio

Das mobifair-Magazin



LOHN- UND SOZIALDUMPING

mobifair
bleibt dran



Editorial



Es war wieder einmal ein sehr ereignisreiches Jahr. Das Schlimmste ist und bleibt leider noch immer die Pandemie, die in alle Bereiche des beruflichen, aber auch unseres privaten Lebens vorgedrungen ist.

Wir hoffen, dass wir alle gesund bleiben und wir wünschen uns, dass wir alle die Kraft haben mehr füreinander da zu sein, uns gegenseitig zuzuhören und die Sorgen und Nöte des jeweils Anderen zu verstehen. In unserer Mobilitätswelt läuft einiges falsch. Bei Vergaben im Nahverkehr bekommt noch immer der Billigste den Zuschlag. Wo das hinführt, zeigen Beispiele wie Abellio und Keolis auf der Schiene, aber auch bei Busvergaben steigt die Not.

Liegt der Karren dann im Dreck wie in NRW, wird mit zig Millionen nachgesteuert. Das hätte man sich sparen können wenn direkt mehr Wert auf Qualität als auf den Preis gelegt worden wäre. Wir brauchen dringend eine Offensive für mehr Qualität für den Bus wie für den Zug.

Stilblüten treibt die Geldgier auch noch immer bei der Ausbildung und dem Güterverkehr. Manchmal ist es die schlechte und unqualifizierte Ausbildung, mit der öffentliche Gelder abgezockt werden, und manchmal ist es auch kriminell. Da werden Lokführer nach Deutschland geholt und als Arbeitsklaven ausgebeutet. Wehren können sie sich selten, denn zu groß ist die Angst vor Arbeitsverlust und folgender Abschiebung. Was ist das für eine Zeit?

Wir werden auch im nächsten Jahr unsere Finger wieder in die Wunden legen. Ob Zug, Bus oder beim dazugehörigen Dienstleistungsbereich. Wir werden weiter da sein und nun auch in direkter Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales. Auf dieses Projekt sind wir mächtig stolz. Und stolz sind wir auch auf unsere Mitglieder, all die ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer, unser hauptamtliches Team und unser Präsidium. Danke - Gute Arbeit. Weiter so und vor allem ein gesundes Neues Jahr 2022. Alles andere bekommen wir schon hin.

Helmut Diener und Dirk Schlömer, Vorstand

Aus dem Inhalt



TITELTHEMA: MOBIFAIR BLEIBT DRAN

mobifair
Mitgliederversammlung: S. 4

Nepper, Schlepper,
Lokführerfänger S. 10

Abellio – Insolvenz, Chaos,
Enttäuschung, Schuld S. 7

Ausbildungsschulen –
Es wird immer schlimmer!S. 12

Minister lässt Lohndumping bei
Bus-Ausschreibungen zuS. 9

mobifair
zeichnet BOB und BRB aus 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
Marie Krüger
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

mobifair-Mitgliederversammlung 2021

Frankfurt - mobifair Zentrale, 01. Dezember 2021. mobifair ist online und fast 100 Mitglieder sind dabei und zeigten großes Interesse an der diesjährigen Mitgliederversammlung. Es war auch viel los im vergangenen Jahr: Die Projektarbeit, die Auseinandersetzungen zum Thema faire Ausschreibungen und die Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Arbeit und Soziales zum Thema Arbeitsschutz und Unfallverhütung – Brennpunkt Verkehrsmarkt. In der Recherche und dem Aufdecken von dubiosen Machenschaften von Ausbildungsschulen bis hin zu unwürdigen Arbeitseinsätzen von Lokführern aus Osteuropa.

Dirk Schlömer startete mit dem Langzeitprojekt zur Sicherung der Beschäftigungsbedingungen im Schienenbahnverkehr. Wie bei der letzten Mitgliederversammlung bereits berichtet, ging es in NRW um einen Streit mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr zur Personalübernahme bei Betreiberwechsel. „Leider ließ uns der VRR keine andere Wahl als zu klagen“, bemerkte Dirk Schlömer. „Nun sieht es so aus, als dass wir innerhalb der zweiten Instanz eine außergerichtliche Einigung hinbekommen.“

Das zweite Thema war natürlich die Pleite von Abellio und der Ausstieg der SNCF aus Keolis. „Um den SPNV Markt zu stabilisieren brauchen wir jetzt eine Qualitätsoffensive“, fordert Dirk Schlömer. „Wir haben dazu bereits ein Konzept ausgearbeitet und dem VRR vorgestellt. Das muss jetzt schnellstmöglich umgesetzt werden, sonst stehen die nächsten Pleiten vor der Tür.“

Im Anschluss wurde ein neues Projekt vorgestellt. Mit dem Projekt „Arbeitsschutz und Unfallverhütung Brennpunkt Verkehrsmarkt“ konnte mobifair zum ersten Mal eine öffentliche Förderung erhalten. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) unterstützt damit den Kampf gegen Billigunternehmen bei Bus und Bahn, die mit Verstößen gegen den sozialen Arbeitsschutz ihr Geld verdienen. „Wir werden mit diesem Projekt informieren, draußen recherchieren und auch eine neue App einführen, über die betroffene Kolleg*innen Auffälligkeiten und Verstöße am Arbeitsplatz an mobifair schicken und Unterstützung in Anspruch nehmen können. Im Rahmen des Projekts wird mobifair über

Arbeitsschutzregelungen aufklären und gibt Beispiele für Möglichkeiten der Unfallverhütung. Es soll eine aktive Hilfestellung geliefert werden, insbesondere im Bereich Bus- und Schienenverkehr.

Im zweiten Teil des Jahresberichts informierte Helmut Diener über die laufenden Recherchen. Ganz vorne stand ein Thema: Lokführer aus Osteuropa, die

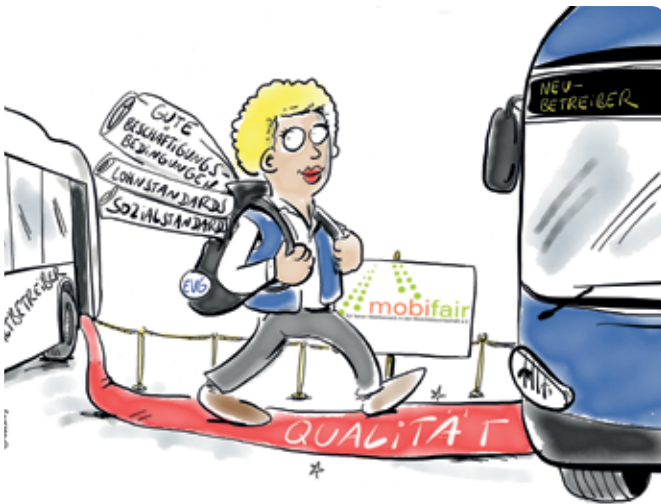




über einen dubiosen Personalvermittler bei einem Personaldienstleister gelandet sind, der diese Menschen an sich knabberte und mit unwürdigen Arbeitseinsätzen durch Deutschland schickte. Mit einem Video-Einspieler, der im neuen Jahr auf der mobifair-Homepage abrufbar sein wird, wurde die Recherche untermauert und die Betroffenheit war erkennbar. Hierzu auch der Bericht auf Seite 10. Recherchen zeigen mobifair immer wieder, dass auch die Machenschaften rund um die Ausbildung von sogenannten Quereinsteigern und der Umgang mit Bildungsgutscheinen immer kriminellere Formen annehmen. Es geht von den Vorwürfen der Verschleppung der Ausbildungszeiten, über den Verkauf von Prüfungsfragen bis hin zu Belästigungen am Arbeitsplatz. Über den mobifair-Anwalt haben wir die Vorgänge beim Eisenbahn-Bundesamt, als zuständige Zulassung- und

Kontrollbehörde, angezeigt. Auch die Agentur für Arbeit ist verständigt und prüft die Abläufe. „Es ist unglaublich“, so Helmut Diener, „was noch alles passieren muss, um die Behörden wachzurütteln und den verantwortlichen Ministerien aufzuzeigen, dass diese Liberalisierung von Regeln das gute alte Eisenbahnsystem aushebeln und Schmutzbetrieben freien Eintritt gewährt“. mobifair wird nicht lockerlassen. Auch beim Thema Personalübergang und Ausschreibungen nicht. Immer mehr EVUs und Busunternehmen geraten in Schieflage. Im großen Spielfeld im SPNV-Wettbewerb ist es Abellio, die aufgrund von Fehlplanungen ihre Kosten nicht mehr decken kann und sich zurückziehen wird. Im Spielfeld des ÖPNV sind es die Busunternehmen, denen die Busfahrer ausgehen und somit die ihnen aufgetragenen Linien nicht mehr bedienen können. All das hätte man





verhindern können, all das kann man noch verhindern, wenn man in Zukunft den Ausschreibungswettbewerb mit fairen und seriösen Ausschreibungsverfahren begegnet. Dazu gehören neben bester Qualität der Fahrzeuge, verlässliche Fahrpläne vor allem auch tarifgeschützte Sozialstandards und die beste Qualifikation der Beschäftigten. Wer dagegen ist, der muss sich gefallen lassen, auch in Zukunft als „Versager“ zu gelten. „Billig Aufträge zu erteilen ist keine Kunst, dazu braucht es keine studierten Rechtsexperten und overschlaue politische Mandatsträger. Die Kunst besteht darin, nur dem den Auftrag zu erteilen, der es auch verlässlich kann und die Menschen, die die Arbeit verrichten, respektvoll behandelt“. Deshalb hat mobifair im Projektteil Bus die Kampagne „Fair Bus“ in Planung. Ein Ziel ist es, bei den Vergabeentscheidungen die Menschen mit einzubinden, die betroffen sind: Die Fahrgäste und die Busfahrerinnen und Busfahrer.

Für Helmut Diener steht weiter fest: „Wir werden überall gebraucht. Es wird nicht weniger, die Baustellen werden größer“.

Auch die mobifair GmbH konnte sich ein wenig von den durch die Pandemie verursachten wirtschaftlichen Einschnitten erholen. Geholfen haben Zertifizierungen, so auch in diesem Jahr die Auszeichnungen der Bayerischen Oberlandbahn und der Bayerischen Regiobahn und Teile des Unternehmens WISAG. Auch im Bildungsgeschäft war man aktiv und hat in Kooperation mit der EVA-Akademie Schulungsmaßnahmen durchgeführt und unterstützt. Zum Thema Werkverträge wurde eine Broschüre erstellt, die vor allem Betriebsräten aufzeigen soll, wie man sich gegen diese „unliebsamen Eindringlinge“ wehren kann. Auch hier gilt es, Kernarbeit zu schützen und diese nicht irgendwelchen Haien zu über-



lassen, die mit Porsche und Goldkettchen ihre Beschäftigten ausbeuten.

„Wir werden überall gebraucht ...“

Dirk Schlömer brachte die Mitglieder auf den neuesten Stand von mobifair International. Er berichtete über die Fahrt mit dem Connecting Europe Express, die im September 2021 stattfand. Dort konnte mobifair seine Ziele direkt gegenüber Mitgliedern der Europäischen Kommission äußern: Eine Verbesserung der Ausbildung für Zugpersonal – keine Absenkung der Qualität, keine weitere Liberalisierung im Fernverkehr – national und grenzüberschreitend und klare Verlagerungsziele von der Straße auf die Schiene.

Dann ging es in der Tageordnung weiter. Nach dem finanziellen Jahresrückblick, der Entlastung des Vorstands und der Vorschau auf das Haushaltsjahr 2022 übernahm Jörg Krüger das Schlusswort und bedankte sich bei allen für die geleistete Arbeit.

mobifair-Fazit: Auch dieses Jahr war die Mitgliederversammlung ein voller Erfolg. Trotz Pandemie, die weiterhin unser Leben erschwert, bleiben wir am Ball und haben unser Ziel vor Augen. Alle Mitglieder spielen dabei eine wichtige Rolle – ohne sie wären wir nicht da, wo wir heute sind. Wir danken euch für eure Unterstützung und hoffen, dass wir euch im nächsten Jahr wieder persönlich begrüßen dürfen.



ABELLIO – INSOLVENZ, CHAOS, ENTTÄUSCHUNG, SCHULD

.....
Wir könnten sagen „Wir haben es immer schon gewusst“. Doch das ist zu kurz gegriffen. Bei dem Untergang von Abellio im deutschen SPNV-Markt kamen mehrere Punkte zusammen und wie immer, gibt es auch mehrere, die nun für das endgültige „Aus“ verantwortlich sind.

Für Abellio selbst scheint der Grund bei der Corona Pandemie, den zahlreichen Baustellen und den damit verbundenen hohen Pönalezahlungen, sowie den unerwartet gestiegenen Personalkosten zu liegen.

Doch das Verteilen der Schuld auf viele andere Schultern führt letztlich zum Ergebnis, dass Abellio selbst bei der Kalkulation der eigenen Angebote auf ganzer Linie versagt hat.

Ja, es stimmt, dass die Pönalezahlungen an die Aufgabenträger, die für Verspätungen und Zugausfälle von den Verkehrsunternehmen auf der Schiene an die Aufgabenträger zu zahlen sind, mittlerweile in ganz Deutschland jedes Jahr im dreistelligen Millionenbereich liegen. Es stimmt auch, dass die hohe Netzauslastung durch mehr Züge, sowie die Instandhaltung der Trassen unter dem „rollenden Rad“ mittlerweile zu wachsenden Beeinträchtigungen führen. Richtig ist auch, dass in den vergangenen Jahren durch den Fachkräftemangel die gesamte Branche händeringend nach Personal sucht und damit auch die Löhne entsprechend gestiegen sind. Doch diese Entwicklungen waren absehbar und sind anscheinend von Abellio bei der Kalkulation völlig ignoriert worden. Rechnet man die Nachforderungen von Abellio gegenüber den Aufgabenträgern und deren kalkulierte Mehrkosten für Notvergaben in NRW, Baden-Württemberg und Sachsen-Anhalt zusammen, dann kommen hohe dreistellige Millionenbeträge heraus. Alleine in NRW sollen rund 400 Mio. Euro zusammenkommen.

Doch die Schuld trifft Abellio nicht alleine. mobifair mahnt schon seit Jahren an, dass immer nur das billigste Angebot den Zuschlag im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erhält. Damit machen sich die Aufgabenträger ebenso mitschuldig an dem derzeitigen Desaster. „Wer keinen Wert auf Qualität legt, bekommt auch keine“, sagt mobifair Vorstand Dirk Schlömer. „Was wir jetzt brauchen, ist ein generelles Umdenken in der gesamten Branche. Das bedeutet mehr Qualität, mit strengen Vorgaben für Personalstärke, ausreichenden Ausbildungsquoten und regelmäßigen Kontrollen der Unternehmen. Bereits im vergangenen Jahr hat mobifair dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hierzu ein Konzept übergeben.“

Besonders bitter an dem Fall von Abellio ist, dass die Beschäftigten bis zum letzten Moment seitens der Geschäftsführung im Unklaren über die tatsächliche Situation gelassen worden sind. Das Management hat das Unternehmen in den Konkurs geführt und trotzdem versucht, so weiterzumachen wie bisher. Nun ist Abellio endgültig pleite und gibt auf. Den Scherbenhaufen dürfen andere zusammenfegen.

Während in Sachsen-Anhalt und Baden-Württemberg Notvergaben und Betreiberwechsel einigermaßen geordnet vor sich gingen, ist dies in NRW eine nervliche Belastungsprobe für alle Beteiligten.

Für mobifair stehen hierbei die Kolleginnen und Kollegen im Vordergrund. Sie sind völlig verunsichert und zurecht enttäuscht. Deshalb müssen nun die losen Erklärungen der Aufgabenträger und verbindliche in vertragliche Regelungen gegossen werden. Alle Beschäftigten müssen eine verlässliche Perspektive erhalten und vor negativen Auswirkungen dieses Desasters geschützt werden.

mobifair steht an der Seite der Kolleginnen und Kollegen und fordert, dass alle Beteiligten sich endlich ihrer Verantwortung gegenüber den Beschäftigten und den Nutzern bewusst werden.

Es braucht im Schienenpersonennahverkehr dringend eine Qualitätsoffensive die Auftragsvergabe und den Schienennahverkehr insgesamt umfasst. Ansonsten wird der Marktausstieg von Abellio und auch von Keolis nicht der Letzte sein.



AKTUELLE SPNV-VERGABEN

.....
Im Rahmen des Langzeitprojektes „Personalübergang und Sozialstandards (Tariftreue)“ beobachtet und begleitet mobifair den Ausschreibungswettbewerb in Deutschland – gerne auch sehr kritisch. Zu drei ganz unterschiedlichen SPNV-Ausschreibungen aus verschiedenen Regionen des Landes liegen nun Vergabeentscheidungen vor.

Entscheidung im Akku-Netz Schleswig-Holstein

Es hat etwas gedauert, bis die endgültige Vergabeentscheidung im XMU-Netz Schleswig-Holstein gefallen ist: Ab Dezember 2023 übernehmen die Osthannoversche Eisenbahn (OHE) und die Nordbahn (NBE) Strecken, die bisher von DB Regio und NBE erbracht worden sind.

Im Februar hatte der Aufgabenträger nah.sh entschieden, dass künftig RDC AUTOZUG Sylt GmbH, NBE und OHE die Verkehrsleistungen im Umfang von insg. rund 10,4 Mio. Zkm p.a. erbringen sollen. Ein Mitbewerber hatte gegen diese Vergabeentscheidung Einspruch bei der Vergabekammer Kiel eingelegt, zunächst ohne Erfolg. In der zweiten Instanz hat jedoch das Oberlandesgericht Schleswig-Holstein festgestellt, dass RDC nicht die geforderte technische und berufliche Leistungsfähigkeit

nachweisen konnte und daher auszuschließen ist. In einem der drei Lose mussten dann die Angebote neu bewertet werden. Den Zuschlag hat nun die NBE erhalten.

An der Verunsicherung bei den bisherigen Beschäftigten bei DB Regio hat sich jedoch wenig geändert. Sie ist immer noch groß, auch wenn die Ausschreibung einen Personalübergang für Tf, KiN und Disponenten vorgesehen hat. mobifair begrüßt, dass Vergabeentscheidungen kritisch hinterfragt werden, erwartet aber nun, dass den bisherigen Beschäftigten Ängste genommen und gute Übernahmeangebote gemacht werden. Ohne sie wird es 2023 keine erfolgreiche Betriebsaufnahme geben. Wertschätzung muss daher jetzt höchste Priorität haben.

Neue Betreiber des Expressverkehrs Ostbayern

Zum Betreiberwechsel kommt es im Dezember 2023 auch im Netz „Expressverkehr Ostbayern“, besser bekannt unter dem Namen ALEX Nord und betrieben von der Länderbahn. Die Verbindungen zwischen München, Regensburg und Hof bzw. Furth im Wald wurden von der BEG für eine Übergangszeit bis Dezember 2026 in zwei Losen als Nettoverträge ausgeschrieben und umfassen rund 4 Mio. Zkm pro Jahr. Los 1 (mit Ziel Hof) übernimmt DB Regio. Los 2 (mit Ziel Furth im Wald mit Verlängerung nach Prag durch die tschechische D) soll die Allegra Deutschland GmbH erhalten, eine neu gegründete Auslandstochter der Österreichischen Bundesbahnen

(ÖBB). Zeitgleich mit dem Marktaustritt von Abellio und Keolis steigt damit ein neues Tochterunternehmen einer Staatsbahn in den deutschen Markt ein. Aktuell läuft aber noch ein Nachprüfungsverfahren.

mobifair steht bereits in Kontakt mit deutschen und österreichischen Betriebsräten sowie EVG, vida und mobifair Österreich, damit von Anfang an faire Lohn- und Sozialstandards eingehalten werden. Es ist davon auszugehen, dass Allegra sich auch auf weitere Netze in Bayern bewerben wird, z.B. im Werdenfelser Land, im Bayerischen Oberland oder für das Rosenheimer Kreuz.

Kein Betreiberwechsel im Pfalznetz

Erleichterung bei Beschäftigten in Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und dem Saarland: Der neue ist auch der alte Betreiber. DB Regio konnte sich beide Lose des Pfalznetzes sichern und kann damit ab Dezember 2023 bis 2040 weiterfahren. Doch es gibt auch Neuerungen: In einem Teil des Netzes kommen sogenannte batteriehybride Fahrzeuge (BEMU) zum Einsatz. Diese nutzen in elektrifizierten Streckenabschnitten den Fahrdrat, um ihre Akkus zu laden und fahren in nicht elektrifizierten Abschnitten batteriebetrieben. Dies war eine Vorgabe der drei Aufgabenträger ZSPNV-Süd,

NVBW und ZPS. Bei der Ausschreibung wurden Vorgaben zu Personalübergang, Ausbildungsquote, Tf-Reserve und zur Eigenerbringung gemacht. Aus mobifair-Sicht weniger positiv ist jedoch die Tatsache, dass auf einem großen Teil der Leistungen lediglich jeder zweite Zug mit einem KiN besetzt werden muss und es bei der Eigenerbringungsquote von mind. 90% eine Öffnungsklausel gibt. Hier sollten die Aufgabenträger bei ihrer nächsten Ausschreibung auf jeden Fall nachbessern.

Minister lässt Lohndumping bei Bus-Ausschreibungen zu

.....
Es ist passiert! Wie schon im vergangenen Jahr von Betriebsrät*innen aus Niedersachsen befürchtet, ist jetzt eine Bussausschreibung gestartet, bei welcher der deutlich niedrigere GVN-GÖD-Tarifvertrag als Lohnuntergrenze vorgegeben wird (siehe Info-Kasten). Es geht um Verkehre in und um Holzminden. Betroffen ist nicht nur der Betrieb RBB Regionalbus Braunschweig GmbH mit allen Mitarbeiter*innen, sondern auch deren Familien, alle ÖPNV-Nutzer*innen und Schulkinder.

Aktuell wird dort der Tarifvertrag der EVG angewandt, mit den Wahlmodellen, den Leistungen des Fonds soziale Sicherung und weiteren, teilweise hart erstreikten Tarifleistungen. Torsten Ledig, Betriebsratsvorsitzender der RBB, ist verzweifelt: „Wie soll jemand bei einer 45-Stunden-Woche und einem Gehalt von ca. 2.000 € Brutto eine Familie ernähren? Da muss man, um Zuschüsse für Miete und andere notwendige Bedürfnisse zu bekommen, ständig beim Amt betteln gehen!“ mobifair sieht das sehr kritisch. So ein Dumpingtarifvertrag führt zu Ausbeutung und Überstunden. Folgen davon können u. a. psychische Belastungen und Müdigkeit sein. Diese Ausbeutung gefährdet somit auch die Sicherheit im Straßenverkehr. Aber auch die Abwanderung aus dem Beruf als Busfahrer ist unter diesen Bedingungen absehbar. Weil der Arbeitsmarkt in diesem Bereich sehr ausgedünnt ist, versucht man mit Busfahrern insbesondere aus osteuropäischen Ländern Abhilfe zu schaffen. Da beginnt die nächste „Versklavung“ von Menschen in der Verkehrswirtschaft. Es fehlt oft an den notwendigen Sprachkenntnissen und teilweise auch an

der Qualifikation. Es fehlt an ordentlichen Unterkünften und man nimmt offenbar gerne in Kauf, dass diese Beschäftigten ihre Rechte gar nicht kennen. „Es ist ein Skandal, was hier die Politik veranstaltet“, meint Franziska Ackermann von mobifair. Achim Schraml, Sprecher der Zentralen Fachgruppe Bus der EVG, findet es beschämend, dass die regionalen Politiker oft gar nicht auf dem Schirm haben, was es mit Ausschreibungen im ÖPNV auf sich hat und dass „LKW-Fahrer, die Tiere transportieren, besser überwacht und bezahlt werden, als Busfahrer*innen, die Kinder zur Schule fahren“. mobifair hilft mit, diesen Billigwahn zu Lasten fairer und geschützter Ausschreibungen zu bekämpfen und hat dazu bereits alle Fraktionsvorsitzenden im Kreistag angeschrieben, um auf die gravierenden Probleme und Gefahren hinzuweisen. Auch wird mobifair die geplanten Aktionen der Betriebsräte und der EVG vor Ort unterstützen. Mit an Bord ist auch die Landtagsabgeordnete und SPD-Fraktionsvorsitzende im Kreistag von Holzminden, Sabine Tippelt. Sie stellt sich an die Seite der betroffenen Kolleginnen und Kollegen.

Hintergrund:

Das niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung hat im Jahr 2020 den Tarifvertrag zwischen der Gewerkschaft öffentlicher Dienst (GÖD) und dem Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) entgegen der Empfehlung des Tariftreuebeirats und gegen Widerstand von DGB, Einzelgewerkschaften und Parteien in die Liste der repräsentativen Tarifverträge bei öffentlichen Ausschreibungen von Busverkehrsleistungen aufgenommen. Dies bedeutet, dass Busunternehmen, die öffentliche Linienverkehre betreiben, ihre Beschäftigten nur noch mindestens in der Höhe des GVN-GÖD-Tarifvertrags entlohnen müssen. Der Stundenlohn liegt danach bei 12,01 Euro bei einer 45-Stunden-Woche und somit bis zu 5 Euro unter den bisherigen repräsentativen Tarifverträgen (TV-N und AVN). Erfahrungsgemäß werden sich tariflich nicht gebundene Busunternehmen werden sich an dieser neuen Untergrenze orientieren und

tarifgebundene Unternehmen werden noch stärker als bisher unter Druck gesetzt, Einsparungen vorzunehmen, um im Wettbewerb konkurrenzfähig zu bleiben. treffen. Mittelfristig wird dies auch zu Ausgründungen von Tochterunternehmen ohne Tarifbindung führen und damit die Tarifbindungsquote senken. Belegschaften werden gespalten und die Qualität der Leistungserbringung wird sinken, weil sich immer weniger Menschen finden werden, die bereit sind, zu diesen Bedingungen den verantwortungsvollen Beruf des Busfahrers zu ergreifen. Auf dem Weg hin zu einer ökologischen Verkehrswende wäre dies fatal. mobifair hat sich bereits im September 2021 an den niedersächsischen Landkreistag gewandt – die Antwort war sehr ernüchternd und hat lediglich auf das Wirtschaftsministerium verwiesen. Dabei könnten die Landkreise als Aufgabenträger durchaus das Schlimmste verhindern, z.B. mit der Vorgabe eines geschützten Personalübergangs.

Nepper, Schlepper, Lokführerfänger ...

Qualifizierte Lokführer aus der Ukraine werden über einen Personalvermittler mit Sitz in Dresden (Name ist mobifair bekannt) rekrutiert und an scheinbar dubiose Personaldienstleister im Eisenbahnmarkt weitergereicht. Dafür, dass die betroffenen Lokführer, die eine neue Heimat und Aufgabe suchen und ihre Vermittlung selbst bezahlen müssen, kassiert der Personalvermittler viel Geld. Das hat schon den Anschein von „Nepper und Schlepper“.

Sind die Lokführer im Unternehmen eingesetzt, werden ihnen wichtige Dokumente vorenthalten und sie werden mit „Knebelverträgen“ ausgestattet. Unter anderem mit einem dubiosen Fortbildungsvertrag, mit dem der Arbeitgeber bei einer vorzeitigen Beendigung des Arbeitsverhältnisses richtig viel Geld als Rückerstattung verlangt. Nochmal als Hinweis: Es geht hier um sehr gut ausgebildete Lokführer, die alle eine hohe Qualifikation und Fahrpraxis nachweisen und denen das EBA einen für Europa gültigen Lokführerschein ausgestellt hat. Dazu kommt noch, dass ein Arbeitsverhältnis mit Menschen aus einem nicht der EU angehörigen Staat deren Bleiberecht begründet. Keine Arbeit heißt letztendlich Abschiebung. Das nutzt das ebenfalls in Dresden ansässige Unternehmen (Name ist mobifair ebenfalls bekannt) brutal aus. Die Kollegen werden nur mit Handy ausgestattet und mit Verstößen gegen das Arbeitszeitgesetz quer durch Deutschland gehetzt.

Nun hat sich aber ein Lokführer gewehrt und wollte sein Recht einfordern. Mit Rechtsschutz seiner Gewerkschaft kam es zu berechtigten Forderungen dem Arbeitgeber gegenüber nach Einhaltung aller Regeln und Gesetze. Daraufhin wurde dem Kollegen auf einer sehr gemeine Art das Arbeitsverhältnis gekündigt. Der Arbeitgeber zwang ihn zu einer Wissensprüfung. Ohne Ankündigung,

ohne Vorbereitungszeit und ohne Prüfberechtigung. Niemand hätte unter diesen Bedingungen diese Prüfung bestehen können. Aus der Anspruchsklage wurde nun eine Kündigungsklage.

Dieser Vorgang brachte nach Meinung von mobifair viele kriminelle Machenschaften ans Licht. mobifair berichtet hier zunächst nur von der Spitze des Eisbergs. Die Ziele sind klar: Die betroffenen Lokführer müssen in Deutschland bleiben und brauchen gute und seriöse Arbeitsplätze. Der betreffende Personaldienstleister muss seinen Platz im Verkehrsmarkt verlieren und die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs), die sich an solchen „Verleihern“ bedienen, brauchen dringend Besuch vom EBA und von den Gewerbeaufsichtsämtern. Um den Personalvermittler muss sich der Zoll und das Finanzamt kümmern. mobifair hat den Ministerpräsidenten von Sachsen, Herrn Michael Kretschmer, informiert.

mobifair meint: „Wer bescheißt, entgleist und wer mit Menschen handelt ist ein Menschenhändler“, wie es Helmut Diener als Vorsitzender des Vereins zum Ausdruck bringt. mobifair wird hier aktiv dranbleiben, den Betroffenen helfen und weiter über diese schändlichen Fälle berichten.



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Arbeit und Soziales

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Interview mit Simone Hennig

(Geschäftsstellenleiterin EVG Dresden)



Wie wurde die EVG auf das Problem der ukrainischen Lokführer aufmerksam? Wie fand das an?

„Im August riefen uns die beiden Kollegen an, weil sie Mitglied in der EVG werden wollten. Wir haben beide als Mitglieder aufgenommen. Bald danach bat Artem um einen persönlichen Termin. Dabei hat er mir seinen Arbeitsvertrag vorgelegt und da bin ich direkt stutzig geworden. Wir haben dann erstmal die Unterlagen gesichtet“

Welche Verstöße sind aus den Unterlagen hervorgegangen?

„Mir ist sofort aufgefallen, dass uns der Lokführer eine seltsame Reihung von Arbeitsverträgen vorgelegt hat. Daraufhin wussten wir, das ist ein Fall für mobifair.“

Dann nahm die Sache ganz schnell seinen Lauf. Wir haben festgestellt, dass er in manchen Monaten nur

drei Tage Ruhe hatte und das verstößt gegen das Arbeitszeitgesetz. Wir haben dahinter geschaut, wie die Arbeitsbedingungen aussehen. Was für mich neu war: Die Art und Weise, wie der Lokführer zum Dienst kommt. Da gibt es Ablösungspunkte, die sind fast nicht zu finden!

Wenn ein Lokführer dann nachts um 2 oder 3 Uhr absteigt, ist kein Taxi da. Dann kommt generell niemand vorbei, da könnte nicht einmal ein Auto anhalten! Außerdem stattet der Arbeitgeber sie nur mit einem Handy aus, das ist viel zu wenig.“

Was war das Erschreckendste für dich an dem Arbeitsvertrag?

„Als ich mir dann, die Unterlagen genauer angesehen habe, war ich sehr erschüttert. Sein Aufenthaltstitel war an sein Arbeitsverhältnis gebunden. Das heißt, eine Kündigung des Arbeitsverhältnisses bedeutet Abschiebung. Das ist für mich Sklaverei! Die ukrainischen Lokführer kommen hierher, um einen neuen Job und eine neue Heimat zu finden. Deshalb sollten sie auch das Recht haben, hier zu bleiben.“

Welche Rolle spielt mobifair bei dem ganzen Vorfall?

„Als die Lokführer mir ihren Arbeitsvertrag gezeigt haben und ich gesehen habe, dass der Vertrag schwere Verstöße gegen Arbeitsgesetze aufweist, war mir klar, dass ich neben dem DGB-Rechtsschutz auch mobifair einschalte. Das ist mobifair-Fachgebiet und hier wurde der Stein ins Rollen gebracht und die zuständigen Behörden mit Ministerien eingeschaltet.“

„... das ist ein Fall für mobifair.“

Ausbildungsschulen – Es wird immer schlimmer!

„Wer so ausbildet, der hat am Bildungsmarkt nichts zu suchen“, bekundet mobifair-Vorstand Helmut Diener gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt, EBA, und der Agentur für Arbeit. Gemeint ist damit eine große Ausbildungsschule in Nord-Rhein-Westfalen, die sich vor allem im Geschäftsfeld der Bildungsgutscheine für Lokführer aufhält. In der Ausbildungsschule läuft es eher schlecht als recht. Das kann man aus den Hinweisen, die bei mobifair eingingen, entnehmen.

Die Hinweise gaben den Anlass für eine breite Recherche. Unter anderem wirft man dem Unternehmen eine Verschleppung der Ausbildung und grobe Abweichungen vom Ausbildungsplan vor. Weiter erfuhr mobifair von der Einforderung von Blanko-Unterschriften und von Drohungen des Lehrpersonals. Auch der Vorwurf, dass Prüfungsunterlagen gegen Bezahlung angeboten worden sind, steht im Raum. Nun fordert mobifair das EBA auf, diesen Hinweisen nachzugehen. mobifair hat wegen der Schwere der Vorwürfe eine Anwaltskanzlei beauftragt die Ergebnisse der Recherchen dem EBA mitzuteilen. Weiter wurde die für die Förderung dieser Ausbildung zuständige Agentur für Arbeit über die Vorfälle informiert. Auch von dieser Seite wird man feststellen wollen, wie zuverlässig und seriös solche Fördergelder eingesetzt werden.

mobifair hat schon mehrfach darauf hingewiesen, dass das System hier hinkt. mobifair bleibt dabei: „Mit einem solch unkontrollierten Verteilungsprozess von Fördermitteln für die Ausbildung von Lokführern als Quereinsteiger, werden Steuergelder zum Fenster rausgeworfen. Die überreizte Zulassung von Ausbildungsschulen durch das EBA trägt dazu bei, dass diese Ausbildungsschulen im Ergebnis allzu oft schlecht oder gar nicht abliefern“. Nach wie vor ist die Durchfallquote sehr hoch, weil die Eingangsvoraussetzungen viel zu niedrig sind. Man geht von 40 bis 50 Prozent aus, die letztendlich mit bestandener Prüfung der Branche zur Verfügung stehen. Nach Berechnungen von mobifair sind das 15 bis 20 Millionen Euro, die von den Schulen ergebnislos „eingesackt“ werden. Das hat natürlich mehrere Gründe: Die meist unkontrollierten Zulassungen der Ausbildungsschulen durch das EBA, die breite Auszahlung der Fördermittel

und die ungleiche Ausbildung, weil man beispielsweise einen einheitlichen Rahmenlehrplan ablehnt. Auch der Eignungstest, der die für das Berufsfeld notwendigen Ansprüche berücksichtigt, hat keine gleichen Kriterien. Das scheint jedenfalls so, denn viele der für die Ausbildung zugelassenen Bewerber, würden bei einem Eignungstest scheitern.

Auch international versuchen sich deutsche Ausbildungsschulen für Lokführer anzubieten. Solche Machenschaften sind natürlich keine gute Werbung, um eine solide Ausbildung für Quereinsteiger anzubieten. Über die internationalen Partner von mobifair werden die Eisenbahnverkehrsunternehmen der Nachbarländer darauf aufmerksam gemacht, wer letztendlich nach der Meinung von mobifair, eine gute Ausbildung abliefern. Übrigens: Die beste Ausbildung bleibt die duale Ausbildung. In diesem Fall das Berufsbild des „Eisenbahner im Betriebsdienst Fachrichtung Lokführer/Transport“. Dieser Königsweg muss wieder schnell nach vorne gebracht werden. Es muss endlich Schluss damit sein, ein systemrelevantes und hochwertiges Berufsbild, wie das des Lokführers, so zu „ramponieren“ wie es derzeit von einigen schwarzen Schafen am Ausbildungsmarkt getan wird. Die Behörden wollen das offenbar nicht erkennen. Übrigens: Gleiches gilt auch für Fahrdienstleiter, Zugbegleitpersonal, Busfahrer und andere wichtige Berufsbilder im Verkehrsmarkt.



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Arbeit und Soziales

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

mobifair Melde-App – eure Hilfe ist gefragt!

.....
mobifair wird noch digitaler: Im Rahmen des neuen Projekts „Arbeitsschutz und Unfallverhütung – Brennpunkt Verkehrsmarkt“ wird Anfang des Jahres eine App veröffentlicht. Die mobifair Melde-App soll allen Arbeitnehmer*innen die Möglichkeit bieten, Auffälligkeiten und Verstöße am Arbeitsplatz noch schneller mitzuteilen.

Betroffene können dann direkt per App einen kleinen Text verfassen, Bilder aus ihrer Fotogalerie hinzufügen und an mobifair versenden.

Dann sind wir direkt informiert!

Auch geltende Regelungen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung sollen digital abrufbar sein.

Die App wird für alle derzeit gängigen Betriebssysteme wie iOS oder Android verfügbar sein – natürlich kostenfrei.

Jetzt braucht mobifair eure Hilfe. mobifair will auf eure Wünsche eingehen und die App gemeinsam gestalten – ganz nach euren Interessen.

Welche Funktionen dürfen in der mobifair Melde-App auf keinen Fall fehlen? Wie stellt ihr euch den Aufbau der App vor?

Ideen, Wünsche und Anregungen könnt ihr gerne an die folgende E-Mail Adresse senden:

meldeapp@mobifair.eu

mobifair bedankt sich schon jetzt für die Unterstützung!





v. l.: Daniel Martin, Arnulf Schuchmann, Helmut Diener, Torsten Leuschner und Dirk Schlömer

mobifair zeichnet BOB und BRB aus

Erneut erfüllen die Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB) und die Bayerische Regiobahn GmbH (BRB) alle Kriterien für das Sozialzertifikat des Vereins mobifair. Diese Auszeichnung bescheinigt den Bahnunternehmen vorbildliche Beschäftigungsbedingungen und eine qualifizierte Ausbildung des Personals, wie der Vorsitzende des Vereins mobifair, Helmut Diener, bei der Übergabe der Zertifizierungsurkunde betonte.

Für die BOB und die BRB ist eine gute Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat ein Selbstverständnis. „Auch wenn es mal knirscht, muss man Wege finden, um alle im Betrieb tätigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gerecht und wertschätzend zu behandeln“, betonte der Geschäftsführer der beiden Bahnbetriebe, Herr Arnulf Schuchmann. mobifair e. V. verfolgt das Ziel, dass dieses Sozialzertifikat Berücksichtigung bei den Vergabeentscheidungen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft findet.

„ ... und das kontinuierlich seit 13 Jahren“

„Es muss endlich aufhören, dass unter dem Deckmantel des „wirtschaftlich günstigsten Angebotes“ immer der billigste Anbieter den Verkehrsauftrag erhält. Diese Handlungsweise ist krachend gescheitert. Wer am Personal spart, der spart an der Qualität und das geht auf lange Sicht schief, wie andere Eisenbahnen derzeit

in mehreren Bundesländern erleben müssen“, so das Vorstandsmitglied Dirk Schlömer.

mobifair will Politik, Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen für einen Pakt für mehr Qualität im Schienenpersonenverkehr an einen Tisch bringen. Dazu gehören eine qualifizierte Ausbildung und die Beschäftigung von tarifgeschützten Personalen. Schlömer betonte, dass sich eine solche Pflicht in den Verkehrsverträgen festschreiben lässt und dann alle etwas davon haben.



v. l.: Arnulf Schuchmann, Helmut Diener und Dirk Schlömer



v. l.: Kathleen Rudolph, Helmut Diener, Torsten Leuschner und Dirk Schlömer

MITEINANDER FÜR GUTE ARBEIT

mobifair verleiht erstmalig die Sonderauszeichnung „Miteinander für Gute Arbeit!“ an den Betriebsrat der Bayerischen Oberlandbahn GmbH mit Sitz in Holzkirchen. Der Verein vergibt diese Auszeichnung an Gremien, die kontinuierlich mit guter Arbeit und hoher Anerkennung in ihrem Beschäftigungskreis überzeugen. Dazu gehört großes gewerkschaftliches Engagement und selbstverständlich auch die Unterstützung zur Umsetzung der Vereinszwecke des Vereins mobifair.

Der Betriebshalt hilft vor allem mit bei Recherchen zur Feststellung und Bekämpfung unfairer Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsmarkt. „Wichtig ist, dass man faire Beschäftigungsbedingungen selbst vorzeigen kann, bevor man andere dafür kritisiert“, betonte mobifair-Vorsitzender Helmut Diener bei der Übergabe des Preises. „Ihr tut das mit großem Einsatz für ein Selbstverständnis, dass die Wertschätzung der Kolleginnen und Kollegen in den Vordergrund stellt“.

Der Vorsitzende des Betriebsrats Torsten Leuschner, der gemeinsam mit seiner Kollegin Kathleen Rudolph die Auszeichnung durch den mobifair-Vorstand Dirk Schlömer entgegennahm, betonte, dass die Würdigungen guttue und der gesamte Betriebsrat sehr stolz auf diese Würdigung sei. Das zeigt aber auch, dass man mit guter Arbeit, auch außerhalb der Betriebsgrenzen auffällt und ein Betriebsrat-Gremium als Vorbild wirken kann. Das macht uns noch mehr stolz“.

„Wichtig ist, dass man faire Beschäftigungsbedingungen selbst vorzeigen kann, bevor man andere dafür kritisiert“



Kathleen Rudolph



mobifair – Spende statt Geschenke

Fast schon traditionell verzichten die Kolleginnen und Kollegen von mobifair auch in diesem Jahr wieder auf Weihnachtsgeschenke. Stattdessen wird das Geld an einen guten Zweck, die Bärenherz Stiftung gespendet.

mobifair berichtete zwar bereits über die tolle Arbeit der BärenherzStiftung, dennoch ist es das Thema wert immer wieder daran zu erinnern. Man bekommt es oft nicht mit, es gibt Familien unter uns, die sich in Lebenssituationen befinden, die man sich gar nicht vorstellen kann. Familien die sich mit ihren schwerstkranken Kindern in Notlagen befinden, die dringend Hilfe und Entlastung benötigen. Diese Ausnahmestände hat sich die Bärenherz Stiftung zur Aufgabe gemacht und möchte diesen Familien Lebensqualität und Fürsorge spenden. Die Betroffenen erhalten durch diese Spenden unter anderem Hilfe bei der Pflege Ihrer Kinder, verschiedene Therapiemöglichkeiten wie zum Beispiel Musik oder tiergestützte Therapien aber auch die Begleitung der Geschwisterkinder, damit diese mit der aktuellen Situation besser zurechtkommen und mit ihrer Trauer nicht allein gelassen werden. Bärenherz ist aber auch über den Tod ihres Kindes hinaus für die Eltern und Geschwister da und begleitet sie in diesem schweren Prozess, der bereits mit dem Moment der Diagnose beginnt. Diese Bemühungen sind kostspielig, aber jede Mühe und jeden Cent wert.

Gerade während der Corona Pandemie fanden und finden weniger Veranstaltungen statt, das bedeutet auch weniger Zeit um für diese gute Sache zu Sammeln. mobifair möchte erneut dazu aufrufen, vor allem in dieser schwierigen Zeit, diejenigen nicht aus dem Auge zu verlieren, die mehr Hilfe benötigen als andere. Auch in diesem Jahr unterstützt mobifair diese tolle Stiftung mit 750 €.



v. l.: Franziska Ackermann, Christian Gebhardt, Dirk Schlömer, Jörg Krüger, Natascha Nimbler, Tobias Lipser und Helmut Diener

Spenden Sie Licht in dunkelster Nacht!

Wir begleiten im Kinderhospiz Bärenherz lebensverkürzend erkrankte Kinder und ihre Familien: Liebevoll, professionell, rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr – weil jede Minute Leben kostbar ist ...

Das Kinderhospiz Bärenherz ist eine Einrichtung der Bärenherz Stiftung in Wiesbaden.

Bärenherz Stiftung

Tel. 0611 3601110-0

info@baerenherz.de • www.baerenherz.de

Spenden/Zustiftungen

Wiesbadener Volksbank • BIC: WIBADE5W • IBAN: DE07 5109 0000 0000 0707 00

Nassauische Sparkasse • BIC: NASSDE55 • IBAN: DE91 5105 0015 0222 0003 00

