

Den Guten eine Chance

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

**Hier passt alles zusammen:
Qualität aus einer Hand**



**mobifair Zertifizierungs-
und Beratungsgesellschaft mbH**

Kontakt: mobifair GmbH, Westendstraße 52, 60325 Frankfurt/Main
Telefon: +49 (69) 271 39 96 - 6 Fax: +49 (69) 271 39 96 - 77
E-Mail: info@mobifair-gmbh.eu Internet: www.mobifair-gmbh.eu

mobifair untersucht Arbeitsverhältnisse



Im Rahmen einer Studie befasste sich mobifair mit dem aktuellen Wandel unserer Arbeitsgesellschaft unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrssektors. Dabei wurden Arbeitsverhältnisse unter-

tersucht und strukturelle Zusammenhänge beleuchtet. Vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise in den Jahren 2008/2009 erlangten die Beobachtungen der verschiedenen "Flexibilisierungsinstrumente" ungeahnte Aktualität.

Seiten 4 und 5

Neuordnung des Vergaberechts

Der Bundesgerichtshof hat ein wichtiges Urteil für den Verkehrsmarkt in Deutschland gefällt. Ein zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Deutschen Bahn direkt ausgehandelter Verkehrsvertrag wurde für nichtig erklärt. Nach Meinung der Richter seien Direktvergaben nicht möglich. Der Auftrag hätte ausgeschrieben werden müssen.



Seite 6

Europaparlament beschließt mehr Rechte für Buspassagiere



Nach zwei Jahren zäher Verhandlungen zwischen Vertretern des EU-Parlaments, der Mitgliedstaaten und der Kommission konnte jetzt eine Einigung zur Stärkung der Rechte von Busreisenden erzielt werden.

Das Europäische Parlament hat in Straßburg die entsprechende Verordnung für eine EU-weite Regelung für Bus-Passagiere angenommen.

Seite 10

Unser Titelbild...

...zeigt diesmal die von Roman Bespalko gestaltete Landkarte Deutschlands. Sie ist angereichert mit den kleinen freundlich lächelnden blauen mobifair-Walen. Sie sollen zeigen, wo ein Tariftreuegesetz die Anforderungen des mobifair-Kriterienkatalogs erfüllt und wo nicht.

Je nach Qualität kann ein Bundesland bis zu fünf kleine Wale bekommen.

hc



Titelgrafik:
Roman Bespalko

Liebe Leserin, lieber Leser,

da sind wir wieder mit der neuen Ausgabe von mopinio. Über viele interessante Themen können wir auch diesmal berichten - erfreuliche und weniger erfreuliche.

Besonders schlimm ist es, immer wieder neue Schweinereien aufdecken zu müssen, die sich skrupellose Zeitgenossen ausdenken, um mittels Ausbeutung ihrer Beschäftigten ans schnelle Geld zu kommen.

Wie gewissenlos muss eigentlich ein Mensch sein, der schon bei der Einstellung eines Mitarbeiters darauf hinweist, dass man trotz Vollzeitjob in seinem Unternehmen von dem Geld, das man dafür bekommt nicht leben kann. "Den Rest holen Sie sich beim Sozialamt. Ihnen kann das doch egal sein, woher Sie ihr Geld bekommen", werden die bedauernswerten Menschen aufgeklärt. Und meist kommt dann noch der Spruch: "Damit Sie über die Runden kommen, und nicht so viele Abzüge haben, gibt es die eine Hälfte des Lohns offiziell und die andere schwarz auf die Kralle." Ein wirklich fürsorglicher Chef, der auf diese Weise auch noch die Sozialkassen betrügt. Arbeitnehmer, die dabei nur einmal mitmachen, machen sich des Betrugs schuldig, sind ab sofort erpressbar und begeben sich in eine unheilvolle Abhängigkeit gegenüber ihres Arbeitgebers.

Nicht nur deswegen ist es gut, dass es mobifair gibt, als die Anlaufstelle für entsprechende Hinweise, um all diesen Schurken das Handwerk zu legen.

Wir wünschen Ihnen eine schöne Osterzeit !

Viel Freude beim Lesen

Ihre mopinio-Redaktion
Frank Hercher



Herausgeber:

mobifair e.V.
Westendstraße 52
60325 Frankfurt/Main
Eingetragen im Vereinsregister
Frankfurt / M.: VR 13555

Geschäftsführer:

Helmut Diener (verantwortlich).

Redaktion:

Frank Hercher (Leitung)
Brigitte Klein
Tobias Lipser
frank.hercher@mobifair.eu

Telefon und Fax:

0611-174 666 7,

Druck:

alpha print medien AG
Kleyerstraße 3
64295 Darmstadt

Internet:

www.mobifair.eu



Die Kosten für den Bezug von mopinio sind für mobifair-Mitglieder mit dem Mitgliedsbeitrag abgegolten.

Die mobifair-Studie

Im Rahmen einer Studie befasste sich mobifair mit dem aktuellen Wandel unserer Arbeitsgesellschaft unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrssektors. Dabei wurden Arbeitsverhältnisse untersucht und strukturelle Zusammen-

hänge beleuchtet. Vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise in den Jahren 2008/2009 erlangten die Beobachtungen der verschiedenen "Flexibilisierungsinstrumente" ungeahnte Aktualität.

Aus der anfänglichen Finanzkrise entwickelte sich eine Wirtschaftskrise. Der Trend zu einer weiteren „Prekarisierung“ der Arbeitnehmer hat in dieser Krise eine deutliche Steigerung der Dynamik erfahren. Die Anzahl der prekären Beschäftigungsverhältnisse ist im Vergleich zu den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigungsverhältnissen überproportional gestiegen. Der Trend „Regelarbeitsplätze“ in prekäre Beschäftigungsverhältnisse umzuwandeln ist weiter ungebrochen. Gleichzeitig zeigte sich in der Krise, dass prekäre Arbeitsverhältnisse als erste den Sparmaßnahmen der Unternehmen zum Opfer fallen.

Eine besondere Bedeutung für die Prekarisierung haben fehlgeleitete Maßnahmen der Bundesagentur für Arbeit er-

langt. Wie mobifair aufdeckte, werden Mittel für Qualifizierungsmaßnahmen zur Weiterbildung von Arbeitssuchenden ohne ausreichende Kontrolle von der Bundesagentur an dubiose Unternehmen vergeben. Langzeitarbeitslose und Menschen mit einem geringen Ausbildungsstand wurden über spezielle Programme in Bildungsmaßnahmen vermittelt, deren einziger Zweck es war, alle möglichen Zuschüsse der öffentlichen Hand zu ergaunern ohne eine wirkliche Weiterbildung zu vermitteln.

Durch den strukturellen Wandel im Verkehrssektor und die Öffnung des Marktes ohne Implementierung wirksamer Kontrollmechanismen wird dieser Entwicklung immer noch Vorschub geleistet.

Nach der Arbeit zum Sozialamt

Das Fundament unseres Systems der sozialen Sicherung ist das klassische „Normalarbeitsverhältnis“. Dieses schrumpft in der deutschen Wirtschaft zunehmend. Dabei handelt es sich um ein unbefristetes Beschäftigungsverhältnis das sozialversicherungspflichtig und mit einem existenzsichernden Einkommen ausgestattet ist. Ein stetig wachsender Teil unserer Bevölkerung lebt und

schende bereits vor der Einstellung vom neuen Arbeitgeber auf die Zusatzleistungen der Sozialkassen hingewiesen. Die Zahl derjenigen, die arbeiten und zur Sicherung des Existenzminimums zusätzlich Hartz IV beziehen müssen, ist weiter gestiegen. Rund ein Viertel aller Hartz IV-Empfänger sind heute berufstätig: Während die Zahl der arbeitslosen Hartz IV-Empfänger um rund ein Fünftel

rund 1,4 Millionen Menschen auf ergänzendes Arbeitslosengeld II angewiesen. Darunter fallen 630.000 Aufstocker mit Vollzeit- oder Teilzeitjob sowie etwa 720.000 Hartz IV-Empfänger die mit Minijobs ihr Einkommen aufbessern. Besonders

betroffen sind die Leiharbeitsbranche, das Gast- und Verkehrsgewerbe sowie die Reinigungsdienste. Allein dort arbeitet ein Drittel aller Aufstocker. 6,5 Millionen arbeiten laut einer Studie des Instituts für Arbeit und Qualifikation (IAQ) im Niedriglohnsektor.

Kennzeichen prekärer Erwerbsarbeit

- geringe Arbeitsplatzsicherheit,
- niedriger Lohn (der deutlich unter dem Durchschnittsein kommen liegt und nicht mehr den Lebensunterhalt des Arbeitnehmers sichert),
- eingeschränkte Arbeitnehmerschutzrechte,
- reduzierte oder nicht vorhandene Sozialversicherungspflicht,
- eine zuverlässige Zukunftsplanung für den einzelnen ist nicht möglich.

arbeitet jedoch unter problematischen Bedingungen, die auch als "prekäre Arbeitsverhältnisse" bezeichnet werden. Zum Teil werden Arbeitssu-

gesunken ist, hat sich gleichzeitig die Zahl der Aufstocker auffallend vergrößert. Nach Angaben der Bundesagentur für Arbeit waren Mitte 2008

Auswirkungen auf geschützte Jobs

Es zeigt sich, dass sich die Ausbreitung unsicherer Beschäftigungsverhältnisse in einer Gesellschaft mit hoher struktureller Arbeitslosigkeit auf die noch tarifvertraglich geschützten Arbeitsbereiche auswirkt. Sie trägt dort zur Verbreitung von Arbeitsplatzängsten bei und erhöht den Druck auf die Stammelegschaften und deren Beschäftigungsbedingungen.

In allen untersuchten Bereichen, von den Ausbildungsbetrieben bis zu den Mitarbeitern im Sicherheits- und Sicherheitsbereich, ist eine grundlegende Besorgnis spürbar. Obwohl diese Beschäftigten die tarifvertraglichen Sicherungsmechanismen kennen und positiv wahrnehmen, zeichnet der Einsatz prekär Beschäftigter in ihrer unmittelbaren Nähe ein latentes Bedrohungsszenario, das Angst erzeugt.

Dort, wo Menschen zeitlich befristet tätige „Kollegen“ kommen und gehen sehen, spüren sie subjektiv eine Gefährdung ihres Arbeitsplatzes.

Dass diese Gefährdung objektiv nicht vorliegt oder zumindest nicht nachweisbar ist, beruhigt die Stimmung der Stammelegschaft nur wenig.

Viele verschiedene Strategien von Arbeitgebern, um auf Kosten der Beschäftigten den eigenen Gewinn zu steigern, konnte mobifair in der Vergangenheit schon aufdecken. Kaum ist die eine Methode entlarvt, wird bereits kurz danach das nächste perfide System angewendet. Gesetzeslücken und mangelnde Kontrollen spornen die kriminelle Kreativität der Übeltäter immer wieder an. Sie sehen den Menschen am liebsten als Billigware.

Foto: Frank Hercher



Sub-, Subunternehmer

Der Einsatz von Sub-Unternehmen stellt ein weiteres Problem dar.

Verschärft wird dies durch die Vergabe von Arbeiten an weitere Sub-Unternehmen durch den Sub-Unternehmer. Hier sprechen wir dann von Sub-Sub-Unter-

nehmen. Jedes zusätzlich in diese Ketten eingebundene Unternehmen verschärft - um selbst auch noch den erwarteten Gewinn erzielen zu können - den Lohndruck auf die am Ende der Kette stehenden Arbeitnehmer.

Ausbeutung im Praktikum

Praktikanten werden in den meisten Fällen nicht mit dem Ziel beschäftigt und betreut einen berufsorientierten Einblick in das Erwerbsleben zu erhalten, sondern diese sogenannten „Praktika“ dienen einzig dazu, billige Arbeitskräfte anzuheuern.

Die „Betreuung“ solcher „Praktikanten“ erschöpft sich in der Einarbeitung in das Aufgabengebiet. Sodann werden sie bei geringer oder ohne Bezahlung als vollwertige Mitarbeiter eingesetzt. Dies begrenzt sich nicht nur auf studentische beziehungsweise akademische Mitarbeiter.

Bereits Schüler werden vor Beginn der Berufsausbildung vom potentiellen zukünftigen Ausbildungsbetrieb oder Arbeitgeber zur kostenlosen Probearbeit aufgefordert.

Werkverträge

Mittels Werkverträgen wird das unternehmerische Risiko komplett aus den Unternehmen auf Vertragspartner ausgelagert. Diese begeben sich durch den allgemeinen Kostendruck und die hohe Zahl an Mitbewerbern, oftmals in eine Unterbietungsspirale die nahezu in allen Fällen auf Kosten der Lohn- und Sozialstandards geht.

Ausbildung als Abzocke

Im Rahmen der mobifair-Studie richteten die Ermittler von mobifair ihr besonderes Augenmerk auf die Ausbildung von Triebfahrzeugführern, die mit Mitteln der Bundesagentur für Arbeit erfolgt. Hier hat sich ein Markt für dubiose Ausbildungsbetriebe entwickelt, finanziert durch die Bundesagentur für Arbeit. Während die Bundesagentur Erwerbslose in Bildungsmaßnahmen „parkt“ um die Statistik zu entlasten, verdienen kriminelle Unternehmen viel Geld ohne den Teilnehmern eine angemessene Ausbildung zukommen zu lassen. Ziel der Unternehmen ist nicht eine fachliche Ausbildung um die Teilnehmer dann auch in ein geregeltes Arbeitsverhältnis zu vermitteln, sondern einzig die Einlösung von Bildungsgutscheine und die Abrechnung mit der Bundesagentur zur eigenen Gewinnmaximierung.

Scheinselbstständig

Auch die Förderung der Scheinselbstständigkeit mit all ihren sozialen und rechtlichen Folgen wurde von mobifair untersucht. In diesen Fällen werden Arbeitsverhältnisse, die ein abhängiges Beschäftigungsverhältnis darstellen, zum Schein in die Selbstständigkeit verlagert. Damit erreicht der „Auftraggeber“, sich seiner Pflichten als Arbeitgeber zu entledigen.

Neuordnung des Vergaberechts jetzt endlich anpacken

Der Bundesgerichtshof hat ein wichtiges Urteil für den Verkehrsmarkt in Deutschland gefällt. Ein zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und der Deutschen Bahn direkt ausgehandelter Verkehrsvertrag wurde für nichtig erklärt. Nach Meinung der Richter seien Direktver-

gaben nicht möglich. Der Auftrag hätte ausgeschrieben werden müssen.

„Solche Urteile kommen zustande, wenn der Gesetzgeber seine Hausaufgaben nicht macht“, kommentierte mobifair-Geschäftsführer Helmut Diener das Urteil.

Jetzt seien Bund und Länder

gefordert, endlich das Vergaberecht auf einen aktuellen Stand zu bringen. Vor allem deswegen, weil das europäische Recht Direktvergaben zulässt. Dabei müsse dringend sichergestellt werden, so Diener, dass die Interessen der Beschäftigten in jedem Fall gewahrt werden. Der von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) mit den Arbeitgebern vor kurzem vereinbarte Branchentarifvertrag muss zwingend als Vorgabe in die Ausschreibungskriterien aufgenommen werden, fordert mobifair. Diener: „Es bleibt dabei, mobifair ist nicht gegen Ausschreibungen, wenn diese als Vorgabe Tariftreue sowie die Sicherung der Lohn- und Sozialstandards für die Beschäftigten in den Eisenbahnverkehrsunternehmen enthalten.“

BK



Der Bundesgerichtshof ist in mehreren Gebäuden auf einem parkähnlichen, knapp vier Hektar großen Gelände im Karlsruher Stadtzentrum untergebracht. Unser Foto zeigt das Hauptgebäude, es ist das Erbgroßherzogliche Palais.

Foto: © Bundesgerichtshof

Als „längst überfällig“ bezeichnete Helmut Diener, Geschäftsführer von mobifair die Aberkennung der Tariffähigkeit der sogenannten „Tarifgemeinschaft Christlicher Gewerkschaften für Zeitarbeit und Personalserviceagenturen“ (CGZP) durch das Bundesarbeitsgericht.

Die einzige Funktion dieser Organisation sei die des Steigbügelhalters für unsoziale Arbeitsbedingungen und Ausbeutung von Menschen durch Zeitarbeitsfirmen gewesen, sagte Diener. „Zu Recht wurde jetzt denen das Handwerk gelegt, die dem modernen Sklavenhandel den Boden bereiteten“, erklärte der mobifair-Chef.

Es sei unerträglich gewesen, dass die CGZP ungestraft über Jahre hinweg ihr sozialschädliches Handwerk betreiben durfte. Noch unerträglicher aber sei das

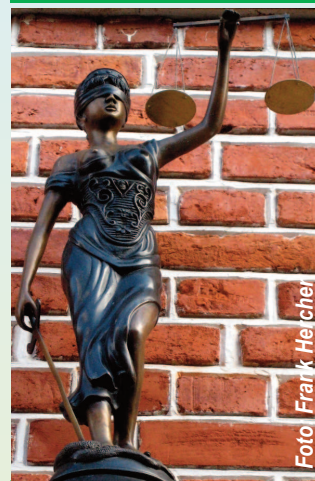
CGZP nicht tariffähig

bewusste Wegschauen der verantwortlichen Politiker gewesen, die sich nicht dazu entschließen wollten, durch gesetzliche Regelungen der Ausbeutung von Menschen Einhalt zu gebieten. mobifair fordert die umgehende Änderung des Paragraphen 9 im Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG). Darin ist die strikte Anwendung des „equal pay“-Prinzips (gleiche Arbeits- und Einkommensbedingungen wie für die Stammbesellschaft) ohne Ausnahmen vorzuschreiben. Außerdem muss die Leiharbeitsbranche in das Arbeitnehmer-Entsendegesetz aufgenommen werden. Vorrangige Forderung ist jedoch ein gesetzlicher Mindestlohn, der Exzesse zu Lasten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, wie sie durch die Tarifverträge der CGZP gegeben waren, wirkungsvoll verhindert.

Nach dem Urteil darf die CGZP keine Tarifverträge mehr abschließen. Die rückwirkend als unrechtmäßig geltenden Bezahlungen nach den CGZP-Tarifverträgen lassen enorme Kosten in Form von Nachzahlungen der Differenzbeträge zum Einkommen der Stammbesellschaft auf die Zeitarbeitsfirmen und zum Teil auch auf die Unternehmen zukommen. Über 280.000 Beschäftigte können so auf satte Nachzahlungen ab 2004 hoffen. Ein Fernseh-Magazin hat jetzt bei Recherchen ein perfides System entlarvt: Die meisten Zeitarbeitsbeschäftigten wussten gar nicht, dass sie als „Gewerkschaftsmitglieder“ der CGZP geführt wurden und ihnen automatisch der Gewerkschaftsbeitrag, als „Sachleistung“, deklariert vom Lohn abgezogen wurde.

herc

Urteil



Garantieleistungen am Wohnort

Garantieleistungen für Fahrzeuge müssen dort erbracht werden, wo sich ein Auto überwiegend befindet, meist also am Wohnort des Käufers. Ein Autofahrer hatte während der Garantiezeit Rost an seinem Wagen festgestellt. Dieser Mangel fiel unter die Garantieleistungen des Herstellers. Der Vertrags Händler an seinem Wohnort sollte den Schaden beseitigen. Das lehnte der Fahrzeughersteller aber ab. Vor dem Saarbrücker Landgericht erhielt der Autobesitzer jedoch Recht: Da ein Fahrzeug zum Gebrauch des Käufers bestimmt ist, befindet es sich normalerweise auch an dessen Wohnort. Garantieverpflichtungen müssten daher auch dort durchzuführen sein. LG Saarbrücken, Az: 5T517/10.

Vertrag anwenden

Der SPD-Politiker Peter Struck hat die Bundesländer aufgefordert, bei der Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr den jüngst ausgehandelten Branchentarifvertrag SPNV der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) als den maßgeblichen Tarifvertrag festzuschreiben und anzuwenden. Struck hatte als Schlichter wesentlich am Zustandekommen des Branchentarifvertrages SPNV mitgewirkt. UR

Branchentarifvertrag für den Schienenpersonennahverkehr

Endlich faire Einkommen für die gesamte Branche

Gegen Lohn- und Sozialdumping
mobifair

Foto: Frank Hercher

Auch mobifair unterstützte mit vielen Aktionen das Zustandekommen des Branchentarifvertrags.

Der Branchentarifvertrag SPNV steht! Damit hat die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) geschafft, was viele für unmöglich gehalten haben: dem Lohn- und Sozialdumping im Schienenpersonennahverkehr endlich ein Ende zu bereiten. Das ist in der Verkehrsbranche bislang einmalig und nur durch die Solidarität und Unterstützung aller Beschäftigten möglich geworden.

Erstmals in der Tarifgeschichte der deutschen Eisenbahnen haben sich Abellio, Arriva, BeNEX, die Hessische Landesbahn, Keolis, Veolia Verkehr und DB Regio, als die entscheidenden Bahnunternehmen, die in Deutschland schienengebundenen Nahverkehr betreiben, vertraglich verpflichtet, bei künftigen Vergaben nicht mehr unter dem Tarifniveau des BranchenTV anzubieten. Die EVG hat erreicht, dass in allen Unternehmen der beteiligten Konzerne, in denen heute schon höhere Löhne gezahlt werden, diese auch nach Abschluss des Branchentarifvertrages weiter gel-

ten und dort, wo die Tarife derzeit noch unter dem vereinbarten Branchenniveau liegen, diese schrittweise auf dieses Niveau angehoben werden.

Bei einem Wechsel des Betreibers – und das ist ein weiterer Verhandlungserfolg – werden die Betriebszugehörigkeitszeiten bei den vertragsschließenden Parteien gegenseitig anerkannt.

Niveau gesichert

Der Branchentarifvertrag wird zukünftig dafür sorgen, dass sich bei einem Arbeitsplatzwechsel durch Neuausschreibung das Einkommen künftig mindestens auf dem Niveau des Branchentarifvertrages bewegen muss.

Außerdem darf DB Regio ab sofort nicht mehr mit tariflosen Tochterunternehmen am Wettbewerb teilnehmen.

Der neue Branchentarifvertrag SPNV hat in den Entgeltbestimmungen eine Laufzeit bis zum 31. Januar 2013.

Er wird künftig die rund 35.000 Beschäftigten im Schienenpersonennahverkehr vor Lohndumping schützen. Zu diesen zählen Kundenbetreuer, Zugbegleiter, Beschäftigte in den Werk-

stätten und der Verwaltung sowie alle Lokomotivführer, sofern diese nicht bei DB Regio beschäftigt sind.

Wichtig ist es jetzt, zu erreichen, dass der BranchenTV SPNV nicht nur für die sieben maßgeblichen Unternehmen und Konzerne gilt, die bereits rund 90 Prozent des schienenengebundenen Nahverkehrs in Deutschland erbringen, sondern für Alle.

Unser Ziel ist es daher, gemeinsam mit den beteiligten Arbeitgebern, den jetzt vorliegenden Branchentarifvertrag für allgemeinverbindlich erklären zu lassen. Jetzt ist die Politik gefordert. Die Bundesländer als Auftraggeber müssen verpflichtet werden, den Branchentarifvertrag SPNV in künftigen Vergabeverfahren

als „repräsentativen“ oder „maßgeblichen“ Tarifvertrag festzuschreiben.

In beiden Fällen müssen dann alle Wettbewerber, auch wenn sie den Branchentarifvertrag noch nicht unterschrieben haben, das dort zu Grunde gelegte Lohnniveau zahlen, womit Lohndumping ein wirksamer Riegel vorge-schoben wird.

Dank an mobifair

Wir haben – und das auch mit tatkräftiger Unterstützung von mobifair, für die ich mich hier ausdrücklich bedanke – erreicht, dass Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr nicht mehr über den Geldbeutel der Beschäftigten ausgetragen wird. Durch Lohndumping können die Vertragsparteien nun keine Ausschreibung mehr gewinnen.

Die sich drohend abwärts drehende Einkommensspirale wurde gestoppt. Das Niveau des Branchentarifvertrags SPNV darf nicht mehr unterschritten werden.

Eine solche Vereinbarung unter konkurrierenden Unternehmen ist in der Tarifgeschichte der deutschen Eisenbahn einzigartig. Ein Erfolg der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, für den viele in der EVG gestritten und gekämpft haben.

Heinz Fuhrmann

Unser Autor

Unser Autor, Heinz Fuhrmann, ist Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG). Er war der Verhandlungsführer während der Tarifaueinandersetzung, die schließlich in einer Schlichtung mit Peter Struck als Schlichter zu ihrem Abschluss kam.



Allgemeinverbindlichkeit sackt in Statistik immer tiefer

Seit Anfang der 90er Jahre verliert das Instrument der Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Tarifverträgen im wirtschaftlichen Geschehen der Bundesrepublik Deutschland zunehmend an Bedeutung. Über Jahrzehnte hinweg bewährt für weite Teile der Arbeitnehmerschaft, sozialverträgliche Lohn- und Arbeitsbedingungen zu gewährleisten sowie auch große Teile der Arbeitgeberschaft vor unseriöser Billigkonkurrenz zu schützen, findet es in der heutigen Zeit immer weniger Anwendung.

Konnten 1991 noch 408 allgemeinverbindliche Ursprungstarifverträge registriert werden, so war ihre Zahl zehn Jahre später bereits auf nur noch 280 gesunken. Ende des Jahres 2009 schließlich reduzierte sie sich weiter auf lediglich noch 245. Somit hat sich die Anzahl der allgemeinverbindlichen Tarifverträge in einem Zeitraum von 20 Jahren um 40% verringert. Insgesamt machen sie heute nur noch einen Anteil von 1,5 Prozent an allen geltenden Tarifverträgen aus. Ursächlich für diese Entwicklung ist vor allem die in den letzten Jahren immer stärker werdende Abwehrhaltung der Arbeitgeberseite gegenüber diesem Instrument. Mit ihrem Vetorecht im Rahmen des Verfahrensablaufes der Allgemeinverbindlichkeitserklärung eines Tarifvertrages (siehe Kasten) ist sie in die Lage versetzt, Anträge zu blockieren

und abzulehnen, was in der Vergangenheit auch immer häufiger der Fall war. Bereits seit Jahren fordern daher die Gewerkschaften eine Reform

des Verfahrens. Im Gegensatz zur Arbeitgeberseite ist man hier, ebenso wie die Mehrheit der betrieblichen Interessenvertreter, von der ak-

tuellen Relevanz des Instrumentes zur Sicherung akzeptabler Arbeits- und Einkommensbedingungen überzeugt.
Roman Bepalenko

Ein sinnvolles Instrument das genutzt werden muss

Stichwort **Allgemeinverbindlichkeitserklärung**: Grundsätzlich gelten die Regelungen eines Tarifvertrages nur bei Arbeitsverhältnissen zwischen Gewerkschaftsmitgliedern und Arbeitgebern, die Mitglied eines Arbeitgeberverbandes sind oder für die aufgrund eines Firmentarifvertrages Tarifbindung besteht.

Eine Allgemeinverbindlichkeitserklärung eines Tarifvertrages führt dazu, dass die in ihm enthaltenen Bestimmungen auch für alle nicht tarifgebundenen Arbeitgeber und Arbeitnehmer in der betroffenen Branche rechtsverbindlich geltend werden.

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales kann einen Tarifvertrag für allgemeinverbindlich erklären. Zuvor muss dies jedoch von einer der Tarifvertragsparteien (Gewerkschaft, Arbeitgeberverband) beantragt und anschließend in einem mit jeweils drei Vertretern der Spitzenorganisationen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer besetzten Ausschuss einvernehmlich beschlossen werden. Damit haben jeweils Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter ein Vetorecht.

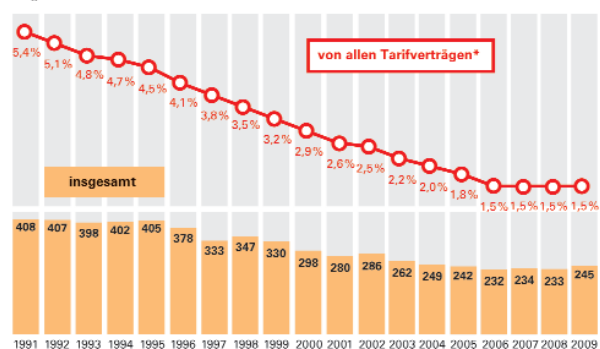
Voraussetzung für die Allgemeinverbindlichkeitserklärung ist außerdem, dass die tarifgebundenen Arbeitgeber mindestens 50 Prozent der Arbeitnehmer beschäftigen und dass eine Allgemeinverbindlichkeitserklärung im öffentlichen Interesse liegt.

Die rechtliche Grundlage für die Erklärung der Allgemeinverbindlichkeit eines Tarifvertrages macht der § 5 des Tarifvertragsgesetzes aus.

Allgemeinverbindliche Tarifverträge sind in Deutschland zunehmend selten. Seit Anfang der 1990er Jahre sank ihre Zahl um ein Viertel. 2009 waren lediglich 1,5 Prozent der Tarifverträge allgemeinverbindlich, und nur wenige davon enthalten Entgeltregelungen.

Langjähriger Rückgang bei der Allgemeinverbindlichkeit

Allgemeinverbindlich erklärt waren ...



* bezogen auf Ursprungstarifverträge, das heißt ohne Änderungen- bzw. Paralleltarifverträge
Quelle: IMA-Tarifregister, Berechnungen WSI 2010 | © Hans-Böckler-Stiftung 2010

Tariftreuegesetze auf dem Vormarsch

Mit Mecklenburg-Vorpommern, Baden-Württemberg und Hessen haben Anfang des Jahres drei weitere Bundesländer Entwürfe für ein Tariftreuegesetz vorgelegt. Fast alle Bundesländer sind nun in diesem Bereich aktiv geworden. Nordrhein-Westfalen bereitet ebenfalls derzeit einen Gesetzesentwurf mit dem Ziel vor, ihn noch vor der Sommerpause im Landtag zu beschließen. In Berlin und Bremen traten entsprechende umfassende Gesetze bereits in Kraft, in Niedersachsen und Hamburg gilt derzeit eine für den Verkehrsbereich nicht taugliche Regelung.

Der Zweite Vorsitzende von mobifair, Dirk Schlömer, wertet die Initiativen als richtige Schritte zur Bekämpfung prekärer Beschäftigungsbedingungen. „Gesetze zur Sicherung der Tariftreue sorgen dafür, Lohndumping auf dem Rücken der Mitarbeiter endlich zu beenden“, so Schlömer. Billigstvergaben, die vorhandene Lohn- und Sozialstandards ignorierten, um Kosten zu sparen, dürfe es nicht länger geben. Kritikpunkte gibt es dennoch bei fast allen Gesetzen und Gesetzesentwürfen. So ist fast jedes Gesetz von unterschiedlicher Qualität. Die wichtigsten Kernpunkte sind die Beachtung des Arbeitnehmerentendengesetzes, eines vergabespezifischen Mindestlohns und speziellen Regelungen für den Verkehrsbereich.

Weitere Qualitätsmerkmale sind die Beachtung der ILO Kernarbeitsnormen, die Förderung der Berufsausbildung und Gleichberechtigung zwischen Männern und Frauen, sowie eine umweltfreundliche Beschaffung und Leistungserbringung. mobifair fordert für den Verkehrsbereich zudem, dass die Unternehmen dazu verpflichtet werden, die entsprechenden Verordnungen des Europäischen Parlaments (VO 1370/2007/EG) auszuschöpfen. Diese sehen vor, dass das vorhandene Personal bei einem Betreiberwechsel seinen Arbeitsplatz nicht verlieren darf, sondern dass die Beschäftigten vom neuen Betreiber weiterhin beschäftigt werden sollen. Zudem verlangt mobifair die Aufnahme einer sogenannten Präqualifizierung, damit Unternehmen ihre Bewerbungsfähigkeit bereits im Vorfeld insbesondere auch unter Berücksichtigung der Sozialkriterien nachweisen müssen.

Auch bei der Definition der Mindestlöhne differieren die Gesetzesinitiativen.

Während Rheinland-Pfalz 8,50 € festgeschrieben hat und Baden-Württemberg und Bayern dies in ihren Gesetzesentwürfen ebenfalls fordern, legen sich Berlin, Brandenburg und

Bremen auf 7,50 Euro fest. Diese Regelungen beinhalten allerdings alle eine Fortschreibung der Mindestlöhne und Anpassung an Veränderung der allgemeinen Faktoren. Die anderen Bundesländer haben für die Entlohnung allerdings keinerlei Regelungen vorgesehen.

Gerade bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen für den Schienen- und Personenverkehr müsse der von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG abgeschlossene Branchentarifvertrag repräsentative Anerkennung finden, macht Dirk Schlömer deutlich. Hier seien gerechte Mindestentgelte und weitere Sozialstandards für die Branche eindeutig geregelt.

Bei der Neu-Ausschreibung von Nahverkehrsstrecken

Landstariftreuegesetze in der Bundesrepublik Deutschland



Die mobifair-Länderbewertung bezüglich der Tariftreue-Gesetzgebung in den Bundesländern.

muss sichergestellt werden, dass die Männer und Frauen, die dort ihren verantwortungsvollen Dienst tun keine Angst mehr vor Lohnverlust haben müssen, fordert mobifair. Genau das sei die Grundlage eines fairen Wettbewerbs. „Der Raubbau an Einkommen muss ein Ende haben“, so Schlömer.

Europaparlament stärkt Rechte der Buspassagiere

Nach zwei Jahren zäher Verhandlungen zwischen Vertretern des EU-Parlaments, der Mitgliedstaaten und der Kommission konnte jetzt eine Einigung zur Stärkung der Rechte von Busreisenden erzielt werden.

Das Europäische Parlament hat in Straßburg die entsprechende Verordnung für eine EU-weite Regelung für Bus-Passagiere angenommen. Längst sind die Passagierrechte

für den Luft-, Bahn- und sogar für den Seeverkehr EU-weit geregelt. Nur bei den Buspassagierrechten war eine Einigung bislang nicht möglich. "Wir haben zwar nicht den ge-

wünschten Kompromiss erzielt", räumte der SPD-Europaabgeordnete und Verkehrsexperte Ismail Ertug gegenüber mopinio ein. „Dennoch sehen wir im Ergebnis wichtige sozialdemokratische Forderungen erfüllt. Das gilt insbesondere für die Rechte alter Menschen oder für Reisende mit Behinderung“, sagt Ertug. Während die Mitgliedstaaten die neuen Entschädigungsrechte

nur auf Fernstrecken ab 500 Kilometer gelten lassen wollten, erreichten die Parlamentarier wenigstens eine Halbierung dieser Distanz auf 250 Kilometer.



Ismail Ertug MdE



Fotos: Frank Hercher

Die Regelung sieht vor

Sollte es auf den Bus-Strecken, zu Verspätungen von über zwei Stunden kommen, werden nach dem neuen Recht 50 Prozent des Fahrpreises erstattet. Wenn sich eine Abfahrt um mehr als 90 Minuten verzögert und anschließende Reiseverbindungen dadurch nicht mehr erreicht werden können, sollen die Passagiere eine Hotelübernachtung von bis zu 80 Euro gezahlt bekommen.

Die neuen Vorgaben gelten frühestens ab 2013, da den Mitgliedsstaaten eine Übergangsfrist von zwei Jahren zugestanden wird.

Mindestlöhne für Sicherheitsdienstleister

Gesetz kam rechtzeitig und schützt die Branche vor "Schmuddellöhnen"

Für die Beschäftigten der Branche Sicherheitsdienstleistungen gilt nun ein Mindestlohn. Erfasst sind hierbei auch die Sipos und der Bahnschutz.

Der Tarifausschuss des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales stimmte dem Antrag auf Allgemeinverbindlichkeit des

In drei Schritten

Mindestlohn-Tarifvertrages für Sicherheitsdienstleistungen zu. Er schreibt die Mindestlöhne je nach Bundesland fest. Die Stundenmindestlöhne sollen bis zum 1. Januar 2013 in drei Schritten auf 7,50 Euro bis 8,90

Euro erhöht werden. mobifair bewertet diese Initiative als eine positive Reaktion auf die ab 1. Mai 2011 in Kraft tretende Arbeitnehmer-Freizügigkeit, die vor allem osteuropäischen Unternehmen erlauben wird, mit Billiglöhnen am deutschen Markt zu agieren. mobifair sieht in dem Gesetz allerdings auch die Gefahr, dass es Auswirkungen auf die zurzeit gültigen Löhne oberhalb der Mindestlohnsätze haben könnte. Helmut Diener, Geschäftsführer

von mobifair, erklärte hierzu: „Die Mindestlöhne werden im Sinne des Fairnessabkommens die Mindestnorm bei der Angebotsabgabe sein.“

Lohnabsenkungen hätten nach seiner Meinung fatale Auswirkungen auf die Qualität der Arbeitskräfte.

Fatale Auswirkung

„In Bayern oder Baden-Württemberg zum Beispiel wird es sehr schwer werden, für diesen Mindestlohn qualifiziertes Personal zu halten bzw. zu bekommen. Doch der Anfang in einen fairen Wettbewerb sei mit dem Min-

destlohn gemacht und Lohn-dumping mit Schmuddellöhnen, teils unter fünf Euro, wäre nicht mehr möglich.“

mobifair überwacht

mobifair wird im Sinne des Fairnessabkommens die Entwicklung weiter beobachten und konsequent gegen betrügerische Firmen vorgehen, die fairen Lohn- und Sozialstandards keine Beachtung schenken.

(Die Bekanntmachung erfolgte am 25. März im Bundesanzeiger Nr. 48, Seite 1131. Mehr hierzu im Internet auf www.mobifair.eu)

TL



EU-Kommission: Soziale Belange berücksichtigen

Nur Unternehmen, die neben fachlichen auch soziale Kriterien erfüllen, sollen künftig öffentliche Aufträge bekommen, fordert die EU-Kommission. In einem Grünbuch wird angeregt „die öffentliche Vergabe zu nutzen, um gesamtgesellschaftliche Ziele zu fördern“.

mobifair-Geschäftsführer Helmut Diener begrüßt die Initiative, die helfen kann, Lohn- und Sozialstandards zu sichern. „Nicht der Billigste darf den Auftrag erhalten, sondern derjenige, der gute Arbeit auch gut bezahlt“, so Helmut Diener.

Erfüllungskriterien

Die Vorschläge der EU-Kommission beinhalten als Kriterien für die Auftragsvergabe zum Beispiel die Erfüllung von Frauenquoten, Minderheitenförderung und Klimaschutz. Ein entsprechender Gesetz-

entwurf soll 2012 vorgelegt werden.

Zwei Billionen Euro

Zwei Billionen Euro bezahlen die EU-Staaten jedes Jahr für öffentliche Aufträge. Innerhalb der Strategie „Europa 2020“, mit der die EU durch „intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ die Vorstellung einer sozialen wettbewerbsfähigen Marktwirtschaft im kommenden Jahrzehnt verwirklichen will, spielt das Auftragswesen

Drei Kernaspekte

somit eine wichtige Rolle. Neben der Betonung des Umweltschutzes durch emissionsarme und Ressourcen schonende Wirtschaft liegt ein Schwerpunkt von „Europa 2020“ auf sozialen Kriterien mit dem Ziel, eine hohe Beschäftigungsquote zu erreichen.

Formuliert für Europa 2020 wurden drei Kernaspekte: Entwicklung einer auf Wissen und Innovation gestützten

Wirtschaft, Förderung einer emissionsarmen und wettbewerbsfähigen Wirtschaft, die ihre Ressourcen effizient nutzt sowie Förderung einer Wirtschaft mit hoher Beschäftigung und ausgeprägtem sozialen und territorialen Zusammenhalt.

Zentrale Bedeutung

Dem öffentlichen Auftragswesen kommt in dieser Planung als einem der marktbasieren Instrumente, das zur Erreichung dieser Ziele eingesetzt werden soll, zentrale Bedeutung zu. Zentrale Stichworte in dem jetzt vorliegenden Grünbuch als Voraussetzungen für die Vergabe zusätzlich zu den bereits bestehenden Kriterien sind unter anderem:

Lohnende Bereiche

Innovation fördern, Umwelt- und Klimaschutz beachten, soziale Rahmenbedingungen verbessern sowie Gleichberechtigung stärken und Minderheitenförderung vorantreiben.

Schon heute gibt es bei öffentlichen Aufträgen die Möglichkeit, in der Ausschreibung zusätzliche Bedingungen neben der fachlichen Qualifikation zu berücksichtigen, wie etwa spezielle Maßnahmen zum Umweltschutz oder zur Energieeffizienz. Allerdings, so kritisiert Helmut Diener, werde dies zu wenig beachtet und soziale Kriterien fehlten bisher völlig.

Das EU-Grünbuch mit den Vorschlägen zum Vergaberecht ist ein Diskussionspa-

Traurige Haltung

pier, das für Debatten sorgen dürfte.

Das deutsche Handwerk hat bereits „energischen Widerstand“ angekündigt und befürchtet eine „Überforderung der Unternehmen“. „Eine solche Haltung ist mehr als traurig und würde die Handwerksbetriebe in eine Schmutzdecke drängen, wo viele sicher nicht hingehören“, stellte hierzu Helmut Diener fest.

Brigitte Klein

Arbeitskosten

Deutschlands Export profitiert weiterhin von den im europäischen Vergleich nur unterdurchschnittlich angestiegenen Arbeitskosten. Mit 29 Euro pro Stunde lag die Bundesrepublik bei den Arbeitskosten in der Privatwirtschaft 2009 an siebter Stelle - und damit erneut im europäischen Mittelfeld. *herc*

49 Stunden durchgefahren

49 Stunden – so meldet jetzt die dpa – hat ein Lastwagenfahrer aus dem Raum Oldenburg ohne ausreichende Pausen hinter dem Steuer gesessen. Nach seiner zwei Tage und eine Stunde währenden Dauerschicht war der 56-jährige Lkw-Lenker Polizeibeamten bei einer Routinekontrolle auf einem Autobahnparkplatz bei Dortmund aufgefallen. Die Auswertung seiner Fahrerkarte zeigte, dass der Mann schon zuvor mehrfach die erlaubten zehn Stunden Lenkzeit überschritten hatte. *herc*

Löhne wachsen nur langsam

Das kräftige Wachstum der deutschen Wirtschaft ist im vergangenen Jahr längst nicht bei allen Arbeitnehmern im Geldbeutel angekommen.

Ein kräftiges Plus gab es vor allem in der ostdeutschen Eisen- und Stahlindustrie. Doch nicht alle Neuabschlüsse brachten den Arbeitnehmern deutliche Lohnzuwächse. So stiegen die Tarifverdienste im hessischen Kraftfahrzeughandel nur um 0,7 Prozent, berichtet das Statistische Bundesamt. *hc*

Punktekonto per PC erfragen

Verkehrsteilnehmer können künftig über die Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) Auskunft über ihren Punktestand beantragen. Möglich macht dies der neue Personalausweis im Scheckkartenformat. Mit diesem kann man den Online-Antrag stellen. Das

neue Verfahren soll voraussichtlich im Mai vom Kraftfahrtbundesamt freigeschaltet werden. Dann reichen der neue Personalausweis, ein Lesegerät, das an den PC angeschlossen wird und die persönliche PIN. Das Kraftfahrt-Bundesamt verschickt die Auskunft aus dem Register

allerdings noch in Papierform. Neben rechtlichen Anpassungen sind für die elektronischen Antworten weitere technische Anforderungen und Sicherheitsbedingungen zu erfüllen und der umfangreiche Datenbestand des KBA muss komplett digitalisiert werden. *herc*

Neue Norm für Kleinlaster



Längst überfällig sind angemessene Emissionswerte für Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs auf europäischen Straßen. Die CO2-Werte für Kleinlastwagen dürfen nun ab 2014 nicht mehr als 175 g/km betragen, ab 2020 nicht mehr als 147g/km.

Foto: Frank Hercher

Nach den Personenwagen wird jetzt auch der Schadstoff-Ausstoß von Kleinlastwagen in der EU gedrosselt. Ab 2014 gilt nach einem Kompromiss zwischen Parlament und den EU-Regierungen ein Grenzwert von 175 Gramm CO₂ pro gefahrenem Kilometer. Bis 2020 wird dieser Grenzwert stufenweise auf 147 Gramm gesenkt. Die Parlamentarier stimmten in Straßburg mit großer Mehrheit für den Gesetzesentwurf. Derzeit liegt der Grenzwert bei 200 Gramm. Wenn ein Hersteller diesen Wert überschreitet, muss er eine Geldstrafe zahlen. Dieser Beschluss werde Autobauern eine größere Sicherheit für die Emissionsziele geben, die sie einhalten müssen, sagte die EU-Kommissarin für Klimapolitik, Connie Hedegaard. Sie verwies auch auf signifikante Benzineinsparungen für die Fahrzeughalter. *herc*

Mehr WLAN in Eisenbahnen

Der Handy-Empfang in der Bahn soll verbessert werden, Dies kündigte die Deutsche Telekom an. Die Abdeckung der Gleisstrecken soll in diesem Jahr von 1500 auf 5000 Kilometer ausgebaut werden, sagte Telekom-Deutschlandchef Niek van Damme. WLAN-Zugänge sind laut seiner Aussage für mehr als 200 Züge vorgesehen.

Dieses Angebot werde sich nicht auf die Erste Klasse beschränken. Auch die Zweite Klasse werde mit dem Kommunikationszugang ausgerüstet. *herc*

Zur Olympiade durch den Tunnel

Schon im Olympiajahr 2012 will die Deutsche Bahn nach Informationen der britischen Regierung ICE-Züge von Frankfurt aus durch den Kanaltunnel nach London schicken, sagte der britische Verkehrsminister Philip Hammond. *hc*