mobifair
für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e.V.

mopinio
Das mobifair-Magazin

Ausgabe 4 / 2011

BAG-Kontrollen
Für Sicherheit - gegen Ausbeutung

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

Aus dem Inhalt

Verantwortungsvoller Job für unsere Sicherheit

"Aktiv für den Güterverkehr", so lautet das Leitmotiv des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG). Es sieht sich in seinem Selbstverständnis als Bindeglied zwischen Politik, Wirtschaft und Verwaltung. Das BAG erhebt den Anspruch durch Kompetenz, Qualität und Akzeptanz dem Leitmotiv gerecht zu werden. Durch ihre Tätigkeit – so BAG-Präsident Andreas Marquardt – leiste die Behörde einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit, Abgabengerechtigkeit und Wettbewerbsgleichheit auf Deutschlands Straßen. Also auch ein Thema für mobifair. Unsere Reportage steht auf den

Seiten 4 bis 7

Fernbuslinienverkehr

Gemeinsam mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG macht mobifair-Front gegen die geplante völlige Liberalisierung des beabsichtigten Fernbuslinienverkehrs. mobifair: "Hier wird eine Tür für Lohn- und Sozialdumping aufgestoßen, das gilt es zu verhindern." **Seite 15**

Unser Titelbild...

...von Frank Hercher entstand anlässlich einer Lkw-Kontrolle des Bundesamtes für Güterverkehr im Raum Alsfeld, an der A5 (Kassel-Frankfurt). Es zeigt die Kontrolle eines Lastwagens durch Oberkontrolleur Thomas Fischer. Die Ladung dieses Lkw ist vorbildlich gesichert.
Bei vielen kontrollierten Fahrzeugen ist jedoch häufig die mangelhafte Ladungssicherung Grund zur Beanstandung. ***hc***

Liebe Leserin, lieber Leser,
ach, was war das für ein kollektiver Aufschrei als unsere Enthüllungen über die "agilis" auf dem Markt waren. Die einen empörten sich über die aufgedeckten Zustände bei diesem Eisenbahnverkehrsunternehmen, die anderen empörten sich über uns, weil wir die Frechheit besaßen, die peinlichen Fakten öffentlich zu machen. Wir jedenfalls danken für die vielen aufschlussreichen Zuschriften aus beiden Lagern. Wir haben sie - soweit es uns möglich war - beantwortet.
"Schauen Sie doch lieber auf die Straßen und auf die Lkw, da geht`s doch viel schlimmer zu als bei den Eisenbahnen", schrieb uns ein betroffener Eisenbahner. Das haben wir dann auch gemacht. Das Ergebnis unserer Reportage ist auf den Seiten vier bis sieben zu finden.
Vor Ort konnten wir dabei zwar feststellen, dass die Straße schon ein gewaltiger Tummelplatz von zum Teil skurrilen Elementen ist, aber wir waren auch beeindruckt von den Kontrollsystemen in den Fahrzeugen und den hochprofessionellen Kontrollen des zuständigen Bundesamtes für Güterverkehr. Hier verdienen Kontrollen auch ihren Namen - anders als bei vergleichbaren Institutionen, die für die Bahnen zuständig sind.
In Berlin hatten wir wieder Bundestagsabgeordnete zu unserem Politfrühstück zu Gast. Themen waren die "Selbständigen Lokführer" und der geplante "Fernbuslinienverkehr". Themen, die sich auch in dieser Ausgabe wiederfinden. Wie wichtig es ist, mit der Politik in engem Kontakt zu bleiben, zeigt der mobifair-Erfolg, über den wir auf Seite 10 berichten können: Eine Anfrage im Bundestag zum Thema Selbständige Lokführer. Viele weitere - wie wir meinen - interessante Themen werden Sie in dieser Ausgabe finden. Viel Freude beim Lesen!

Ihre mopinio-Redaktion
Frank Hercher

In eigener Sache

"Es ist Zeit für mich zu geh'n ..." heißt es in einem Song von Reinhard Mey. Dem möchte ich mich quasi als "Vater" dieses Magazins ganz unspektakulär anschließen. Es war eine tolle Aufgabe, aus dem Nichts diese Zeitung zu erschaffen und ihr seit dem immer wieder aufs Neue Leben einzuhauchen. Danke für diese Möglichkeit! Außerdem gilt mein Dank all jenen, die ehrlich zu mir waren. Ich werde mich ab jetzt mehr aufs Zeitung lesen als aufs Zeitung machen konzentrieren. Meinen Nachfolgern wünsche ich die gleiche Arbeitsatmosphäre, kreatives Improvisationstalent und Anerkennung für ihre Arbeit.

Tschüß! Ihr
Frank Hercher

Titelfoto: Frank Hercher

mopinio
Das mobifair-Magazin

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
brigitte.klein@mobifair.eu
Telefon und Fax:
069-271 3996-76,
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.

BAG-Kontrollen

Für Sicherheit auf den Straßen - geg

Auch Busse und ihre Fahrer werden von den BAG-Kontrolleuren überprüft. Nur Bayern lässt diese Kontrollen nicht zu. Unser Foto zeigt Oberkontrolleur Thomas Fischer bei der Kontrolle eines Busses und dessen Anhänger aus Lindau.

Kontrolle BAG" steht auf der roten Anhaltekelle, die Joachim Blum in die Höhe reckt. Noch zeichnet an diesem Novembermorgen die Sonne, die langsam über die Wipfel des gegenüberliegenden Wäldchens kriecht, lange Schatten auf den Asphalt.

Während Joachim Blum nach und nach Lkw um Lkw aus dem fließenden Verkehr heraus auf den Rastplatz winkt, taucht Robert Noll rücklings auf seinem Rollbrett liegend immer wieder unter einen der Lastwagen. Dort unten surft er behend zwischen den Aufliegerachsen, Bremsleitungen und Stoßdämpfern hin und her. Wenn er dann wieder irgendwo neben dem Vierzigtonner auftaucht, verrät sein Gesichtsausdruck nichts Gutes. Seinem scharfen, geschulten Blick, der konzentriert dem Strahl seiner Taschenlampe folgt, entgeht kaum etwas. Wenig später zieren gelbe Markierungen an drei Rädern des Aufliegers den Verlauf der Risse in den Bremsscheiben. Vier allein an einem Rad. Kopfschütteln – auch bei Thomas Fischer, BAG-Oberkontrolleur, der uns in die Welt der Sünden und Nachlässigkeiten, in die Welt der Manipulationen und Rechtsverstöße mitnimmt.

Selbst als Laie kann man bei geöffnetem Laderaum erkennen, dass sich das tonnenschwere Transportgut, bestehend aus angespitzten Pfählen, bereits selbstständig gemacht hat. Die oberen horizontalen Spriegel fehlen komplett und die mangelhafte Ladungssicherung aus kleinen Dachlattenstücken ist zerborsten. Die gesamte Fracht hat nur noch dürftigen Halt durch die Plane. Schon in der nächsten Linkskurve könnte sie sich von der Ladefläche verabschieden. Doch das Horror-Szenario geht weiter: im total abgefahrenen rechten Reifen der mittleren Aufliegerachse steckt ein fingerdicker Bolzen, der fehlende Luftdruck ist deutlich sichtbar. Keiner der Reifen weist die erforderliche Profiltiefe auf.

Robert Noll greift nach einem weiteren "Tauchgang" unter dem Lastzug nun von außen zwischen die hinteren beiden Räder und sagt: "Hier können Sie schon hören, was ich da unten gesehen habe." Dabei klappert er mit den losen Stoßdämpfern. Wer jetzt noch keine Gänsehaut spürt, hat irgendetwas nicht begriffen.

Es war dies der erste Lkw, der an diesem Tag während der BAG-Standkontrolle auf dem Rastplatz an der Autobahn fünf, Kassel-Frankfurt, im Raum Alsfeld untersucht wurde. Viele weitere folgen, einige beenden an diesem Tag ihre Tour ungewollt

Karl-Heinz Sorg an seinem vernetzten Arbeitsplatz. Zwei solcher High-Tech-Büros befinden sich in jedem der Kontroll-Einsatzwagen. Auch Kartenzahlung ist hier möglich. Rund 120 solcher Spezialfahrzeuge mit modernster IT-Technik hat das BAG im Einsatz.

gen Ausbeutung in der Fahrerkabine

hier in Nordhessen. 15 Prozent Überladung, nicht eingehaltene Ruhezeiten, mangelhafte oder beschädigte Bereifung und immer wieder geplatzte Bremsscheiben, die gerade an den Vorderachsen der Zugmaschinen katastrophale Folgen – insbesondere für die Lenkbarkeit des Lastzugs – haben können.

"So kann es auch aussehen", sagt Thomas Fischer als ein offener Sattelzug einer Spedition aus Stendal mit Edelstahl-Rohren in die Kontrollstelle einfährt. "Das ist vorbildliche Ladungssicherung", sagt er. Anti-Rutschmatten, ordentliche Sicherungseinrichtungen und bestens verzurrte Haltegurte zeigen, wie es eigentlich sein sollte. Um eine Überprüfung seiner Lenk- und Ruhezeiten kommt der Fahrer dennoch nicht herum. Doch das Fahrzeug mit der SDL-Nummer ist recht rasch wieder auf der "Piste", während nebenan das Kettenrasseln von Robert Noll den polnischen Fahrer mit dem langen Mängelkatalog nichts Gutes ahnen lässt. Die speziell gehärtete Kette wird durch die Felgenöffnungen gezogen und um Räder, Achsen und Karosserieteile geschlungen, um so das Wegfahren des Fahrzeugs zu verhindern. Die rosa Kette ist das sichtbare Zeichen der „vorläufigen Untersagung der Benutzung“, wie es offiziell heißt.

An die Kette gelegt - Das Ende einer “Dienstfahrt”.

Der Lkw muss an Ort und Stelle umgeladen werden, er benötigt drei neue Bremsscheiben, neue Bereifung und noch einige Bauteile. Eine ganz und gar nicht preiswerte Aktion.

Im Speditionsgewerbe ist – wie in vielen anderen Bereichen auch – Zeit mit Geld gleichzusetzen. Insbesondere dann, wenn es um „Just-in-time-Lieferungen“ geht. Wenn also die Anlieferung der Ware für einen präzisen Zeitpunkt vereinbart wurde und für den Fall von Verspätungen Konventionalstrafen fällig werden. Neben diesen Strafzahlungen an den Empfänger droht natürlich auch die Gefahr, wegen unzuverlässiger Anlieferung diese Aufträge komplett zu verlieren. In solchen Fällen sind die Speditionen bemüht, schnellstmöglich die vom BAG festgestellten Mängel an Ort und Stelle beseitigen zu lassen. Dies ruft ganz besondere Dienstleister auf den Plan: Komplett ausgerüstete mobile Reifenwerkstätten in Spezial-Lastwagen bieten ihren Service an. Noch an der Kontrollstelle

Ein mobiler Reifendienst - Diese Unternehmen bieten einen Service, der den Lkw-Speditionen Hilfe in der (Zeit-)Not bringt.

Der Nächste bitte! Joachim Blum winkt einen weiteren Lkw in die Kontrollstelle. Der BAG-Kontrolleur ist einer von 240, die bundesweit tagtäglich auf Deutschlands Straßen im Einsatz sind.

Die gelben Kreidestriche zeigen es: Fünf Risse in der Bremsscheibe. (Im Kreis ein Ausschnitt. Einer der Risse ist auf der glänzenden Scheibe deutlich zu sehen). Auf der gegenüber liegenden Fahrzeugseite sieht es ähnlich aus.

Fazit: Robert Noll hat einen neuen Kandidaten für die Kette.

Fortsetzung von Seite 5

werden die Reifendecken maschinell abgezogen und neue Reifen auf die Felgen montiert. Diese Art der Schadensbehebung ist zwar sehr kostspielig, jedoch gemessen an den Folgen, die ein Zuspätkommen am Bestimmungsort verursachen könnte, rechnen sich diese Aufwendungen für die Speditionen.
Trotz der gravierenden Verstöße die sie aufdecken und trotz der grimmigen Blicke der Ertappten, wirken die Kontrolleure des BAG entspannt und wenig aufgeregt. Beobachtet man sie bei ihrer Arbeit, so stellt man schnell fest dass sie weit mehr als nur Kontroll-Spezialisten sind. Sie sind einfühlsam und haben ein feines Gespür dafür, wann ein flotter Spruch die Verkrampftheit einer Situation auflösen kann und wann es erforderlich ist, mit ernstem Mienenspiel den erteilten Anweisungen Nachdruck zu verleihen. Es ist spürbar, dass sie sich als Partner ihrer "Kundschaft" verstehen.
Kontrollen – egal welcher Art – bergen stets die Gefahr von Konfrontation. Auf unsere Frage, wie hoch denn das Gefährdungspotenzial für die BAG-Beschäftigten sei, sagt Thomas Fischer, dass die Gefahr einer Eskalation selbstverständlich stets latent da sei, jedoch meist beherrschbar bleibe. Es finde natürlich immer eine Gefährdungsbeurteilung statt und es gebe auch klare Sicherheitsvorgaben. "Wir werden allerdings anders wahrgenommen als zum Beispiel die Polizei", sagt er und fügt einen Augenblick später hinzu: "vielleicht auch, weil wir keine Waffen tragen und unser Auftreten eher von Deeskalation geprägt ist als von Konfrontation." Mit der Deeskalationsstrategie seien sie stets gut gefahren. In speziellen Schulungen finde auch das Deeskalationstraining breiten Raum.
Erstaunlich, dass dafür tatsächlich noch Raum ist, angesichts der Flut von Erlassen, Vorschriften, Verordnungen, Richtlinien, internationalen Abkommen und Gesetzesnovellen, bei denen sich die BAG-Leute auskennen müssen.
Natürlich richten die BAG-Kontrolleure ihr Augenmerk zunächst auf die Einhaltung der Sozialvorschriften, also die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, das Kontrollieren der Fahrerlaubnis sowie der Arbeits- und Fahrzeugpapiere. Außerdem achten sie auf die Fahrzeug- und Ladungssicherheit, und überprüfen den technisch einwandfreien Zustand des Fahrzeugs.
Ihre Tätigkeit begründet sich im Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG), in dem zum Beispiel in Paragraf elf auch das Anhalterecht des BAG festgelegt ist, erklärt uns Thomas Fischer.
Inzwischen verschleiern Nebelschwaden die Sonne und die feuchte Kälte kriecht unter die Kleidung. Im “Arbeitszimmer” von Karl-Heinz Sorg hören wir aus dessen Erfahrungsschatz noch die eine oder andere Begebenheit, die dieser Beruf so mit sich bringt. Uns bleibt, uns für so viel spannende Information zu bedanken und uns an die verantwortungsvolle Arbeit zu erinnern, wenn wir irgendwo in Deutschland den Männern in ihren gelben Jacken begegnen.

Texte und Fotos:Frank Hercher

Herausforderung: Manipulationen

Sehr viel kriminelle Energie wird europaweit darauf verwandt, die Aufzeichnungen der Fahrtzeiten und der Fahrtstrecken in betrügerischer Absicht zu verfälschen. Kaum war der digitale Fahrtenschreiber eingeführt, gab es auch schon Tricks, wie man sein Kontrollsystem überlisten kann.
In Europa, so Experten, seien etwa 70 Prozent der

elektronischen Aufschreibungen manipuliert. Eine erschreckende Annahme. Doch es ist ja auch sehr einfach, zu betrügen.
Ein starker Magnet - an der richtigen Stelle angebracht - kann die Übertragung der Daten unterbrechen. Das heißt, wenn vom Sender am Getriebe kein Funk-Impuls mehr kommt, zeichnet das Gerät auch keine Bewegung des Lkw auf. Während das Gefährt also mit knapp 100 Stundenkilometern durch die Nacht rauscht, wird Stillstand - also Pause - registriert. - Jedenfalls solange, bis der Fahrer dann am Steuer wirklich einschläft.
Bei all den elektronischen Vernetzungen ist es jedoch nicht ungefährlich, den Steuersystemen der Motoren immer irgend welche falschen Daten vorzugaukeln. Manch eine teure Maschine hat angesichts solcher Verwirrungen schon ihren Geist aufgegeben.
Links auf dem Foto ist ein Kilometerzähler in der Radnabe eines Aufliegers installiert. Das machen meist Leasingfirmen, um die Laufleistung ihrer verliehenen Anhänger feststellen zu können.
Wenn aber so ein Ding an einer Achse der Zugmaschine angebracht ist, werden die Männer vom BAG plötzlich sehr hellhörig. Nicht selten ziehen nämlich einige Schwarze Schafe unter den Spediteuren extra kleine Bereifungen auf, wenn die digitalen Fahrtenschreiber von der Herstellerfirma geeicht werden, um danach sogleich wieder die Reifen mit dem großen Durchmesser anzubringen. Jetzt stimmen Geschwindigkeits- und Kilometeraufzeichnungen nicht mehr mit der Wirklichkeit überein. Um aber die wirkliche Laufleistung ihres Lkw zu erfahren, bauen dann diese Gauner solche Naben-Kilometerzähler in ihre Zugmaschinen. *herc*

Hervorragend vernetzt

In den Einsatzfahrzeugen befinden sich jeweils zwei modern ausgestattete Arbeitsplätze. Sie sind über UMTS mit den stationären Rechnern ihrer Außenstelle vernetzt und haben jederzeit Zugriff auf alle relevanten Datenbanken. Derzeit erfolgt die Einbindung in das gemeinsame Digitalfunknetz der Behörden und Organisationen mit besonderen Sicherheitsaufgaben (BOS). Dieses BOS soll die Sicherheit der Kontrolleure erhöhen und die strategische Kontrollplanung verbessern helfen. ***hc***

Berufsweg

Wie wird man eigentlich Kontrolleur beim BAG?

Die (wenigen) Frauen und die Männer kommen aus ganz unterschiedlichen Fachrichtungen. So sind im Technikbereich zum Beispiel unter anderem Kfz-Meister und Fahrlehrer tätig. Außerdem findet man Mitarbeiter, die zuvor in der Verwaltung gearbeitet haben oder bei Speditionen beschäftigt waren. Auch ehemalige Polizisten sind beim BAG tätig.
Alle müssen jedoch eine 18-monatige Spezialausbildung durchlaufen, bevor sie als Kontrolleure eingesetzt werden können. *hc*

Zwei Kontrollarten

Wir waren zu einer der Standkontrollen eingeladen. Daneben gibt es noch eine zweite Kontrollart: die mobile Kontrolle. Bei diesen mobilen Kontrollen werden im Verlauf von Streifenfahrten auf den Autobahnen auffällige Lkw ausgesucht. Mit dem “Anhalte-Signalgeber” am Heck des Einsatzfahrzeugs werden die ausgewählten Lkw dann zur Kontrolle auf den nächsten Rastplatz geleitet. Insgesamt werden im Jahr rund 600 000 Fahrzeuge kontrolliert. Etwa 20 Prozent der untersuchten Fahrzeuge weisen Mängel auf. ***hc***

Illegale Müllentsorgung Elektroschrott für Afrika

Immer häufiger – so berichtet Thomas Fischer – sind Auto-Transporter zu entdecken, die alte Lieferwagen in der Größe von Sprintern transportieren. Diese Altautos sind rund um zugeschweißt und bis unters Dach mit Elektroschrott voll gestopft. Ihr Ziel sind die Seehäfen. Von dort soll die Fracht zur illegalen Entsorgung nach Afrika gebracht werden.

Wie jüngste TV-Berichte zeigten, müssen dort Kinder bei unmenschlicher Fronarbeit ungeachtet giftiger Dämpfe ungeschützt in Feuerstellen den Schrott ausschlachten.

Auch viele alte mit FCKW belastete Kühlschränke sollen auf diese Art schmutzig entsorgt werden, weiß Thomas Fischer zu berichten.

Dies sei ein hoch aktuelles Thema, das neben der moralischen auch eine politische Brisanz berge, sagt Fischer. Internationale Abkommen sehen vor, dass vom ausführenden Land illegal abgeladene Abfälle zurückgenommen werden müssen sowie Boden- und Gewässerverunreinigungen auf Kosten des Versendestaats zu dekontaminieren sind.

Neben den enorm hohen Rückführungs- und Sanierungskosten wäre dies auch mit einem großen Ansehensverlust der Bundesrepublik Deutschland verbunden.

Wenn derlei Täter auf dem Weg über deutsche Straßen den BAG-Kontrolleuren ins Netz gehen, erfolgt eine beweiskräftige Ermittlung und schließlich wird der Fall an Polizei oder Zoll übergeben. *herc*

Er kann gut lachen: Seine Papiere und die Daten sind in Ordnung. Schon wenig später ist er wieder unterwegs nach Frankreich.

Schieflage: Die Ladung ist oben schon nach rechts gekippt und droht von der Ladefläche zu rutschen. "Ein bodenloser Leichtsinn", sagt Robert Noll (links).

Datei für besseren Informationsfluss

Das BAG ist aktiv an der Fortentwicklung des nationalen und internationalen Rechtsrahmens beteiligt. Dieser reicht vom Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) über das Fahrpersonal-, Gefahrgut- und Straßenverkehrsrecht bis hin zum Abfallrecht und weitere (Tierschutzrecht, Technisches Unterwegsgesetz, Kriegswaffen-Transportrecht ...) Von besonderer Bedeutung sind jeweils auch die einschlägigen Vorschriften der Europäischen Union, der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) und die bilateralen Verkehrsabkommen, insbesondere mit Nicht-EU-Staaten. Das BAG wirkt in zahlreichen nationalen und internationalen Gremien mit.

Die Beschäftigten des BAG werden entsprechend fortlaufend geschult.

Mit dem „Road Package" genannten Verordnungspaket hat die Europäische Union 2009 den Rechtsrahmen grundlegend überarbeitet.

Einen wesentlichen Baustein dieses „Road Package" bildet die im Aufbau befindliche Verkehrsunternehmensdatei. Diese wird den Informationsfluss zwischen den zuständigen Behörden der EU-Mitgliedstaaten wesentlich beschleunigen.

Die Unzuverlässigkeit von Personen kann dann auch grenzüberschreitend leichter erkannt werden. Das BAG wird in Deutschland als sogenannte nationale Kontaktstelle für den gemeinschaftsweiten Informationsaustausch fungieren.

Spannende Themen bei Mitgliederversammlung

Großes Interesse an den spannenden Themen zeigten die Teilnehmer der diesjährigen mobifair-Mitgliederversammlung in Fulda.

„Immer noch werden Sozialstandards ausgehöhlt oder gar abgeschafft. Fairness wird beschworen, das sind aber nur Lippenbekenntnisse", sagte Jörg Krüger, Vorsitzender von mobifair, in der Mitgliederversammlung in Fulda. Der Auftrag von mobifair sei derzeit wichtiger denn je. Zwar gäbe es mittlerweile auch positive Signale, wie zum Beispiel den Abschluss des Branchentarifvertrags der EVG für den Schienenpersonennahverkehr oder die Initiativen für Tariftreuegesetze in mehreren Bundesländern. Dennoch führe der immer härter werdende Wettbewerb in weiten Bereichen der Verkehrsbranche nach wie vor zu Auswüchsen wie Lohndumping und vermehrter prekärer Beschäftigung.

Unter den Teilnehmern auch EVG-Vorsitzender Alexander Kirchner.

Diese Themen sind auch Schwerpunkte der Arbeit von mobifair, über die Geschäftsführer Helmut Diener die Versammlung informierte. Er gab einen detaillierten Überblick über den Stand der laufenden Projekte und einen Ausblick auf die Planungen.

Ebenfalls Tagesordnungspunkt der Veranstaltung war der Haushaltsbericht des Vereins, den der zweite Vorsitzende und Schatzmeister,

Dirk Schlömer

Dirk Schlömer (Foto), vorstellte. Der Haushaltsvoranschlag für das kommende Jahr, den er vorlegte, wurde einstimmig verabschiedet.

Teilnehmer der Veranstaltung

Der Vorstandstisch von mobifair während der Mitgliederversammlung in Fulda .

Fotos: Frank Hercher

Die Entlastung des Vorstands und der Rechnungsprüfer erfolgte ebenfalls einstimmig. Ein großer Vertrauensbeweis für ein bewegendes Jahr.

Als neues Mitglied des Vorstands wurde die Bundestagsabgeordnete Dr. Bärbel Kofler gewählt, die bereits in der Vergangenheit Aktionen und Veranstaltungen von mobifair unterstützt hat. *B.K.*

Sparen zu Lasten der Sozialkassen

Selbständig oder Schein-Selbständig? Sozialabgabepflichtiges Arbeitsverhältnis oder nicht? Zweifelhafte Beschäftigungsverhältnisse nehmen zu - hier ist auch die Minijob-Zentrale als Einzugsstelle für Beiträge zur Sozialversicherung gefragt. Auch die Problematik der „selbständigen Lokführer" ist dort schon aufgetaucht, wie Dr. Erik Thomsen, Leiter der Zentrale mit Büro in Essen, gegenüber mobifair erklärte.

„Die Betriebsprüfer der Deutschen Rentenversicherung sind sensibilisiert", sagte Thomsen, „auch in deren überregionalen Gremien wurde das Thema schon besprochen". Die Recherchen von mobifair könnten hier wertvolle Unterstützung geben, meinte er. „Wenn jetzt Einzelfälle benannt werden, haben wir die Möglichkeit, gezielt vorzugehen". Bei Scheinselbständigkeit gehe es immer darum, zu Lasten der Sozialversicherungen Geld zu sparen, führte Thomsen weiter aus. Die Betriebsprüfer der Rentenversicherung können zweifelhafte Beschäftigungsverhältnisse überprüfen und feststellen, ob Sozialabgabepflicht besteht oder nicht. Außerhalb einer solchen Betriebsprüfung werde, so Thomsen gegenüber mobifair, die Rentenversicherung - konkret deren Clearing Stelle in Berlin - nicht von selbst tätig. Dazu bedürfe es eines Antrages der Beteiligten (Auftragnehmer und Auftraggeber). Die Minijob-Zentrale ist bei der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See angesiedelt und seit 2005 bundesweit dafür zuständig, die Sozialversicherungsbeiträge für alle geringfügig Beschäftigten, so genannte Minijobber, einzuziehen. Neben der Umsetzung des Melde- und Beitragsverfahrens zählt die Einrichtung auch die Beratung rund um die Minijobs zu ihren Aufgaben. *B .Klein*

Dr. Erik Thomsen

Politfrühstück

Tatort Führerstand und Fernbus

Die von mobifair recherchierten Themenbereiche des „Tatort Führerstand" und die bevorstehende Freigabe von Fernbuslinien waren Diskussionsschwerpunkte eines weiteren mobifair-Politfrühstücks im November in Berlin.

In der Reihe der von mobifair veranstalteten „Politfrühstücke" treffen sich Verkehrsexperten und Politiker aus den Bereichen Arbeit und Soziales zum Gespräch und Meinungsaustausch über spezifische Aspekte des Mobilitätsmarktes. Insbesondere die Problematik der selbständigen Lokführer und die zweifelhaften Ausbildungsmethoden einiger Unternehmen sorgten beim jetzigen Treffen für Gesprächsstoff. Übereinstimmend waren die Politiker mit mobifair der Meinung, dass gerade im Bereich Ausbildung Regelungsbedarf besteht. Der Abgeordnete Willi Brase forderte konkrete Vorgaben, z.B. von den Gewerkschaften, um Einzelheiten der Lokführer-Ausbildung ins Berufsbildungsgesetz aufnehmen zu können. Wie Helmut Diener, mobifair-Geschäftsführer, erklärte, beschäftigt sich der Verein derzeit mit diesem Thema und hat mit der IHK Kontakt aufgenommen, um zum Beispiel eine Prüfungsregelung zu erarbeiten.

Gerrit Schrammen (links) und Thomas Lutze MdB (Die Linke)

Das Thema selbständige Lokführer, zu dem mobifair bereits viele Teilaspekte öffentlich gemacht hat, ist nun auch Grund für eine Anfrage im Bundestag, die auf Initiative der SPD-Bundestagsfraktion eingebracht wurde. Hierzu stellte der Abgeordnete Martin Burkert fest, dass

Bundestagsabgeordneter Martin Burkert (SPD)

dieser „Hochsicherheitsbereich" stark vernachlässigt wurde. Die mobifair-Forderung nach einer Kontrollinstanz und einem zentralen Register für Lokführerscheine wurde von den anwesenden Abgeordneten unterstützt.

Auch die im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Fernbus-Marktes erhobene Forderung nach Einführung einer Bus-Maut für diese Linien fand die Zustimmung der meisten Politiker. Helmut Diener formulierte die Befürchtungen von mobifair, dass mit der Freigabe des Marktes Lohn- und Sozialstandards in Gefahr geraten. „Bereits bei der Konzessionsvergabe für die Unternehmen müssen diese Ansprüche der Beschäftigten

Teilnehmer am mobifair-Politfrühstück. Links mobifair-Geschäftsführer Helmut Diener. *Fotos: Brigitte Klein*

Rolf Lutzke, EVG (links) und Philipp Zettel.

festgeschrieben werden", erklärte er. Die Festlegung auf Tariftreue bei öffentlichen Vergaben, sei im Übrigen sowohl von EU- wie auch von deutschen Verordnungen und Gesetzen gedeckt, wie Anouk Ferté-Devin von der auf Vergaberecht spezialisierten Anwaltskanzlei Heussen der Politikerrunde erläuterte. Dies gelte auch für Sicherstellungen von Mindeststandards bei Konzessionsvergaben im Fernbusbereich, sagte Ferté-Devin. Weder europäisches noch deutsches Recht stünden einer entsprechenden Regelung entgegen, solange es sich um nationale Strecken handele.

mobifair hat dazu in Zusammenarbeit mit der Kanzlei Heusen in der Schriftenreihe „Die besseren Argumente" eine Broschüre aufgelegt. *Brigitte Klein*

Nicola Binder, Büro Kofler, MdB Bärbel Kofler (SPD), MdB Willi Brase (SPD), Céline Wolter (SCI Verkehr GmbH) (von links).

Neue Broschüre

Die neue Broschüre "Die besseren Argumente" zum Thema Konzessionsvergabe im Fernbusbereich steht unter

www.mobifair.eu

als Download zur Verfügung.

Foto: Frank Hercher

Erfolg von mobifair:

Selbständige Lokführer beschäftigen Bundestag

Die Aktionen und Initiativen von mobifair zum Thema „Selbständige Lokführer“ sowie die umfassende Berichterstattung darüber tragen erste Früchte. Das Thema beschäftigt nun auch den Bundestag. Die SPD-Fraktion hat eine Anfrage zu diesem Problemfeld an die Bundesregierung gerichtet. Darin wünscht sie detaillierte Antworten auf 22 Fragen. Den Text der Anfrage dokumentieren wir auf dieser Seite.
mobifair sieht darin den Beweis dafür, dass auch das “Bohren dicker Bretter” mit Beharrlichkeit und mit fachlich fundierten Argumenten zum Erfolg führt. - Ein Ansporn für die weitere Arbeit.

Der Wettbewerb im Sektor Eisenbahn ist in den letzten Jahren in der Europäischen Union (EU) beständig gestiegen und entwickelt sich stetig. So ist auch Deutschland nach Schweden und Großbritannien das Land der EU, das laut dem »Liberalisierungsindex Bahn 2011" im Bereich des Schienengüterverkehrs und Schienenpersonenverkehrs am meisten liberalisiert ist. Doch neben der Vielfalt der Angebote, aus denen die Kunden wählen können, ist auch der Druck auf die Beschäftigen beständig gestiegen. So ist unter anderem zu beobachten, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen versuchen Fix- und Lohnkosten zu senken. Auch wurde immer wieder festgestellt, dass „selbstständige Lokführer" eingesetzt werden, um flexiblere Fahrpläne aber auch niedrigere Kundenpreise anbieten zu können. Dies

22 Fragen an die Bundesregierung:

verstößt gegen jegliche Sicherheits- und Sozialvorschriften.

1. Ist der Bundesregierung die Problematik der "selbstständigen Lokführer" bekannt?
2. Wenn ja, welche Schlüsse wurden bisher daraus gezogen?
3. Ist der Bundesregierung bekannt, dass sogenannte "selbstständige Lokführer" ihre Dienste im Internet anbieten?
4. Welche Kontrollinstrumentarien werden eingesetzt um die in § 6 Abs.2 Nummer 2 und 3 (AEG) in Verbindung mit § 7 AEG geforderten Standards einzuhalten?
5. Sind im Rahmen von durchgeführten Kontrollen auf Grund der in Punkt 4 aufgeführten Rechtslagen Erkenntnisse über "selbstständige Lokführer" erwachsen?
6. Gibt es Bestrebungen der Bundesregierung, Eisenbahn- und Verkehrsunternehmen zur ordentlichen Vorhaltung von Lokführern durch weitere rechtliche Bestimmungen zu verpflichten?
7. Werden eventuell erkannte rechtliche Lücken in sicherheitsrelevanten Bereichen im Rahmen der Novellierung des AEG's geschlossen?
8. Ab wann plant die Bundesregierung eine zentrale Datenbank über die Inhaber von Lokführerscheinen, in der der Erhalt oder Entzug der Fahrerlaubnis sowie die Kenntnisse über die Lok-Baureihen ersichtlich ist?
9. Wenn die Frage 8 positiv beantwortet wird: Welche Kontrolle soll über regelmäßige Schulungen, notwendige Praxiseinsätze stattfinden und wer wird diese Kontrollen durchführen?
10. Wenn die Frage 8 negativ beantwortet wird: Warum ist dies in Zeiten des freien Wettbewerbs nicht geplant?
11. Gibt es Bestrebungen der Bundesregierung, eine standardisierte Führerscheinprüfung für Lokführer in Deutschland einzuführen, die von einer externen Prüfungsinstanz abgenommen wird?
12. Auf welche Weise wirkt die Bundesregierung auf europäischer Ebene ein, damit eine europaweite Registrierung von Fahrberechtigungen sowie standardisierte Führerscheinprüfung von Lokführern umgesetzt wird?
13. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um einheitliche europäische Arbeitsstandards für Lokführer durchzusetzen?
14. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um einheitliche europäische Registrierungen von Lokführern umzusetzen?
15. Was will die Bundesregierung unternehmen, damit es Firmen nicht mehr möglich ist, „selbständige Lokführer" einzustellen und damit die Sicherheitsstandards zu unterlaufen?
16. Plant die Bundesregierung die Einführung eines digitalen Fahrtenschreibers in den Führerständen der Triebfahrzeuge und einer entsprechenden Fahrerkarte, die unter anderem die Arbeitszeit, die Tauglichkeit, die Fortbildungs- und Streckenkenntnisse und die Fahrzeugbefähigung dokumentiert?
17. Wenn Frage 16 negativ beantwortet: Warum plant die Bundesregierung eine solche Einführung nicht?
18. Wenn Frage 16 positiv beantwortet: Welche konkreten Schritte werden dazu unternommen?
19. Wie viele Kontrollen haben in den Jahren 2010, 2009 und 2008 bei Lokführern stattgefunden?
20. Haben die in der Frage 19 angeführten Kontrollen auch die nötigen Führerscheinunterlagen/ Arbeitszeitvorschriften umfasst?
21. Soll mehr Personal im Eisenbahnbundesamt eingestellt werden, um im Speziellen die Sicherheit durch die Überprüfung von Lokführern zu gewährleisten und zu steigern?
22. Ist der Bundesregierung bekannt, dass mit Geldern der "Bundesagentur für Arbeit" Drittfirmen Lokführer in sechs Monaten ausbilden?

herc

Tatort Führerstand

mobifair-Ermittlungsergebnisse an zuständige Stellen übergeben

mobifair ist seinem Ziel, dem Treiben der selbständigen Lokführer einen Riegel vor zu schieben, einen großen Schritt näher gekommen. In Essen überreichte mobifair-Geschäftsführer Helmut Diener die Rechercheergebnisse von mobifair zu diesem Thema an den zuständigen Rentenversicherungsträger Knappschaft Bahn See (KBS).

Unser Foto zeigt von links André Fasel, Dr. Erik Thomsen, Uwe Werner (alle KBS) sowie Helmut Diener, Raoul Machalet und Dieter Schäffer von mobifair anlässlich der Überreichung der mobifair-Ermittlungsergebnisse an die KBS in Essen. Foto: Michael Birk

Dr. Erik Thomsen, Leiter der Minijob-Zentrale, in dessen Arbeitsbereich bei der KBS dieser Personenkreis fällt, zeigte sich sehr interessiert an den Rechercheergebnissen von mobifair.
Er sagte zu, die von mobifair vorgestellten Sachverhalte intensiv prüfen zu lassen. „Uns geht es darum festzustellen, ob eine versicherungspflichtige Beschäftigung vorliegt und dadurch auch Beiträge zur Sozialversicherung fällig werden. Wie Dr. Erik Thomsen von der KBS erläuterte, würden nun die Informationen von mobifair ausgewertet und an die zuständigen Stellen weitergeleitet.
Dr. Thomsen kündigte an, dass die KBS auch die jeweiligen Krankenkassen und ihre Einzugsstellen auf die von mobifair ermittelten Personen aufmerksam machen werde. Im Falle von Versäumnissen sei es nicht auszuschließen, dass Nachzahlungen in erheblichem Umfang fällig werden. Helmut Diener äußerte sich zufrieden: „Die Prüfzusage der KBS ist ein weiterer wichtiger Baustein, um dem Treiben dieser selbständigen Lokführer einen Riegel vorzuschieben." mobifair hat die Ergebnisse seiner Recherche außerdem an das Eisenbahnbundesamt (EBA) und den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) weitergeleitet. “Damit liegen den offiziellen Stellen jetzt Namen und Daten vor”, sagte Helmut Diener. Die zuständigen Behörden und Verbände seien nun aufgerufen, zu handeln, sagte er.

Neu im Vorstand

Dr. Bärbel Kofler, Bundestagsabgeordnete für die oberbayerischen Landkreise Traunstein und Berchtesgadener Land, wurde während der Mitgliederversammlung von mobifair in den Vorstand des Vereins gewählt.
Die SPD-Politikerin hat bereits in der Vergangenheit mobifair bei Aktionen und Veranstaltungen in Bayern unterstützt und spricht sich klar für die Sicherung von Lohn- und Sozialstandards aus. Kofler: „Es ist die Aufgabe der Politik, Sorge dafür zu tragen, dass fairer Wettbewerb auch ordentlich funktioniert." In der künftigen Vorstandsarbeit für mobifair sieht sie eine weitere Chance, diese Ziele voranzubringen. *B.K.*

Neue Broschüre

**„Die besseren Argumente. Erwiderung auf Einwände gegen Sozialstandards in der Vergabe" heißt eine neue Broschüre von mobifair. Damit wird eine Gegenüberstellung des Für und Wider zu Ausschreibungstexten mit sozialem Bezug vorgelegt.
Eindeutiges Fazit: Gesetze und Verordnungen sagen „Ja" zu fairen und sozialgeschützten Ausschreibungen. Die Veröffentlichung wurde in Zusammen- arbeit mit Rechtsanwalt Wolfgang Trautner, Lehrbeauftragter für Vergaberecht an der TH Mittelhessen, erarbeitet. Die Broschüre soll mit bestehenden Unsicherheiten aufräumen. Zweifel sollen durch Fakten beseitigt werden.
„Die Rechtslage ist klar", sagt Helmut Diener mobifair-Geschäftsführer. „Bei Ausschreibungen können die Vergabestellen die Zahlung bestimmter Tarife, wie zum Beispiel den Branchentarifvertrag, zur Verpflichtung machen. Alle anderen Aussagen sind falsch." Stell Diener fest. Download unter: www.mobifair.eu**

Dicke Luft in Fliegern

Mit Nervengift in den Urlaub -

Giftiger Öldampf in Flugzeugen stellt ein erhebliches Gesundheits- und Sicherheitsrisiko für Kabinenpersonal, Piloten und Fluggäste dar. Schwere, unheilbare Nervenerkrankungen sind die Folge bei Langzeitbelastungen. Aber auch Wahrnehmungsstörungen sowie eingeschränkte Urteils-, Reaktions- und Bewegungsfähigkeit können kurzfristig bei den Betroffenen auftreten. Sind dies die Piloten, so bedeutet das unabsehbare Folgen für das Leben der Flugzeuginsassen.

Die zum Atmen in großer Höhe benötigte Druckluft gelangt oftmals ungefiltert von den Triebwerken durch die Klimaanlage in die Kabine und kann Rückstände von erhitztem Motorenöl und Hydraulikflüssigkeit enthalten. Das Öl in Düsentriebwerken ist angereichert mit verschiedenen Chemikalien - darunter auch Organo-Phosphate. In Düsentriebwerken dienen sie zur Verhinderung von Verschleiß. Die gleichen Substanzen werden zum Beispiel aber auch als Insektizide und Pflanzenschutzmittel sowie in chemischen Waffen als Kampfgas angewendet. Eine Freisetzung dieser Öldämpfe hat meist schwerwiegende Folgen für den Menschen.

Im vergangenen Jahr erhielt die ehemalige australische Flugbegleiterin Joanne Turner, die 1992 dauerhafte gesundheitliche Schäden durch giftigen Ölrauch und chemische Dämpfe in der Flugzeugkabine davongetragen hatte, nach quälend langem Rechtsstreit, knapp 140.000 australische Dollar Schadensersatz zugesprochen. Das Urteil war der erste zivilrechtliche Sieg für Beschäftigte, die beruflich dieser giftigen Luft ausgesetzt sind. Es bestätigt zugleich das große Gesundheits- und Sicherheitsrisiko in Flugzeugen. Meist bringen selbst die Betroffenen ihre Beschwerden nicht in einen Zusammenhang mit der vergifteten Atemluft im Flieger. So bemerken sie vielleicht hin und wieder Abgasgeruch in der Kabine, führen jedoch die Symptome wie chronische Ermüdung oder Gedächtnisverlust nicht darauf zurück.

Die Internationale und die Europäische Transportarbeiter-Föderation, ITF und ETF, der aus Deutschland die Gewerkschaften EVG und verdi angehören, befassen sich seit langem mit der Gefahr, die von der vergifteten Atemluft ausgeht. Marianne Powell hat das Thema für die ITF untersucht und anhand von Fallstudien die Auswirkungen geschildert. So berichtet sie von Arie Adriansen, er arbeitete seit 2003 als Pilot. Anfang 2006 verspürte er erste Symptome wie extreme Müdigkeit, die zunehmend schlimmer wurden. 2009 kamen Gedächtnis- und Geschmacksverlust sowie Muskelzuckungen hinzu. Im März 2009 musste er mit dem Fliegen aufhören. Diagnose: Hirnstammschaden mit Beeinträchtigung des autonomen Nervensystems.
Auch Andre Holm erging es ähnlich. Er war seit 1971 Be-

Foto: Air Berlin

krank am Arbeitsplatz

rufspilot. Auch er nahm gelegentlich einen Geruch aus dem Belüftungssystem wahr. „Aber damals kannten wir die Gefahr nicht“, sagt der schwer erkrankte Mann heute.

Mitte der 1980er Jahr registrierte er nach und nach gesundheitliche Probleme - grippeähnliche Symptome und Hautausschläge, Atembeschwerden und chronische Müdigkeit. Den Konzentrationsstörungen folgte der Verlust des Kurzzeitgedächtnisses.

Inzwischen geraten auch deutsche Fluggesellschaften unter öffentlichen Druck. Immer wieder berichten Flugreisende und Crew-Mitglieder von unangenehmen Öldämpfen in der Kabinenluft. So auch nach einem Flug der Air Berlin Ende September zwischen New York und Berlin. Bei Start und Landung seien die giftigen TKP-Dämpfe (TKP = Trikresylphosphat) in die Kabine eingedrungen.

Wie das Magazin "Der Spiegel" berichtet, sei einem internen Memo der Airline zu entnehmen, dass ein Pilot nach diesem Flug über Schwindelgefühle und Taubheit in den Fingerspitzen klagte sowie ein Gefühl, das er mit einem „seltsamen Echo“ beschrieb, wahrnahm.

Ein Steward war so schlimm von den giftigen Dämpfen betroffen, dass er zwei Tage im Krankenhaus behandelt werden musste.

Die Fluggesellschaft allerdings bemüht sich, den Fall zu bagatellisieren. Die Crew sei jederzeit voll handlungsfähig gewesen, heißt es bei Air Berlin. Dennoch habe man das Luftfahrtbundesamt sofort von dem Vorfall unterrichtet. Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung kritisierte jedoch laut „Spiegel“, nicht unverzüglich informiert worden zu sein.

Bei Condor erfuhren die Beschäftigten inzwischen von einer Untersuchung der Medizinischen Hochschule Hannover, bei der die Kabinenluft in ihren Flugzeugen auf Giftstoffe untersucht wurde. Demnach wurde selbst unter Normalbedingungen das hoch giftige Trikresylphosphat nachgewiesen.

Air Berlin hingegen weist auf die europäische Flugsicherheitsbehörde EASA hin, die festgestellt habe, dass es bezogen auf die Sicherheit bei diesem Thema keinen Handlungsbedarf gebe.

Die Diskussion hat nun auch den Deutschen Bundestag erreicht. Angesichts der alarmierenden Berichte von Beschäftigten und Flugreisenden über gesundheitliche Beeinträchtigungen fordern jetzt die Grünen ein Einschreiten der Bundesregierung. In einem Antrag fordern die Abgeordneten, „die Verwendung von neurotoxisch bedenklichen Triebwerksölen zu unterbinden".

Frank Hercher

mobifair-Untersuchung

Arbeitnehmerfreizügigkeit

Seit 1.Mai 2011 steht Arbeitnehmern aus den EU-Beitrittsländern Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn der Zugang zum deutschen Arbeitsmarkt offen. Seither gilt für sie die „volle Arbeitnehmerfreizügigkeit“. Diese gestattet es den Angehörigen dieser Staaten, ungeachtet ihres Wohnortes, in jedem Mitgliedsstaat unter den gleichen Bedingungen eine Beschäftigung aufnehmen und ausüben zu dürfen wie die Angehörigen dieser Staaten selbst.

Grafik: Roman Bespalenko

Inwiefern sich die „volle Arbeitnehmerfreizügigkeit“ auf die Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmerschaft innerhalb der Branche der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der ihr angeschlossenen Dienstleister auswirkt, steht im Fokus eines mobifair-Projekts.

Fakt ist: Durch das existierende Lohngefälle zu den neuen ost- und südosteuropäischen Mitgliedsstaaten besteht die Gefahr sinkender Lohn- und Sozialstandards in den „Alt-EU-Mitgliedsländern“.

Fakt ist ebenso: Erste Anzeichen von Lohn- und Sozialdumping deuteten sich bereits vor in Kraft treten der „vollen Arbeitnehmerfreizügigkeit“ an. Zielstrebig tauchten dubiose Unternehmen am Markt auf und warben mit Discountmethoden für Billigarbeiter aus Ost- sowie Südosteuropa.

Dieser sich abzeichnenden negativen Entwicklung gilt ein wesentliches Augenmerk des mobifair-Projekts „Arbeitnehmerfreizügigkeit“. Ausbeuterpraktiken, sittenwidrige Löhne, Auswüchse von Sozialdumping dürfen nicht zu tolerierbaren Begleiterscheinungen der Arbeitsmarktöffnung werden. Der Schutz der Beschäftigten, unabhängig davon welcher Nationalität sie angehören, ist ein zentrales Ziel des Projektes.

Einen aktuellen Download der Landkarte mit den gesetzlichen Mindestlöhnen in der EU findet man unter: www.mobifair.eu

Dort sind auch die Möglichkeiten aufgezeigt wie Verstöße an mobifair gemeldet und eigene Anregungen und Anmerkungen in die Studie einfließen können. Das Engagement aller ist gefragt! *R.B.*

Österreich:

Zentrales Register

Ein zentrales Register für Lokführerscheine, eine Kontrollinstanz, die registriert und überprüft, ob die angeblichen Qualifikationen auch der Wahrheit entsprechen - diese von mobifair seit langem erhobene Forderung ist jetzt in Österreich umgesetzt worden.

Ab sofort ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (Schig) als Gesellschaft der Republik Österreich für Ausstellung, Erneuerung und Änderung der Lokführerscheine zuständig und ebenso für die Führung eines „Führerschein-Registers". „Das ist beispielhaft. Damit können wenigstens den gröbsten Auswüchsen Grenzen gesetzt werden", bewertet Helmut Diener, Geschäftsführer von mobifair, die österreichischen Maßnahmen. *B.K.*

Foto: Frank Hercher

Auf dem Prüfstand: Die Gleissicherungsunternehmen werden auf ihre Lohn- und Sozialstandards geprüft.

Bewertung der Lohn- und Sozialstandards

In einem Projekt „Externe Dienstleister“ bewertet mobifair die Lohn- und Sozialstandards in den Gleissicherungsunternehmen.

Fairer Wettbewerb setzt faires Unternehmertum und faire Auftraggeber voraus. Beides bedeutet, angemessene Lohn- und Sozialstandards für die Beschäftigten zu respektieren. Wir wollen das fördern und sagen: „Den Guten eine Chance!"

Am 20. September 2010 fand in Frankfurt am Main die Unterzeichnung des mobifair-Fairnessabkommens statt.

Mit diesem Abkommen übernahm die Deutsche Bahn für sich sowie für sämtliche auftragsausführenden Gleissicherungsunternehmen die Verpflichtung zur strikten Einhaltung angemessener Lohn- und Sozialstandards für alle Beschäftigten innerhalb dieses Bereichs.

Ob die Unternehmen der Gleissicherungsbranche die Verpflichtungen auch wirklich leben, dem wird jetzt konkret nachgegangen. Über ein dreistufiges Bewertungsabfrageverfahren werden die Unternehmen im Sinne des Fairnessabkommens von mobifair bewertet und anschließend einem Ranking zugeführt.

Die Schwerpunkte des Bewertungsverfahrens sind die Bereiche Arbeitszeit, Arbeitsschutz, Arbeitsmittel/Arbeitskleidung, Entlohnung, Fort- und Ausbildung / Qualifikation sowie Arbeitszufriedenheit.

Die ersten Unternehmen wurden bereits bewertet, in weiteren ist das Verfahren angelaufen.

Auf der mobifair-Homepage (www.mobifair.eu) kann der jeweils aktuelle Stand des Bewertungsverfahrens eingesehen werden.

Ansprechpartner für das Projekt bei mobifair: RA Dieter Schäffer (dieter.schaeffer@mobifair.eu) *R.B.*

Fernbuslinienverkehr

Soziale Standards jetzt festlegen und sichern

Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs schleicht in eine entscheidende Phase. Die Planer der dafür notwendigen Gesetzesänderung basteln an den Paragrafen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), um möglichst viel "freien Wettbewerb" zuzulassen. So bezeichnen es zumindest diese „Bastler". Sie denken an alles. Zum Beispiel an Kurzzeitkonzessionen, an Zusteigemöglichkeiten schon ab 50 Kilometern und vor allem an eine nachhaltige Verkehrsplanung und die Fahrgastrechte.

An die Busfahrer und daran, dass sich hier mit Lohn- und Sozialdumping ein neuer Schmuddelwettbwerb entwickeln kann, denkt keiner.

Doch das stimmt nicht! Insbesondere macht hier die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG Front gegen die geplante völlige Liberalisierung dieses Marktes. Sie fordert den sozialen Schutz der Beschäftigten im Rahmen der Novellierung des Gesetzes besonders abzusichern. Dies könnte durch das Arbeitnehmer-Entsendegesetz (AEntG) geschehen. Dieses Gesetz bietet nämlich die rechtliche Möglichkeit, Mindestarbeitsbedingungen festzulegen. Denkbar wäre auch ein allgemeinverbindlicher Tarifvertrag für die Branche.

Bis dahin müssen jedoch klare Regelungen gelten, fordert die EVG und warnt davor, dies durch Linien aus Osteuropa mit osteuropäischem Personal zu untergraben.

Gerade das wird mobifair in einem Projekt untersuchen und verdächtigen Verkehr unter die Lupe nehmen. Außerdem wird dabei das Lohn- und Sozialgefüge bewertet. Schließlich hat der Fernreisebusverkehr andere Maßstäbe als der Busverkehr im öffentlichen Personennahverkehr. Auswärtige Ruhezeiten, Auslandsübernachtungen und vor allem längere Fahrzeiten am Stück prägen hier die Arbeitsbedingungen.

mobifair ist sich sicher: Hier wird eine Tür für Lohn- und Sozialdumping aufgestoßen. Es scheint, als verschlafe der Gesetzgeber wieder einmal eine Chance, Lohn- und Sozialdumping bereits im Keim zu ersticken.Entscheidend werden bereits die Voraussetzungen zur Konzessionsvergabe sein. Laut eines Rechtsgutachtens von mobifair ist es möglich, Sozialstandards - zumindest im nationalen Verkehr - in den Konzessionen festzulegen.

Vor allem wird eine hohe Kontrolldichte nötig sein, um neben den technischen Vorgaben insbesondere die Einhaltung der Schutzbestimmungen der Busfahrer zu prüfen. Dabei geht es neben den Lenkzeiten und der Einhaltung der Pausen auch um die Qualifikation der Busfahrer, deren Eignung und warum nicht auch um deren Bezahlung.

Als geeignete Prüfstelle sieht mobifair das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) – siehe auch die Reportage auf den Seiten 4 bis 7 in diesem Heft.

Helmut Diener

Im Rahmen von Kontrollen werden vom Bundesamt für Güterverkehr (BAG) auch Busse angehalten und überprüft. Hier ist es ein Bus mit Anhänger.

Hinweisen auf „verdächtige Fernbuslinienfahrten" wird mobifair nachgehen.

Liebe Mitglieder,

ein ereignisreiches Jahr neigt sich seinem Ende zu. Wir haben es genutzt, um unseren Zielen wieder ein Stückchen näher zu kommen. Ohne die Unterstützung durch unsere Mitglieder wäre dies nicht möglich gewesen.

Danke dafür!

Ich möchte hier nicht auflisten, welche großen oder kleinen Erfolge uns gefreut oder welche Enttäuschungen uns geärgert haben. Wichtig ist, dass sich unterm Strich die positive Entwicklung unseres Vereins mobifair fortgesetzt hat und wir weitere Etappenziele erreichen konnten.

Wir haben inzwischen eine solide Grundlage als Voraussetzung für weitere zuverlässige Arbeit geschaffen.

Im Sinne unseres Vereinszwecks werden wir uns auch weiterhin für einen fairen Wettbewerb im Verkehrssektor einsetzen. Dabei werden wir niemals aus den Augen verlieren, dass allein der Mensch und sein Wohlergehen das Maß allen Handelns sein muss.

Ich wünsche Ihnen für den Jahresausklang besinnliche Tage und einen harmonischen Jahreswechsel.

Als gemeinnütziger Verein, der verantwortungsbewusst mit den Beiträgen der Mitglieder umzugehen weiß, haben wir auf Karten und Präsente zum Jahreswechsel verzichtet und bitten hierfür um Verständnis.

Im Namen des Vorstands

Jörg Krüger
1.Vorsitzender
mobifair e.V.