



Fernbusse

Nächster Halt:

Lohnabbau



Hier passt alles zusammen: Qualität aus einer Hand!

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, Studien und Kontrolle individuelle Lösungen an.

Den Guten eine Chance!

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



Editorial



Auch im Jahr 2012 gibt es in Deutschland noch Lohndumping, werden gesetzlich festgelegte Sozialstandards mit Füßen getreten, Beschäftigte wie auf einem modernen Sklavenmarkt „verliehen“. Für mobifair heißt das, sich weiterhin engagiert dafür einzusetzen, dass der Wettbewerb im Verkehrsbereich fair abläuft. Denn immer noch und viel zu oft sind die Beschäftigten die Leidtragenden, während Unternehmen satte Profite einstreichen

Wettbewerb soll für den Menschen da sein und nicht auf ihrem Rücken ausgetragen werden. Wer arbeitet, darf nicht mit Billiglöhnen abgespeist werden und am Monatsende feststellen müssen, dass der Gang zum Sozialamt unausweichlich ist. Wer als Unternehmer anständige Beschäftigungsbedingungen anbietet, darf nicht von Ausbeuterfirmen aus dem Markt gedrängt werden, die skrupellos ausnutzen, dass der Gesetzgeber keine fairen Rahmenbedingungen geschaffen hat.

„Den Guten eine Chance“ hat sich mobifair zum Motto gemacht. In diesem Sinne werden wir uns auch in diesem Jahr dafür stark machen, dass schwarze Schafe, die sich auf Kosten der Allgemeinheit bedienen, vom Markt verschwinden, dass die Politik sich auf ihre soziale Verantwortung besinnt und dass faire Bedingungen in der Arbeitswelt die Norm werden.

Im Namen des Vorstands und des Teams von mobifair möchte ich mich schon jetzt bei allen bedanken, die uns bei dieser Aufgabe unterstützen werden.

Helmut Diener, Geschäftsführer

Aus dem Inhalt



TITELTHEMA: FERNBUSSE
Konsequenzen der Liberalisierung im Fernbusverkehr – Lohn- und Sozialstandards werden dadurch gefährdet S. 4

Tatort Führerstand:
Keine Rechtsgrundlage für selbständige Lokführer S. 7

Gigaliner:
Die Monsterlaster starten durch
Rollende Riesentransporter auf deutschen Straßen S. 8

Arbeitsmarkt:
Der Niedriglohnsektor boomt
Kräftige Profite auf Kosten der Allgemeinheit S. 10

mobifair intern:
Abschlussbericht zu Ausschreibungsverfahren
Sozialstandards als Kriterien bleiben Mangelware S. 11

Verschiedenes S. 12

IMPRESSUM

Herausgeber:

mobifair e. V.
Westendstraße 52
60325 Frankfurt

Kontakt:

069 / 271 39 96-6
info@mobifair.eu
www.mobifair.eu

Geschäftsführer:

Helmut Diener
(verantwortlich)

Redaktion:

Brigitte Klein/
Tobias Lipser
presse@mobifair.eu

Druck:

alpha print medien AG
Kleyerstraße 3
64295 Darmstadt



Eingetragen im Vereinsregister Frankfurt am Main: VR 13555

Fernbusse:

Nächste Haltestelle Lohnabbau

.....

Fernbusreisen – das weckt Erinnerungen an Klassenfahrten als Kind oder an den Traum, im Greyhound-Bus die USA zu durchqueren. In beiden Fällen ein Symbol der Freiheit und des Abenteuers. Es entsteht das Bild von preiswerten Reisen in interessante Gegenden. Leider bleibt von diesem Bild nur ein verblichenes Exemplar übrig, wenn man sich die Realität ansieht. Denn diese Träume haben alle ein Kehrseite: In der Regel sind es die Beschäftigten, die für diesen Traum bezahlen müssen: in Form von niedrigen Löhnen und langen und schlechten Arbeitszeiten. Das führt zu einem unfairen Wettbewerb, in dem Unternehmen, die sich nicht am Lohn- und Sozialdumping oder der Ausbeutung von Menschen beteiligen, den Kürzeren ziehen und vom Markt gedrängt werden. „Die Guten haben keine Chance.“

Vor diesem Hintergrund haben wir in den letzten Monaten den Gesetzgebungsprozess begleitet und uns den Fernbuslinienverkehr in Deutschland und Europa angesehen. Wir sind in Bussen mitgefahren und haben uns die Lohnstandards in der Branche genauer betrachtet. Es bleibt dabei: Der Fernbuslinienverkehr wird auf Dauer nicht dem motorisierten Individualverkehr Anteile abnehmen, sondern vor allem dem Schienenpersonenverkehr. Er wird daher auch auf Kosten von guten Arbeitsplätzen bei Eisenbahnverkehrsunternehmen gehen und er wird die Sozialstandards der Arbeitsplätze im Bereich des Busdienstes negativ beeinflussen.

Damit reiht sich die Liberalisierung im Fernbuslinienverkehr ein in das neoliberale Dogma vom Wettbewerb, der alles regeln wird. Im Personenfernverkehr gibt es zum jetzigen Zeitpunkt noch keinen wirklichen Wettbewerb. Im Schienenverkehr versuchen Anbieter sich lukrative Teilstücke herauszugreifen und hier gezielte Angebote entgegen zu setzen. Außerdem sieht die schwarze Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBfG) die vereinfachte Zulassung von innerdeutschen Fernbuslinien vor, die der



Bahn weitere Konkurrenz machen sollen. Die Erfahrungen von ausländischen Anbietern, die jetzt auf den deutschen Markt drängen wollen, machen deutlich, dass preiswertere Tickets auf Kosten sinkender Lohn- und Sozialstandards der Beschäftigten erkaufte werden. So steht mit der First Group Ltd. ein Anbieter parat, der in den USA (Greyhound, Schulbusse) vor allem durch das aktive Behindern gewerkschaftlicher Arbeit und schlechte Löhne aufgefallen ist. Hier gilt es politisch darauf zu achten, dass auch die Vergabe von Konzessionen für Fernbuslinien an Lohn- und Sozialstandards gekoppelt werden muss.

Die Diskussion um die Fernbusse fällt aber nicht nur wegen der Er-

innerungen, die z.T. geweckt werden, auf einen fruchtbaren Boden. Sie bedient auch die stets populäre Diskussion darüber, wie schlecht die Bahn ist. Jede Verspätung wird dafür als Beweis genommen und außerdem hat ja schon jeder mal eine schlechte Erfahrung gemacht – oder kennt jemanden, der jemanden kennt, der eine gemacht hat. Der letzte Stau oder die letzte Werkstattrechnung dagegen nehmen nicht einen solchen prominenten Platz im Erinnerungsvermögen ein.

Auf diesen Boden fällt also die Diskussion und daher stimmen viele ein in den Chor, die sagen, dass man der Bahn mit Konkurrenz mal so richtig Druck machen müsse. Leider ohne die Konsequenzen zu beachten. Dem soll dieser Themenschwerpunkt etwas entgegensetzen. Wir wollen das Thema Fernbus etwas umfassender beleuchten und Konsequenzen der Liberalisierung aufzeigen.

REFORM DES PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZES

Der Sozialschutz bleibt auf der Strecke



.....
Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes soll auch die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs erfolgen. Nach Lesart der Befürworter wird damit ein schon zu lange bestehendes Wettbewerbshemmnis aus dem Weg geräumt, um endlich den von vielen gewünschten Markt für nationale Buslinien zu öffnen. Diesem Grundsatz folgt die Bundesregierung mit ihrem Gesetzentwurf.

Sie legt damit einen Entwurf vor, der die privaten Unternehmensprofite im ÖPNV und Linienfernbusverkehr zu Lasten der öffentlichen Haushalte bevorteilt. Beispielhaft dabei zeigt sich die erfolgreiche Mitarbeit des größten deutschen Anbieters Deutsche Touring, der an der Erarbeitung des Gesetzes mitgewirkt hat. Ein Wettbewerber, der sich durch eine dezentrale Struktur und keine einheitlichen Lohn- und Sozialstandards auszeichnet. Das Gros der Verkehrsleistungen der Deutschen Touring GmbH bzw. der Euroline Germany wird durch Subunternehmen erbracht. Im Jahre 2007 waren nach Unternehmensangaben bereits 15 Subunternehmen für die Touring tätig. Zusätzlich hat die Deutsche Touring ein Netz ausländischer Töchter gegründet, über die derzeit ausschließlich die Neueinstellungen erfolgen. Bei Lohnunterschieden von Busfahrern zwischen rund 700 Euro monatlich in Portugal und rund 2000 Euro in Deutschland, ist wohl klar, wohin die Reise gehen soll.

Bei der Diskussion um den Sinn der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs sind Argumentationen zu finden, die einerseits auf den Glauben an die Kraft des Wettbewerbs bauen und andererseits gestützt werden durch ein tiefes Misstrauen gegenüber dem Branchenführer und Ex-Monopolisten DB AG. Aus diesen Komponenten lässt sich trefflich begründen, dass Wettbewerb stattfinden muss, „weil die Bahn ja bekanntermaßen schlecht ist“ und „durch den Wettbewerb eine bessere Qualität zum niedrigeren Preis erzielt werden kann.“

In der Bugwelle dieser Diskussion nutzt die Bundesregierung jetzt die Chance, den Fernbuslinienverkehr weitestgehend zu liberalisieren. Sie verzichtet dabei bewusst auf eine Regulierung der Lohn- und Sozialstandards und begeht damit die Fehler der Vergangenheit erneut. Erfahrungen in ehemals geschützten Bereichen, die ohne Absicherung von Lohn- und Sozialstandards libe-

[weiter auf der nächsten Seite »](#)

»realisiert wurden, sollten hier als warnende Beispiele gelten, weil der Wettbewerb dort vor allem auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird. Man denke an Telekommunikationsdienstleister oder auch die Privatisierung von kommunalen Abfallentsorgungsunternehmen.

Hier wird Politik für die bestimmte Unternehmen betrieben und die Rechnung dafür bekommt der Steuerzahler. So dient der Wettbewerb nicht dem Menschen, sondern nur den Unternehmen – und mittelbar vielleicht der schwarz-gelben Koalition durch vermehrte Parteispenden. Mövenpick lässt grüßen!

Auf der Strecke bleiben mit Sicherheit die mittelständischen Busunternehmen. In unseren Recherchen

stießen wir auf Aussagen von Busunternehmern wie „Gegen diese Mafia haben wir eh keine Chance“ oder „wenn wir unsere Leute anständig bezahlen wollen, dann können wir diesen Markt nicht bedienen“. Und so wird das auch sein. Die Unternehmen im Fernbuslinienverkehr werden sich wohl an den Arbeitsmärkten der europäischen Billiglohnländer versorgen. Das rechnet sich auch. Bei unserem „Ausflug“ nach Krakau – siehe Bericht auf dieser Seite – waren vier polnische Busfahrer und eine Servicekraft an Bord. Wir haben eine Kostenanalyse der Reise gemacht und kommen zum klaren Ergebnis, dass mit Anwendung des deutschen Tarifniveaus ein sattes Minus herausgekommen wäre. Billig für die Kunden heißt in diesem Fall auch billiger Lohn und Ausbeutung.

Zweifelhaft auch, ob der Einsatz im Sinne des Arbeitszeitgesetzes war. Dem muss einen Riegel vorgeschoben werden.

Wir fordern den Gesetzgeber auf, im Gesetz eine Sicherung von Lohn- und Sozialstandards zu verankern. Das muss sein, denn einen Mindestlohn für diese Branche gibt es nicht. Ebenso wird es notwendig sein, dass verstärkte Kontrollen durchgeführt werden. Unser Vorschlag wäre das Bundesamt für Güterverkehr, BAG.

Wir bleiben dabei: Wer es ernst damit meint, den Raubbau an Löhnen und Sozialstandards endlich zu beenden, der darf solche Gesetzesänderungen, wie im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vorgesehen, nicht ohne Sozialschutz zulassen.

BEQUEM IST ETWAS ANDERES

Ein dunkler verlassener Parkplatz in Heilbronn. Es ist schwer vorstellbar, dass an diesem Ort um Punkt 20 Uhr ein Reisebus halten soll, der uns nach Krakau bringt. Es ist 20:04 Uhr, als ein weißer Doppeldecker-Reisebus wie aus dem Nichts um die Ecke biegt. Es öffnen sich Türen von parkenden Autos. In kürzester Zeit bildet sich eine Menschentraube am Bus. Fahrkarten werden gezeigt, Listen kontrolliert, Sitzplatznummern und Gepäckmarken verteilt. Das Gepäck wird im Bauch des Fernbusses verstaut. Die digitale Uhr im vorderen Teil des Busses zeigt 20:11 Uhr, der Bus befindet sich bereits auf dem Weg zum nächsten Halt. Es läuft ein polnischer Film. Das Licht ist aus, lediglich kleine rote LED-Leuchten über jedem Platz sorgen für eine unwirkliche Stimmung. Die Knie stoßen an den Sitz des Vordermanns, es sind nicht mehr als zwei Sitzpositionen möglich. Der Bus rauscht durch die Nacht. Die Fahrt besteht aus unzähligen Schlafversuchen, kurzen Halten und einer halben Stunde Pause, um sich die Beine zu vertreten. Gegen 09:04 Uhr erreichen wir Gliwice. 13 Stunden im Bus. Nach dem Umstieg erscheinen die letzten 1,5 Stunden wie ein Augenblick. Mit unseren Taschen in der Hand stehen wir nun am Bahnhof in Krakau. Diese Art zu reisen ist möglich, aber ruhig und bequem ist etwas Anderes. Es war eine langer Tag, eine kurze Nacht.

Nicht existente Lokführer – Vorsicht Geisterfahrer

Bundesregierung bestätigt mobifair-Rechtsauffassung

„Für selbständige Lokführer gibt es keine Rechtsgrundlage“ teilte die Bundesregierung auf eine kleine Anfrage der SPD-Bundestagsfraktion mit. Damit wird die Auffassung von mobifair bestätigt. Tatsache ist allerdings: Selbständige Lokführer bieten ihre Dienste an und sind auf den Schienen unterwegs.

Wörtlich heißt es in der Stellungnahme der Regierung: „Es gibt keine Rechtsgrundlage dafür, dass Triebfahrzeugführer ihren Dienst „selbständig“ im Sinne von fachlich unabhängig oder unkontrolliert von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen ausüben dürfen.“ Dabei weist die Bundesregierung auf die Verpflichtung der Eisenbahnen hin, besonders qualifiziertes Personal vorhalten zu müssen. „Das heißt: Eigenes Personal“, so kommentiert mobifair-Geschäftsführer Helmut Diener, „oder zumindest Personal, das für eine bestimmte Zeit in das Eisenbahnverkehrsunternehmen eingegliedert ist.“

Zwar habe man Kenntnis darüber, dass Personen ihre Dienste als Triebfahrzeugführer im Internet anbieten, heißt es in der Antwort auf die Anfrage, aber keinerlei Infor-

mationen, ob tatsächlich Einsätze gefahren würden. mobifair wertet diese Aussage als „merkwürdig“. Einfache Kontrollen könnten dieser „Wissenslücke“ leicht abhelfen. Zumal mobifair den zuständigen Behörden zu diesem Thema Namen und Informationen von Eisenbahnunternehmen gemeldet hat. Nun sollte man auch mal prüfen, ob hier alles mit rechten Dingen im Sinne der eisenbahnrechtlichen Vorschriften und der Sozialversicherungspflicht zugeht.

Aktuell liegen mobifair weitere namentliche Hinweise über den Einsatz von „Geisterfahrern“ vor. Die Recherchen ergaben grünes Licht für eine Anzeige beim Eisenbahnbundesamt und dem zuständigen Rentenversicherungsträger.

mobifair appelliert:

An alle EVU: Keine Geisterfahrer auf der Schiene einsetzen! Die Haftung für „selbständige Lokführer“ liegt klar beim einsetzenden Eisenbahnverkehrsunternehmen. Wer sogenannte „selbständige Lokführer“ ohne ausreichende Kontrolle der Zulassung und aller notwendigen Bescheinigungen beschäftigt sowie ihnen ohne Einbindung in das eigene Eisenbahnunternehmen - Überwachungspflicht - Aufträge erteilt, handelt nicht rechtmäßig. Er kommt den Sicherheitsverpflichtungen im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) nicht ausreichend nach

An alle so genannten selbständigen Lokführer: Schadet nicht länger der Branche und werdet wieder Lokführer mit Festanstellung in einem EVU!



ACHTUNG: Monsterlaster unterwegs

Verkehrsexperten warnen, Klagen vor dem Bundesverfassungsgericht drohen, die Bevölkerung ist mehrheitlich dagegen – unbeeindruckt von alledem hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer den Feldversuch für überlange Transporter durchgesetzt. In sieben Bundesländern werden die Monsterlaster demnächst unterwegs sein.



Foto: Allianz pro Schiene

Sicherheitsbedenken der Riesenruck-Gegner wurden vom Bundesverkehrsministerium bisher ebenso ungehört ignoriert wie die rechtlichen Bedenken gegen die Ausnahmeverordnung, mit der der Feldversuch erst ermöglicht wurde. Ein Gutachten, das die Allianz pro Schiene und die Gewerkschaft EVG in Auftrag gegeben haben, bewertet die rechtliche Grundlage des Feldversuchs als verfassungswidrig, da Bundestag und Bundesrat nicht beteiligt wurden. Die Bundestagsfraktionen von SPD und Grünen erwägen ebenso eine Klage vor dem Bundesverfassungsgericht wie das Land Baden-Württemberg.

Bayern, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Sachsen, Schleswig-Holstein und Thüringen dagegen haben grünes Licht gegeben – für Autobahnstrecken ebenso wie für ausgewiesene Bundesstraßen und „nachgeordnete Straßen“, das bedeutet auch Landstraßen. Wenn es nicht schon in den Autobahnbaustellen für andere Fahrzeuge eng wird, sind die Probleme spätestens für Kreisverkehre vorprogrammiert. Weitere Engpässe und Gefahrenstellen sind absehbar.

„Wenn Gigaliner sich demnächst in einzelnen Bundesländern breit machen sollten, kann es zu schweren Unfällen kommen“, warnt zum Beispiel Michael Ziesak, Bundesvorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland und

stellvertretender Allianz pro Schiene-Vorsitzender. Die Ampelsignale und Schrankenschaltungen der Bahnübergänge in Deutschland seien für die Riesen-Lkw nicht ausgelegt. Die Räumzeiten würden bislang nach der regulären Lkw-Maximallänge von 18,75 Meter berechnet, gibt er zu bedenken.

Auch beim Überholen kann es brenzlig werden: Gerade mal 13 Zentimeter hoch ist das Hinweisschild auf den Fahrzeugen, das auf einen „Lang-Lkw“ aufmerksam machen soll. Da wird so mancher Autofahrer erst während des Überholvorgangs feststellen, dass er einen über sechs Meter längeren Transporter passieren muss. Gerade auf den „nachgeordneten Straßen“ kann das ein schwer kalkulierbares Risiko darstellen.

mobifair befürchtet zudem, dass sich mit dem Einsatz der Monstertrucks die Arbeitssituation für die Lkw-Fahrer weiter verschlechtern wird. „Gesundheits- und Arbeitsschutz sind im Speditionsgewerbe bereits jetzt mehr als schlecht“, sagt Geschäftsführer Helmut Diener. Der enorme Wettbewerbsdruck auf dem Markt zwingt bereits jetzt die Lkw-Fahrer quasi zur Selbstaussbeutung. Diener bewertet den Feldversuch als „unsinnig und gefährlich“.

In die Reihen der Kritiker reiht sich auch der Auto Club Europa (ACE) ein. Eine Stärkung des Transportes auf der Straße verringere den Druck auf den Bund, ein vernünftiges Güterverkehrskonzept mit hohem Schienenanteil vorzulegen, urteilen Verkehrsexperten des ACE. Die Zulassung von Gigalinern widerspreche dem Ziel, den Kohlendioxid-Ausstoß zu verringern.

HIER KANN ES GEFÄHRLICH WERDEN: AUSGEWIESENE STRECKEN FÜR DEN GIGALINER-FELDVERSUCH

- | | | | |
|------|--|-------|--|
| A 1 | Heiligenhafen/Bremen/Osnabrück | A 66 | Wiesbaden/Frankfurt;
Frankfurt/Neuhof; Fulda |
| A 2 | Bad Eilsen/Magdeburg | A 67 | Mönchhof Dreieck/Viernheimer Kreuz |
| A 3 | Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Hessen bis
österreichische Grenze | A 70 | Schweinfurt/Bayreuth |
| A 4 | Gerstungen/Nieder Seifersdorf | A 71 | Sömmerda/Werntal |
| A 5 | Hattenbacher Dreieck bis
Grenze Baden-Württemberg | A 72 | Bayerisches Vogtland/Niederfrohna |
| A 6 | Viernheimer Dreieck/Grenze BW bis
tschechische Grenze | A 73 | Suhl/Nürnberg |
| A 7 | dänische Grenze bis österreichische Grenze | A 81 | Würzburg/Grenze BW |
| A 8 | Landesgrenze BW/Bayern bis München und
München bis österreichische Grenze | A 92 | München/Deggendorf |
| A 9 | Wiedemar/Großkugel/Eisenberg/München | A 93 | Hochfranken/Holledau;
Inntal/österreichische Grenze |
| A 13 | Schönborn/Dresden | A 94 | München/Forstinning; Mühlendorf/Burghausen |
| A 14 | Magdeburg/Nossen | A 95 | München/Eschenlohe |
| A 17 | Dresden-West/Dresden-Pohlis | A 96 | österreichische Grenze/München |
| A 20 | Landesgrenze Schleswig-Holstein/Weede | A 99 | München Süd-West/München-Süd |
| A 21 | Bargteheide/Wankendorf | A 210 | Kiel/Schacht |
| A 23 | Hamburg/Heide | A 215 | Bordesholm/Kiel |
| A 24 | Hamburg/Grenze Schleswig-Holstein | A 226 | Bad Schwartau/Lübeck |
| A 25 | Hamburg/Geesthacht | A 261 | Hamburg/Bucholz |
| A 26 | Stade/Horneburg | A 293 | Oldenburg-Nord/Oldenburg-West |
| A 27 | Cuxhaven/Bremen/Walsrode | A 352 | Hannover-Nord/Hannover-West |
| A 28 | Leer/Delmenhorst | A 391 | Braunschweig-Wenden/
Braunschweig-Südwest |
| A 29 | Fedderwardergroden/Ahlhorner Heide | A 392 | Watenbüttel/Braunschweig |
| A 30 | niederländische Grenze/Rheine;
Hasbergen/Bruchmühlen | A 395 | Braunschweig/Vienenburg |
| A 31 | Emden/Schüttorf | A 480 | Reiskirchener Dreieck/
Gießener Nordkreuz |
| A 33 | Dissen/Osnabrück | A 485 | Gießener Nordkreuz/B 3 |
| A 37 | Beinhorn/Hannver | A 643 | Schiersteiner Kreuz/
Grenze Rheinland-Pfalz |
| A 38 | Heringen/Drammetal; Leipzig/Parthenaue | A 648 | Eschborner Dreieck/Frankfurt |
| A 39 | Maschen/Lüneburg; Weyhausen/Salzgitter | A 661 | Bad Homburger Kreuz/Langen |
| A 44 | Grenze NRW/Kassel | A 671 | Mainspitz-Dreieck/Wiesbaden |
| A 45 | Grenze NRW/ Seligenstädter Dreieck | A 672 | Darmstadt/B 26 |
| A 49 | Kassel/Gudensberg | A 952 | Starnberg/Percha |
| A 60 | Rüsselsheimer Dreieck/Mainspitz-Dreieck | A 980 | AD Allgäu/Waltenhofen |
| | | A 995 | München-Giesing/München-Süd |

Einkommen unter dem Existenzminimum

Unternehmen profitieren – die Allgemeinheit zahlt drauf

Über zwei Milliarden Euro jährlich kostet es den Bund, so eine DGB-Studie, um Geringverdienern mit Vollzeitjob das Existenzminimum zu sichern. Die Zahl der so genannten „Aufstocker“, die Hartz IV-Gelder in Anspruch nehmen müssen, um trotz Arbeit über die Runden zu kommen, steigt.

Rechnet man die sozialversicherten Teilzeitarbeitnehmer hinzu, die ebenfalls „aufstocken“, ergibt sich nach DGB-Berechnungen eine Summe von mehr als vier Milliarden Euro pro Jahr. Armut trotz Erwerbstätigkeit kommt damit, so der DGB, nicht nur den Betroffenen, sondern auch den Staat teuer zu stehen.

„Hier werden auf Kosten der Allgemeinheit Ausbeuterfirmen unterstützt“, meint dazu mobifair-Geschäftsführer Helmut Diener. „Die Unternehmen fahren kräftige Profite ein, zahlen Armutslöhne und spekulieren dabei auf darauf, dass der Staat den Beschäftigten unter die Arme greift.“ Was in der Tat auch passiert. Besonders in der Leiharbeitsbranche, so hat der DGB ermittelt, sind Hungerlöhne an der Tagesordnung. Gut jeder zehnte Beschäftigte in dieser Branche sei im Jahr 2010 auf zusätzliche Gelder aus Hartz IV angewiesen gewesen. Obwohl der Leiharbeitssektor nur rund 2,7 Prozent aller sozialversicherten Beschäftigten umfasst, wurden in keinem anderen Wirtschaftszweig mehr Haushalte gezählt, die trotz Vollzeitbeschäftigung auf Hartz IV angewiesen waren.

Oftmals geraten die Betroffenen in einen Teufelskreis – der DGB warnt vor einer „Prekaritätsfalle“. Trotz aller Anstrengungen sei der Ausstieg aus Hartz IV besonders für Beschäftigte mit befristeten Verträgen oder Arbeitnehmer aus dem Niedriglohnbereich meist schwer. Wer aus der Arbeitslosigkeit in Erwerbstätigkeit geht, wird immer öfter mit wenig Verdienst abgespeist. Das Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung (IAB) gibt an, dass fast jeder zweite aus diesem Personenkreis weniger als 7,50 Euro die Stunde verdiente. Damit ist der Zwang zum „Aufstocken“ nahezu vorprogrammiert. Die Chancen für Arbeitslose, eine unbefristete Beschäftigung zu finden, sind seit den 90er Jahren rapide gesunken.

Im Jahr 2010 lag laut Armutsbericht des Paritätischen Wohlfahrtsverbandes die Armutsgefährdungsschwelle für einen Single-Haushalt bei 826 Euro, für eine vierköpfige Familie bei 1735 Euro. Von einer Armutsgefährdung wird gesprochen, wenn jemand weniger als 60 Prozent des durchschnittlichen Einkommens zur Verfügung hat. Bei dem ausufernden Niedriglohnbereich in Deutschland geraten immer mehr – trotz Vollzeitarbeit – in diese fatale Situation. Unausweichlich abgezeichnet scheint damit auch der Weg in die Altersarmut. Hartz IV, so bemängelt der DGB, trägt noch zusätzlich zur Ausweitung des Niedriglohnbereichs bei. Denn alle noch so schlechten Jobs seien für Hartz IV-Bezieher zumutbar – bis zur Grenze der Sittenwidrigkeit.

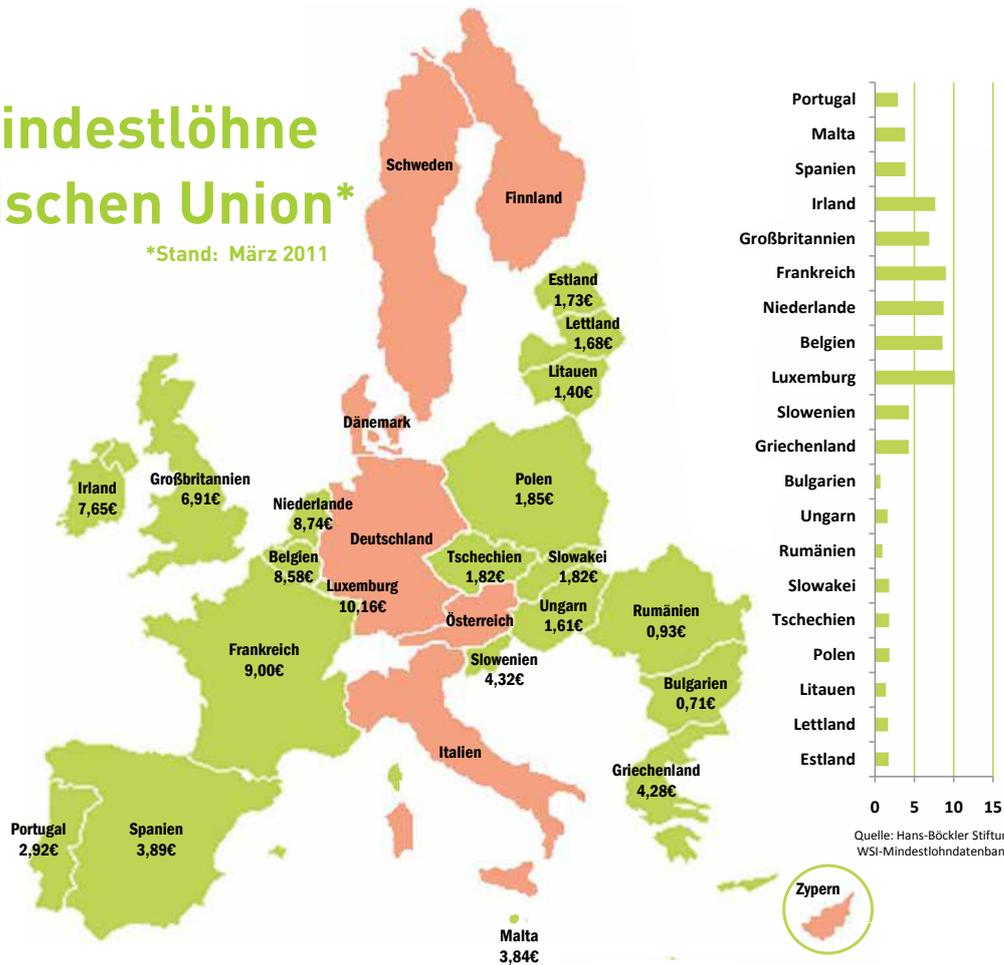
„Wenn Menschen von ihrer Arbeit nicht mehr leben können, muss die Politik etwas unternehmen“, so mobifair-Geschäftsführer Diener. Die Zeit für einen flächendeckenden Mindestlohn sei längst überfällig. Davon profitierten nicht nur die Sozialkassen, sondern garantiert werde auch ein gerechterer Wettbewerb zwischen den Unternehmen. Derzeit seien Firmen, die faire Beschäftigungsbedingungen böten im Nachteil gegenüber ihren mit Armutslöhnen kalkulierenden Mitbewerbern. Dass diese Schieflage von staatlicher Seite mit „Aufstockungen“ auch noch gefördert wird, muss endlich ein Ende haben, fordert Diener. Der DGB erhebt darüber hinaus die Forderung, Qualifizierungsmaßnahmen für Hartz IV-Bezieher auszubauen und für Geringqualifizierte stärker in Bildung zu investieren.

Gesetzliche Mindestlöhne in der Europäischen Union*

*Stand: März 2011

Im internationalen Vergleich hinkt die Bundesrepublik hinterher. Die meisten EU-Länder haben die Notwendigkeit erkannt und Regelungen eingeführt. In Deutschland können Unternehmen immer noch Hungerlöhne zahlen und damit kalkulieren, dass der Staat zuzahlt.

- EU-Mitgliedsländer mit gesetzlichen Mindestlöhnen
- EU-Mitgliedsländer ohne gesetzlichen Mindestlöhnen



Quelle: Hans-Böckler Stiftung / WSI-Mindestlohndatenbank

Projektabschluss: Wettbewerb bei Ausschreibungen

Sozial faire Vergabepolitik wird nach wie vor zu selten praktiziert. Nachdem mobifair bereits die Aufgabenträger als zuständige Vergabestellen unter die Lupe nahm, ging es bei dem jetzt abgeschlossenen Projekt um die Anforderungen an die Unternehmen selbst.

Fazit: Immer noch verzichten Aufgabenträger weitestgehend auf Lohn- und Sozialstandards als Vergabekriterien. Die Unternehmen selbst reagierten ihrerseits mit Preisangeboten, bei denen sie teils auf die schwächeren Tarifverträge in der Branche zurückgriffen.

Im Projektzeitraum konnte die Gewerkschaft EVG einen Branchentarifvertrag durchsetzen, der die wichtigsten Unternehmen in der SPNV-Branche an tarifliche Mindeststandards bindet. Tarifreuegesetze und Branchentarifvertrag gehören eng zusammen, wenn es um die Festlegung eines repräsentativen Tarifvertrages für die Branche geht. Bremen und Rheinland-Pfalz haben dies bereits ausdrücklich anerkannt. Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg werden folgen. Das Gesetz in NRW wird als das beste bewertet. Auch Hessen, ein Bundesland ohne Tarifreuegesetz, bekennt sich zum Branchentarifvertrag. Die Erfahrungen im Projektverlauf und der Abschluss des Branchentarifvertrages bilden die Grundlage für Handlungsempfehlungen als Ergebnis des Projektes.

mobifair empfiehlt zur Durchsetzung fairer Vergabepraktiken konzertierte Aktionen von Gewerkschaften und Arbeitgebern, vor allem mit Unterstützung der Unternehmen, die den Branchentarifvertrag unterzeichnet haben. In den Bundesländern ohne Tarifreuegesetz sollten regionale Kampagnen durchgeführt werden. Aktivitäten des DGB sind bereits im Gange. Immer noch gibt es Aufgabenträger, die eine Festlegung des Branchentarifvertrages als repräsentative Anforderung ablehnen. Die Hauptargumente sind dabei in der Regel „ein unzulässiger Eingriff in die Tarifautonomie“, die Anwendung sei nicht rechtssicher oder der Tarifvertrag nicht allgemeinverbindlich. Aus Sicht von mobifair sind diese Argumente vorgeschoben, um Ausschreibungen weiterhin allein über den Preis abwickeln zu können. Gemeinsam mit der Kanzlei Heussen Rechtsanwalts-gesellschaft wurde eine Argumentationshilfe gegen die „typischen Einwände im Vergabeverfahren, wenn es um die berechtigten Forderungen nach Tarifreueerklärungen und anderen Sozialstandards geht“ erarbeitet und veröffentlicht. Weitere Informationen zum Thema unter www.mobifair.eu



LOKFÜHRER VON HORDORF ANGEKLAGT

Zehn Menschen kamen ums Leben als am 29. Januar vergangenen Jahres bei Hordorf auf der Bahnstrecke Magdeburg/Thale ein Personenzug und ein Güterzug zusammenstießen. Gegen den Lokführer des Güterzugs hat die Staatsanwaltschaft nun Anklage erhoben. Der Vorwurf lautet auf fahrlässige Tötung und Körperverletzung sowie auf fahrlässige Gefährdung des Bahnverkehrs. Er soll Ermittlungen zufolge Signale übersehen und so das Unglück verursacht haben.



Der schwere Unfall ereignete sich auf einem eingleisigen Streckenabschnitt. Nach einem Bericht des Bundesverkehrsministeriums sollte der Güterzug an dem auf „Halt“ gestellten Hauptsignal die Ausfahrt des Personenzuges Harz-Elbe-Express abwarten, der Lokführer habe das Signal jedoch nicht beachtet. Der eingleisige Abschnitt der Strecke Magdeburg/Thale war zum Zeitpunkt des Unglücks nicht mit einem automatischen Bremssystem ausgestattet. Diese Technik stoppt Züge auch dann, wenn ein Lokführer die Haltesignale missachtet. Der Führer des zweiten am Zusammenstoß beteiligten Zuges gehörte zu den Todesopfern.

VOLLE FAHRTKOSTEN FÜR ZEITARBEITER

Kosten für den Weg zur Arbeit können von Zeitarbeitern voll steuerlich abgesetzt werden. Das Finanzgericht Münster entschied (Az: 13 K 456/10), dass diese Regelung auch gilt, wenn über längere Zeit hinweg der gleiche Arbeitsplatz aufgesucht wird. Im vorliegenden Fall hatte das Finanzamt die Anerkennung der Wegekosten abgelehnt, weil der Kläger über ein Jahr bei einem Arbeitgeber beschäftigt war. Die Richter begründeten ihre Entscheidung damit, dass der Betroffene im Vorfeld keine Planungssicherheit hatte, sich auf einen Arbeitsort einzustellen. Nach dem Arbeitsvertrag sei ein bundesweiter Einsatz möglich gewesen. Nur wer mit einem immer gleichen Weg rechnen könne, habe die Möglichkeit, Fahrtkosten zu sparen. Daher seien die tatsächlich entstandenen Kosten anzuerkennen.

FAHRVERBOT IM URLAUB AUSSITZEN

Nach einem Urteil des Landesarbeitsgerichts Mecklenburg-Vorpommern (Az: 5 Sa 295/10) ist ein einmonatiges Fahrverbot für einen Berufskraftfahrer kein unbedingter Grund für eine Kündigung. Nach Ansicht der Richter kann das auf einen Monat innerhalb des Urlaubs abgegolten werden.

Allerdings stand im vorliegenden Fall der Verkehrsverstoß des Betroffenen nicht im Zusammenhang mit seiner Beschäftigung

als Berufskraftfahrer. Nachdem gegen ihn ein Fahrverbot verhängt wurde, erhielt der Lkw-Fahrer von seinem Arbeitgeber die fristlose Kündigung mit der Begründung, dass er nun als Fahrer nicht mehr arbeiten könne. Der Betroffene beschränkte Verbot innerhalb des Urlaubs abgegolten werden. Der Betroffene beschränkte Verbot innerhalb des Urlaubs abgegolten werden. Der Betroffene beschränkte Verbot innerhalb des Urlaubs abgegolten werden. Der Betroffene beschränkte Verbot innerhalb des Urlaubs abgegolten werden.