



*Fernbusse:  
Pausenlos unterwegs*



# 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,  
Gutleutstraße 163-167  
60327 Frankfurt

Telefon: +49 (69) 271 39 96 - 6  
Fax: +49 (69) 271 39 96 - 77

E-Mail: [info@mobifair-gmbh.eu](mailto:info@mobifair-gmbh.eu)  
Internet: [www.mobifair-gmbh.eu](http://www.mobifair-gmbh.eu)



# Editorial



Jeder, der regelmäßig auf der Autobahn fährt oder sich an Bahnhöfen Deutscher Städte aufhält, sieht seit gut einem Jahr die neuen Begleiter. Seitdem der Fernbusmarkt liberalisiert wurde, hat ihre Zahl rapide zugenommen. Die Anzahl der Busverbindungen hat sich mehr als verdoppelt, aber die Anzahl der Anbieter ist fast konstant geblieben. Der Markt erlebt eine Konzentration auf wenige Anbieter, die „großen Sechs“ vereinigen dabei drei Viertel aller Linien und neun Zehntel aller Fahrten auf sich. Gleichzeitig lehnen sie jede Verantwortung für die Lohn und Sozialstandards auf Ihren Linien ab, weil sie die Linien durch kleine und mittelständische Unternehmen betreiben lassen.

Auf die Folgen der Liberalisierung im Busmarkt hat mobifair bereits im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens hingewiesen und deshalb verbindliche Sozialstandards im Rahmen der Konzessionsvergabe gefordert – ohne Erfolg. Jetzt haben wir den Markt ein Jahr lang beobachtet und die Befürchtungen wurden bestätigt: Bei rund 25 Prozent aller beobachteten Fahrten, konnten Gesetzesverstöße festgestellt werden. Ein erschreckender Befund, der auch durch Kontrollen der Polizei bestätigt wird. Noch erschreckender war die Reaktion der Unternehmen: anstatt gemeinsam zu überlegen, wie die Situation verbessert werden kann, kamen Drohungen mit Anwälten und Unterlassungserklärungen. Aber mobifair lässt sich nicht unterkriegen und bleibt am Ball. Damit sich etwas zum Guten ändert. Dazu gehört auch die Mautpflicht. Warum hier Fernbusse befreit bleiben, sollen ist nicht zu verstehen und sicher kein fairer Wettbewerb. Maut wäre auch eine gute Quelle, um die notwendigen Kontrollen zu bezahlen. Fahrtätigkeit ist eine gefahrgeneigte Tätigkeit, daher muss im Sinne der Fahrgäste und der anderen Verkehrsteilnehmer Sicherheit an erster Stelle stehen. Dazu wird mobifair auch in Zukunft einen Beitrag leisten.

Helmut Diener, Geschäftsführer

# Aus dem Inhalt



Beispiel

**TITELTHEMA:  
PAUSENLOS UNTERWEGS**

**Fernbusse:  
Testfahrten zeigen bei jedem vierten Bus Verstöße gegen Ruhezeiten.....S. 4**

**Ausbeutung:  
Mahnwache in Frankfurt - Bauarbeiter wehren sich.....S.7**

**mobifair intern:**  
Projekt Güterverkehr .....S. 8  
Projekt Präqualifizierung .....S. 9

**4. Eisenbahnpaket:  
Fairness muss erkämpft werden .....S. 10**

**Meldungen.....S. 12**

**IMPRESSUM**



**Herausgeber:**

mobifair e. V.  
Gutleutstraße 163-167  
60327 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



## Testfahrten: Jeder vierte Bus auffällig

Wenn der Wettbewerb über den Preis läuft, leiden in der Regel immer die Beschäftigten der beteiligten Unternehmen. Um günstige Tarife aufzulegen und Konkurrenten unterbieten zu können, muss selbstverständlich irgendwo gespart werden. Es besteht der Eindruck, dass Managern als Erstes nur die Personalkosten einfallen.

Dabei wird man durchaus kreativ – da werden nicht nur platt niedrigere Löhne gezahlt, gespart werden kann auch indirekt durch längere Arbeitszeiten und nicht offiziell zu Buche schlagende Überstunden. Diese Methoden sind auch auf dem Fernbuslinien-Markt Praxis. Entsprechende Befürchtungen hat mobifair bereits im Vorfeld der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes öffentlich formuliert. Die politisch Verantwortlichen sahen keine Notwendigkeit, soziale Vorgaben als Bedingung für Unternehmen im Gesetz zu verankern.

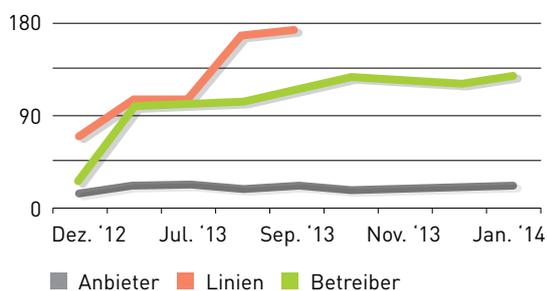
mobifair hat im vergangenen Jahr den boomenden Fernbuslinien-Markt unter die Lupe genommen. Vorläufiges Fazit aus den Testfahrten: Bei 27 beobachteten Touren waren bei jeder vierten Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten festzustellen.

Laut Arbeitszeitgesetz dürfen Busfahrer maximal vier- einhalb Stunden fahren, dann muss eine Fahrtunterbrechung, eine Pause, folgen. Registriert wurden von mobifair sowohl Verstöße gegen die Lenkzeitdauer als auch zu kurze Ruhepausen. Nach Angaben des Vereins liegt die Ursache oft schon in der Fahrplangestaltung – so können die Fahrer sich in ihrer Pause nicht erholen, sondern müssen andere Tätigkeiten ausführen. Auch bei Fahrerwechseln auf Parkplätzen registriert mobifair Lenkzeitverstöße: Umsteigen von einem Bus in den anderen und sofortige Rückfahrt.

*„Wir werden hier ein Sicherheitsproblem bekommen“*

Die Testfahrten zeigten zudem auf, dass bei Besetzungen der Busse mit zwei Fahrern sich oft die Fahrerkarte des zweiten Busfahrers entgegen der Vorschriften nicht im Kontrollgerät befand. Zu ähnlichen Ergebnissen wie mobifair kam vor kurzem die Polizei in Hannover. Bei Kontrollen auf Fernbuslinien wurden 35 Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten sowie Probleme mit Fahrerkarten festgestellt.

Entwicklung der Anbieter, Linien und Betreiber





Beispiel

„Wir werden hier ein Sicherheitsproblem bekommen“, fasst mobifair-Geschäftsführer Helmut Diener die Ergebnisse der Busbeobachtungen zusammen, „Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten muss sichergestellt werden. Wir sprechen von einer gefahrengeeigneten Tätigkeit“. Es könne nicht sein, dass bewusst Risiken für Buspassagiere und andere Verkehrsteilnehmer in Kauf genommen würden, um den Unternehmen Kosten zu sparen.

mobifair fordert, das Personenbeförderungsgesetz zu überarbeiten. Es müssten nicht nur verstärkte Kontrollen festgelegt werden, so Diener, sondern ebenso entsprechende Sanktionen für Verstöße. „Schwarzen Schafen muss der Konzessionsentzug drohen“. In einem Gespräch mit den Bundestagsabgeordneten Martin Burkert und Stefan Zierke machte Diener auch die Notwendigkeit von weitreichenden Kontrollen deutlich.

Er forderte die Einsetzung einer schlagkräftigen Kontrollinstanz, wie zum Beispiel das Bundesamt für Güterkraftverkehr. „Die Kontrollen im Fernbusverkehr müssen dringend in Gang gesetzt werden“ sagte der mobifair-Geschäftsführer. Martin Burkert, im deutschen Bundestag Vorsitzender des Verkehrsausschusses, erklärte, dass die Planstellen des BAG aufgestockt würden und das Amt dann in der Lage sei, diesen Anforderungen

*„Keine Maut für Fernbusse geht nicht. Andere zahlen auch.“*

nachzukommen. Die Notwendigkeit, Sozialstandards und Arbeitsbedingungen im Fernbuslinienverkehr stärker zu schützen, wurde von beiden Abgeordneten klar gesehen. Im Jahr 2016, so Burkert, werde der Fernbuslinienmarkt insgesamt auf den Prüfstand gestellt. Nach Ansicht von mobifair sollte eine Überprüfung allerdings früher stattfinden.



Beispiel


*Beispiel*

Vor allem die großen Player im Fernbusmarkt haben nach Erkenntnissen von mobifair viele Subunternehmen beauftragt, um ihre Angebote abzufahren. Da müssen sogar die Busse in den Unternehmensfarben der Anbieter umlackiert werden. Vorne links und rechts ist allerdings eine kleine Eigenwerbung mit Namen des Betreibers (Sub) erlaubt. Auch am Nummernschild ist schnell erkennbar, dass hier einer im Auftrag unterwegs ist. Das ist sicher nichts Schlimmes, macht die Lage aber noch unkontrollierbarer.

Grundsätzlich sieht mobifair den Bedarf, das Personenbeförderungsgesetz generell zu überarbeiten. In einem knappen Jahr nach Freigabe des Marktes hat sich das Angebot an Fernbuslinien mehr als verdreifacht. Bevor ein derart ausufernder Markt endgültig aus dem Ruder läuft, sollten einige Richtlinien überdacht oder neu aufgestellt werden, so Geschäftsführer Helmut Diener. Dazu gehöre auch das Thema „Maut“. Die aktuelle Situation sei eine klare Wettbewerbsverzerrung gegenüber den Bahnen, die Trassengebühren zu zahlen haben. „Keine Maut für Fernbusse geht nicht. Andere zahlen auch.“ mobifair wird den Busmarkt weiter im Fokus behalten und auch die Testfahrten fortsetzen.


*Helmut Diener im Fernbus-Interview mit dem Hessischen Rundfunk.*

## Haltestellen Mangelware

In nur einem Jahr nach Freigabe des Marktes hat sich das Angebot an Fernbuslinien mehr als verdreifacht. Einige Anbieter sind schon wieder aus dem Wettbewerb verschwunden, andere wollen einsteigen. Die im vergangenen Oktober offensiv gestartete gemeinsame Busflotte von ADAC und Deutscher Post wird in diesem Jahr nach Experten-Informationen bereits auf den Prüfstand gestellt. Im Sommer wollen beide Unternehmen über ihr künftiges Engagement in diesem Bereich entscheiden.

Nach Ansicht des Bundesverbandes Deutscher Omnibusunternehmer (BDO) wird in diesem Jahr über die Zukunft des Marktes entschieden. Auf der Internationalen Tourismusbörse in Berlin war zu hören, dass „alle Anbieter weit davon entfernt seien, Gewinne zu erzielen“. Marktanteile würden über Niedrigpreise erkaufte. Zwar haben die Busse durch

Mautfreiheit einen großen Vorteil gegenüber den Bahnen, die Trassenpreise zahlen müssen – in Sachen Infrastruktur punktet aber die Schiene. Wer zu niedrigen Tarifen mit dem Bus in die Metropolen reist, findet sich oft am Stadtrand mit miserablen Verkehrsverbindungen zur City wieder. Zentrale Omnibusbahnhöfe sind in Deutschland Mangelware. Einige Städte planen derzeit entsprechende Terminals, in anderen werden die Fernbusreisenden auch weiterhin weit außerhalb der Innenstädte aussteigen und zusätzliche Zeit für den ÖPNV einplanen müssen. Wer einen Omnibusbahnhof hat, ist Hausherr, meint mobifair und richtet einen Appell an die Rathauschefs: Lasst nur die rein, die ordentlich nachweisen können, dass ihre Sozialstandards passen und Passagiere sorglos und sicher in solche Busse einsteigen können.

## AUSBEUTUNG

## Mahnwache in Frankfurt: „Gut, dass Sie sich wehren“

„Deutschland – Paradies der Menschenhändler“ steht auf dem Plakat eines Demonstranten im Frankfurter Europaviertel. Seit Tagen machen rumänische Bauarbeiter mit einer Mahnwache auf ihre Notlage aufmerksam: Nach der Pleite ihres Arbeitgebers stehen sie ohne Bezahlung auf der Straße.



Das Problem ist bekannt und wie der hessische SPD-Landesvorsitzende Thorsten Schäfer-Gümbel sagte, der vor Ort den Demonstranten seine Unterstützung anbot, „leider kein Einzelfall“: Für Bauvorhaben in Deutschland werden in Osteuropa von „Vermittlerfirmen“ Arbeiter angeheuert und an die Bauträger hier ausgeliehen. Dieses Subunternehmenssystem bringt den großen Bauunternehmen nur Vorteile, sind sie so doch nahezu jeder Personalverantwortung ledig. Der Subunternehmer vermittelt die Arbeiter zu Billiglöhnen inklusive Überstunden günstig weiter und macht kräftig Kasse. Auf der Strecke bleiben die Arbeiter. Besonders wenn, wie in diesem Fall, die Vermittlerfirma Pleite geht. Dann zahlt erst mal keiner für geleistete Arbeit – nicht einmal den Dumpinglohn. Die rumänischen Arbeitnehmer in Frankfurt haben mit Unterstützung der IG Bau und des DGB-Projektes „Faire Mobilität“ den Kampf aufgenommen. „Sie wehren sich, und das ist gut so“, sagte Schäfer-Gümbel, „das

macht ihre Situation anders.“ Nur so könne man verhindern, dass künftig Andere in die gleiche Lage geraten. Die meisten Betroffenen kehren so schnell wie möglich in ihre Heimat zurück, so dass die Öffentlichkeit von den Praktiken, wie sie gerade in der Baubranche üblich sind, wenig erfährt. Nur mit öffentlichem Druck können die Ausbeutungsmethoden aber beendet werden. mobifair fordert einen verstärkten Fokus auf dies Problematik, denn sie wuchert bereits über die Baubranche hinaus.

Im aktuellen Fall war – nach der Pleite des Subunternehmers – der Generalunternehmer gegenüber den Arbeitern haftbar. Die international tätige Bauunternehmung Max Bögl hat nach reiflicher Überlegung den Betroffenen Geld zukommen lassen. Dass die Arbeiter wochenlang ohne Geld über die Runden kommen mussten, schien dort zunächst einmal keinerlei Kopfzerbrechen zu bereiten.



Gemeinsam Stärke zeigen.



v. l.: Thorsten Schäfer-Gümbel, Mihai Balan und Ulli Nissen, MdB.

## Projekt Güterverkehr

# MANGELNDE KONTROLLEN ERLEICHTERN VERGEHEN

.....  
**Wie steht es nach der Liberalisierung des Schienenverkehrsmarktes mit den Beschäftigungsbedingungen bei Eisenbahnunternehmen aus? Sind Unternehmen der Branche tatsächlich versucht, sich über Lohn und Sozialdumping Wettbewerbsvorteile zu verschaffen? mobifair hat im Rahmen eines Projektes recherchiert.**

Deutlich wurde, dass gravierende Gehaltsunterschiede in den untersuchten Unternehmen bestehen. Um konkurrenzfähig zu sein, werden darüber hinaus Lohnzahlungen und die Einhaltung von Sozialvorschriften „individuell“ geregelt - teilweise in sehr dehnbaren Grenzen. Auch die Beachtung der Arbeitszeiten - insbesondere von Triebfahrzeugführern stellt ein Problem dar. Im Rahmen der Recherchen verdichteten sich Hinweise, dass gerade auf den Strecken aus dem europäischen Ausland nach Deutschland sich Verstöße gegen geltende Arbeitszeitregelungen häufen. Das betrifft auch Transitrouten. Als weiteres Problem wurde deutlich, dass mangelnde Kontrollen solche Vergehen leicht machen. Meldungen von mobifair an die zuständigen Behörden in Sachen Arbeitszeit- und Ruhezeitverstöße zeigten, dass schon die Zuständigkeit nicht klar geregelt ist, geschweige denn das Kontrollwesen. In der Regel verwiesen die angeschriebenen Behörden

jeweils auf die eigene Unzuständigkeit und die Zuständigkeit einer anderen Behörde, die dann meist ebenfalls weiter verwies. Hier müssen dringend klare Regelungen geschaffen werden, mahnt mobifair. Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeitvorschriften sind kein Kavaliersdelikt, sondern gefährden die Sicherheit des Schienenverkehrs.

Der Markt ist umkämpft, nach dem Krisenjahr 2008 ging es mit dem Schienengüterverkehr wieder deutlich nach oben. Daran konnte auch eine Konjunkturschwäche in den vergangenen beiden Jahren nicht grundsätzlich etwas ändern. Nach Angaben der Gewerkschaft EVG fahren die Unternehmen im deutschen Güterverkehr auf der Schiene jährlich über 100 Milliarden Tonnenkilometer. Experten prognostizieren einen weiteren kräftigen Anstieg des Verkehrsaufkommens.

## Kein deutscher Sonderweg

.....  
**Die EU-Kommission hat den deutschen Eisenbahnunternehmen, die einen Aufschub für die Einführung der Triebfahrzeugführerscheine erreichen wollten, eine Abfuhr erteilt. Es wird keine Ausnahmen von den europaweit geltenden Bestimmungen geben, entschied die Kommission – auch nicht auf rein nationalen Strecken.**

Mit einem Antrag in Brüssel hatten mehrere Bahnunternehmen versucht, dass für Strecken, die ausschließlich im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland liegen, die Einführung der Triebfahrzeugführerscheine nach EU-Richtlinie 2007/59/EG ausgesetzt werden soll und die bisherigen weiter genutzt werden dürfen. Argumentiert wurde mit erheblichen Kosten bei der Umsetzung.

Die EU-Kommission hat den Antrag abgewiesen und damit einer Forderung von mobifair entsprochen. Die Umsetzung der Triebfahrzeugführerscheinrichtlinie ist nach Ansicht des Vereins ein erster wichtiger Schritt auf dem langen Weg, den Wildwuchs im Bereich der Lokführerscheine zu bekämpfen. Geschäftsführer Helmut Diener: „Die Richtlinie muss für alle Eisenbahnfahrzeugführer

gelten, ob im grenzüberschreitenden oder im Regionalverkehr. Es darf keine Zwei-Klassen-Gesellschaft geben. Die EU-Kommission hat derartigen Bestrebungen zu Recht eine Abfuhr erteilt.“



## PROJEKT PRÄQUALIFIZIERUNG

# Für alle Beteiligten sinnvoll

Wer als Unternehmer öffentliche Aufträge annehmen will, ist zwangsläufig an bestimmte Kriterien gebunden, die im vierten Absatz des § 97 im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) festgeschrieben sind. Die allgemeinen Anforderungen umfassen die Fachkunde, die Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und die Gesetzestreue und können anhand von Unterlagen, die im § 7 EG der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen – Teil A (VOL/A) genannt sind, nachgewiesen werden. Dies ist die grundlegende Bundesgesetzgebung bei Vergabeverfahren, die durch weitere Anforderungen auf der Landesebene ergänzt wurden.

Die Gewerkschaften und mobifair haben sich flächendeckend für Landestariftreuegesetze eingesetzt, um Lohndumping zu bekämpfen. Dies ist in allen sozialdemokratischen Bundesländern gelungen, auch wenn die Anforderungen in den Bundesländern variieren und die einzelnen Gesetze sich in einigen Aspekten unterscheiden. Beispielsweise gilt in Schleswig-Holstein ein anderer Mindestlohn als in Brandenburg, in Nordrhein-Westfalen andere soziale Anforderungen als in Hamburg, doch im Kern sollen sie alle verhindern, dass die Unternehmer ihre Angebote im Vergabeverfahren auf Kosten der Arbeitnehmer machen. Unternehmen sind nicht nur dazu angehalten bei der Angebotsabgabe die Vorgaben der Bundesgesetzgebung zu erfüllen und die geforderten Nachweise zu erbringen, sondern müssen sich im Rahmen der Landestariftreuegesetze bei der Angebotsabgabe schriftlich dazu verpflichten, einen Mindestlohn zu zahlen, die Tariftreue zu beachten und weitere soziale und umweltpolitische Standards einzuhalten. mobifair möchte, dass sich Tariftreue und soziale Standards nicht nur auf öffentliche Aufträge beschränken, sondern auch im privaten Wirtschaftsbereich zur Regel werden. Dies kann mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit durch eine Zertifizierung von Unternehmen für die Einhaltung der sozialen Standards erreicht werden.

Ähnliche Zertifikate werden in anderen Branchen von wirtschaftsnahen Organisationen ausgegeben, um die Abläufe von Vergabeverfahren sowohl für Unternehmen als auch für die Verwaltung zu vereinfachen: So heißt es im § 97 Abs. 4a des GWB, dass Auftraggeber „Präqualifikationssysteme“ einrichten und zulassen können, mit

denen die Eignung der Unternehmen nachgewiesen werden kann. Auch im § 7 EG des VOL/A wird die Möglichkeit eingeräumt, dass die Eignungsnachweise, die durch Präqualifizierungsverfahren erworben werden, zugelassen werden können. Des Weiteren haben einige Bundesländer auch die Möglichkeit, auf Landesebene „weitere Präqualifikationsverfahren durch Richtlinien zu regeln“ (beispielhaft aus dem § 8 des Tariftreue- und Vergabegesetzes des Landes Bremen). Im Rahmen dieser Verfahrens reichen die Unternehmen ihre Unterlagen, die fast zwanzig Eigenerklärungen, Verpflichtungen, Bescheinigungen und Kopien ausmachen, bei einem Präqualifizierer ein, der dann für einen bestimmten Zeitraum ein Zertifikat ausstellt und die Unternehmen in eine Datenbank aufnimmt, auf die die Auftraggeber Zugriff haben und in der sie die eingereichten Unterlagen einsehen können.

Was im Baubereich und in anderen Branchen üblich ist, ist im Verkehrsbereich eine Möglichkeit, die kaum wahrgenommen wird, aber Potenziale zum Bürokratieabbau und zum Netzwerkaufbau bietet. mobifair hat die Machbarkeit eines solchen Verfahrens in einem Projekt geprüft: Ein Präqualifizierungsverfahren, das nur für Verkehrsbetriebe und verkehrsnahen Unternehmen angeboten wird und die Landesgesetzgebung mit einbezieht, würde Vergabeverfahren für Verwaltungen und Unternehmen erleichtern und wäre umfassender als die existenten Präqualifizierungsverfahren, da die Vorgaben der Landestariftreuegesetze, neben den Nachweisen, die durch die Bundesgesetzgebung gefordert sind, ebenfalls Gegenstand der Zertifizierung sind.



# FAIRNESS MUSS ERKÄMPFT WERDEN

Die Europäische Kommission hatte den Plan, im Zeichen der Liberalisierung das 4. Eisenbahnpaket auf Kosten der Arbeitnehmer durchzusetzen. Allerdings ließen es sich die Eisenbahner nicht gefallen und zogen zu Tausenden vor das Europäische Parlament in Straßburg und das nicht umsonst. mobifair war dabei und unterstützte den Kampf für faire Wettbewerbsbedingungen und gegen Sozialraub. Die EU-Abgeordneten lehnten den ersten Richtlinienvorschlag zum 4. Eisenbahnpaket in Teilen ab und verhinderten so vorerst die Spaltung des integrierten Konzerns und die Einschränkung des Streikrechts. Das Ziel ist noch nicht erreicht, aber die ersten gemeinsamen Schritte sind gegangen. Es heißt dran zu bleiben und weiterhin die Stimme zu erheben. So wie am 25. Februar 2014.

In Straßburg war es ruhig. Die Sonne ging langsam auf und das Europäische Parlament bot ein friedliches Fotomotiv. Allerdings war es erst acht Uhr morgens. Das sollte sich ändern. Ein Sturm war im Anmarsch. Keine Gewitterwolken, sondern in Form von über 3000 Eisenbahnern mit einer Menge Wut im Bauch.



Ein LKW fuhr auf den Vorplatz des Europäischen Parlaments und lud Schienen und Gleisteile ab. Der trostlose Anblick war Beginn einer Veranstaltung mit der die Abgeordneten des Europäischen Parlamentes sicher nicht gerechnet hatten, als sie morgens aus dem Bett stiegen. Immer mehr Autos und LKW kamen auf diesen Platz und füllten ihn mit Zelten und Ständen, die den herannahenden Eisenbahnern aus ganz Europa als Anlaufstellen dienen sollten. Ein großes Plakat wehte neben den kaputten Gleisen „Wir sind wütend! Hände weg von unserer Bahn! We are angry! Hands off our railway! On est furax! Pas touche à a notre rail!“ und flankierte den Platz gemeinsam mit dem mobifair-Dumpinghai. Nach und nach kamen mehr Demonstranten auf den Platz. Orangene und rote Warnwesten bestimmen das Bild. Die Gewerkschafter befestigten ihre Fahnen an den Absperrungen zum Parlament.



Auf der Tagesordnung des Europäischen Parlaments in Straßburg stand das 4. Eisenbahnpaket. Eine gemeinsame Aussprache über einen einheitlichen europäischen Eisenbahn-Raum, inländische Schienenpersonenverkehrsdienste, Interoperabilität des Eisenbahnsystems, Eisenbahnsicherheit, Europäische Eisenbahngagentur und Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen sollte die Abgeordneten auf die Abstimmung vorbereiten. Doch was steckt hinter diesen theoretischen Überschriften? Damit wird eine Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs und eine weitere Öffnung für den Wettbewerb angestrebt. Die sozialen Auswirkungen dieser Veränderungen stehen wohl nicht im Vordergrund oder werden nur sehr oberflächlich betrachtet. Vorteile eines solchen „Fortschritts“ lägen auf der Seite der Unternehmen, die sich die profitablen Rosinen aus dem Kuchen picken könnten. Die Auswirkungen auf die Menschen, die tagtäglich ihre Arbeit machen, damit das ganze System funktioniert, die verlässliche Basis der Eisenbahn an sich, wird nicht weiter beachtet. Das muss sich ändern



und das wird sich ändern müssen. Diese Menschen haben Flagge gezeigt und mit einer Stimme gesprochen. Sie kamen aus vielen Ländern Europas. Frankreich, Belgien, Luxemburg, Deutschland, Niederlande, Norwegen, Kroatien, Finnland, Türkei, Polen, um nur einige zu nennen. Als Botschafter ihrer Gewerkschaften und als Eisenbahner ihres Landes zeigten sie Solidarität zu ihren



Kollegen aus den anderen EU-Mitgliedsländern. Diese Demonstration der Einheit kann nicht ungehört bleiben. Die Chance wurde eindrucksvoll genutzt, um den Abgeordneten des Europäischen Parlaments für ihre Besprechung einen Denkanstoß zu geben. Man darf und kann nicht über die Mehrheit der Menschen entscheiden und den Fokus lediglich auf die wirtschaftlichen Belange der Unternehmen legen.



Die politische Unterstützung für die vereinten Eisenbahner auf dem komplett gefüllten Platz am Boulevard de Dresde wurde vom Präsident der der Sektion Eisenbahn der ETF, Guy Greivelding, eingeleitet, der deutlich machte, dass eine solche ausbeuterische Politik nicht mit den Eisenbahnern gemacht werden kann: „Nicht mit uns!“

Der Vorsitzende der Eisenbahnverkehrsgewerkschaft EVG, Alexander Kirchner, deutete an, „Dies ist nicht die letzte Veranstaltung in Straßburg, wenn das 4. Eisenbahnpaket so durch gewunken wird.“ Außerdem machte er darauf aufmerksam, dass es auch noch andere Möglichkeiten gäbe, um den Forderungen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer Nachdruck zu verleihen. „Dann können auch die Züge still stehen.“



Die Europaabgeordneten Ismail Ertug (SPD) und Jutta Steinruck (SPD), die auf der Seite der Eisenbahner stehen und sich im Parlament für sie stark machen, sprachen ebenfalls zu den Demonstranten. Jutta Steinruck sagte klar und deutlich, dass dieses 4. Eisenbahnpaket „ein Fehler ist“ und dass sie kämpfen werden um dieses Papier, so wie es ist, vom Tisch zu bekommen. Es sprachen noch weitere Abgeordnete aller Fraktionen ihre Solidarität für die Demonstranten aus. Die Teilnehmer der Demonstration hatten die Möglichkeit zum sachlichen Dialog mit den Abgeordneten.



Der Platz hüllte sich in Nebel und ließ das gewaltige Fahnenmeer fast unwirklich erscheinen. Einige Schläge von Feuerwerkskörpern unterstrichen die angespannte Situation. Die Menschen sind wütend und das konnte man merken. Sie diskutierten ausdrucksstark, aber sachlich, mit Händen und Füßen, wenn es sein musste. Doch das Verständnis für diese Art der Politik fehlte jedem Anwesenden, egal aus welchem Land. Diese Demonstration der Einheit und die Deutlichkeit der Aussagen muss ernst genommen werden,

wenn man von einem sozialen Europa sprechen will. Auf dem Gebäude des Europäischen Parlaments steht „Handeln. Mitmachen. Bewegen.“ Die Eisenbahner aus ganz Europa haben gezeigt, dass sie das können. Straßburg 25. Februar 2014 war ein Ausrufezeichen. Die Ablehnung von Teilen des 4. Eisenbahnpakets war die einzige vernünftige Antwort und die soziale Konsequenz. Es wurde alles gesagt, jetzt war es an der Zeit zu Handeln. In diese Richtung kann es weiter gehen. Gemeinsam.





## Regeln für Saisonarbeiter

Das Europaparlament in Straßburg hat eine Richtlinie verabschiedet, die Saisonarbeiter aus Nicht-EU-Ländern besser vor Ausbeutung und Lohndumping schützen soll. Das neue Gesetz ist einer der ersten Schritte der EU im Bereich legale Arbeitsmigration von außerhalb. Nach der Richtlinie muss der Arbeitgeber vor der Einreise eines Saisonarbeiters ausführliche Angaben über Lohn, Arbeitszeiten und andere Bedingungen machen. Grundsätzlich gelten die gleichen Arbeitsstandards wie bei EU-Bürgern. Die Migranten haben auch das Recht auf eine angemessene Unterkunft und auf Zugang zu

den Sozialsystemen. Inspektionen in Betrieben und Bestimmungen über Strafen sollen die Einhaltung sicherstellen. Allerdings macht die Richtlinie den Ländern keine Vorschriften über Aufnahmequoten. Auch sieht sie keine Mechanismen vor, um den Saisonaufenthalt in einen Daueraufenthalt zu verwandeln. Vorgesehen ist, dass ein Arbeitseinsatz nach maximal neun Monaten zu Ende ist. Wer häufiger kommen möchte, kann auf ein verkürztes Einreiseverfahren hoffen. Nach Schätzungen der EU-Kommission kommen jährlich mehr als 100.000 Saisonarbeitnehmer nach Europa.

## EU-Parlament stärkt Recht auf Arbeitnehmerfreizügigkeit

Das Europaparlament hat das Recht der EU-Bürger auf freie Wahl des Arbeitsplatzes gestärkt. Das Recht der EU-Bürger, in einem anderen Mitgliedsland zu leben und zu arbeiten, dürfe nicht eingeschränkt werden. Es sei eine der vier Grundfreiheiten der Gemeinschaft und ein „Eckpfeiler“ der EU-Integration, heißt es in der mit großer Mehrheit in Straßburg verabschiedeten Entschließung. Das EU-Parlament lehnte auch „jeden Vorschlag“ zur

Begrenzung der Anzahl von Einwanderern aus anderen EU-Staaten „kategorisch“ ab. Die Mitgliedsstaaten dürften „keine Maßnahmen“ ergreifen, die dem im EU-Vertrag verankerten Recht auf Freizügigkeit widersprechen. Mit ihrer Entschließung erteilten die Europaparlamentarier allen Forderungen nach einer Quotenregelung bei der Migration innerhalb der EU eine klare Absage.

i

HINWEIS:

**mobifair ist umgezogen**

Die neue Adresse lautet:

Gutleutstraße 163-167  
60327 Frankfurt/Main

Telefon- und Faxnummer bleiben unverändert.

