



*Sicherheitsrisiken
Wettbewerb auf
der Anklagebank*



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
Internet: www.mobifair-gmbh.eu



Editorial



mobifair-Recherche-Ergebnisse waren in diesem Sommer besonders gefragt. Die aktuellen Themen – insbesondere unkontrollierte Zugfahrten und fragwürdige Praktiken im Fernbuslinienverkehr – sind auf starkes mediales Interesse gestoßen. Neben verschiedenen großen Zeitungen und regionalen Radiosendern berichteten Magazine der Fernsehsender ARD und SAT 1, WDR, BR und HR über die Arbeit von mobifair. Gerade bei Fernbussen ist klar geworden, dass die Warnungen berechtigt waren. Die ersten Negativ-Beispiele wurden publik.

Nun ist der Gesetzgeber gefragt, hier entgegenzusteuern. Ausbeutung und Verstößen gegen geltende Gesetze muss ein Ende bereitet werden. Ohne Kontrollen und Klärung von Zuständigkeiten wird das nicht funktionieren. mobifair ist bereit, hier mitzuhelfen. Schnelles Handeln ist erforderlich, sonst nimmt man riskante Zug- und Busfahrten in Kauf. Auch das wurde von mobifair in den Medienberichten deutlich gemacht.

Diese Ausgabe der mopinio informiert auch über die Mitgliederversammlung, zu der wir am 17. November nach Nürnberg einladen und an der eine Reihe interessanter Gäste teilnehmen wird. Neben dem Rückblick auf eine erfolgreiche Arbeit steht auch die Wahl eines Vorstands/Präsidiums auf der Tagesordnung. Wir hoffen, dass viele mobifair-Mitglieder an der Veranstaltung teilnehmen können. Zum einen, um die bisherige Arbeit im Sinne des Vereinszwecks zu bewerten, zum anderen, um Richtung und Ziele für das nächste Jahr zu diskutieren und mitzubestimmen. An dieser Stelle möchte ich unserem Vorstand und dem Präsidium für die sehr gute Vereinsführung und Unterstützung danken. Bis bald in Nürnberg.

Helmut Diener, Geschäftsführer

Aus dem Inhalt



TITELTHEMA: WETTBEWERB AUF DER ANKLAGEBANK

Bei Ausschreibungen gilt leider immer noch „der Billigste gewinnt“ S. 4

Gastbeitrag
Arbeitsbedingungen in Bussen und Zügen verbessern S. 7

Schienengüterverkehr
Kontrollen bleiben Mangelware S. 8

Fernbusse
Fairnessvertrag gefordertS. 10

Lohn- und Sozialstandards werden zu Grabe getragenS. 13

Mitgliederversammlung.....S. 15

Ein Fall für die Ermittler
Raildax im Fokus.....S. 16

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



„Ausschreibungen brauchen den sozialen Aspekt“

mobifair setzt sich für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft ein. Im Rahmen des Vereinszwecks deckt der gemeinnützige Verein kriminelle Machenschaften in der Verkehrsbranche auf und bringt diese zur Anzeige. Das muss nun auch ein Unternehmen in der Region Augsburg erfahren. Das Busunternehmen Z Mobility, das den Linienverkehr Friedberg bedient, wurde von mobifair den Behörden gemeldet.

Die Vorwürfe umfassen Verstöße gegen das Arbeitszeitgesetz und das Ausstellen von falschen Bescheinigungen. Diese Bescheinigungen sollen belegen, dass der Busfahrer die gesetzliche Höchstarbeitszeit nicht überschritten, die erforderlichen Ruhepausen eingehalten hat und ausgeruht Reiseverkehre fahren darf. Ist dies nicht der Fall, kommt es zu einem Konflikt mit dem nächsten Arbeitseinsatz. mobifair liegen Belege vor, die beweisen, dass Busfahrer im Reiseverkehr eingesetzt wurden, die bereits ihre erlaubte Arbeitszeit im Linienverkehr abgearbeitet hatten. Darüber hinaus geht das Unternehmen willkürlich mit Arbeitsverträgen um. Es werden Überstunden gestrichen, um die Bilanz des Unternehmens zu verbessern, ohne dass es dafür eine vertragliche Grundlage gibt. Das Streichen von Überstunden sei wichtig für eine positive Bilanz des Unternehmens. Eine Überprüfung der Qualifikation der Fahrer und die Lohnstandards des Unternehmens sollten ebenfalls durch die Behörden durchgeführt werden. Es liegen Informationen vor, dass Fahrer von Z Mobility eingesetzt werden, die nicht über eine ausreichende Ausbildung verfügen und deren Bezahlung nicht den in Deutschland üblichen Lohnstandards entspricht. Solche Machenschaften, wie die von Z Mobility, sollten die Ausnahme

einiger profitgieriger Unternehmer sein, aber leider sind sie eher die Regel. So den Markt auf Kosten der Fahrer und der Sicherheit der Fahrgäste zu beeinflussen, ist gefährlich, unsauber und vor allem nicht fair. Es fehlen Ruhepausen und die erschöpften Fahrer werden dadurch zu einem erheblichen Risiko. Busfahrer nehmen die Ausbeutung in Kauf, um ihren Arbeitsplatz nicht zu verlieren. Das Risiko aber tragen auch die Kunden im Bus und die übrigen Verkehrsteilnehmer.

Im Zusammenhang mit den Vorwürfe und der daraus folgenden Anzeige gegen das Busunternehmen Z Mobility hat mobifair die Augsburger Verkehrsverbund GmbH (AVV) aufgefordert, konsequent gegen Lohndrückerei und gesetzwidrige Machenschaften vorzugehen und sich





von den schwarzen Schafen im Markt zu trennen. Es sollten alle Busunternehmen, die für den AVV Leistungen erbringen, kontrolliert werden, ob die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden und das Personal entsprechend qualifiziert ist. Durch eine Vergabe von Aufträgen ohne Schutz der Lohn- und Sozialstandards und der Beschäftigungsbedingungen kann aus einem Qualitätswettbewerb schnell ein Preiswettbewerb werden. Das ist gefährlich, meint mobifair, denn an vorderster Stelle der Personenbeförderung muss die Sicherheit stehen. Es gibt keine Ausrede dafür, dass Sozialstandards nicht abgesichert werden können. Der Rechtsrahmen hierfür ist sowohl national als auch im europäischen Recht gegeben.

mobifair hatte sich angeboten, in einem Gespräch mit dem Aufsichtsratsvorsitzender des Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH, Landrat Martin Sailer (CSU), die Möglichkeiten der sozialen Aspekte bei öffentlichen Ausschreibungen zu erörtern. Ein bereits vereinbartes Gespräch sagte der Landrat ab. Es sei nicht gewollt und es bestehe auch kein Interesse. Sicher wäre es eine Überlegung wert gewesen, gemeinsam mit den zuständigen Gewerkschaften und dem Landesverband

der Omnibusunternehmer ein Fairnessabkommen auszuarbeiten, das als Ziel die Lohn- und Sozialstandards, eine Personalübernahme bei einem Betreiberwechsel und eine Kontrolldichte festlegt. Der Landrat verweigerte sich einem konstruktivem Austausch. mobifair fand sich damit nicht ab und kam mit dem Dumpinghai nach Augsburg.

Im Rahmen einer Unterschriftenaktion stellte mobifair die Frage: Warum gibt es in den Ausschreibungen des AVV für den Linienbusverkehr keine Vorgaben und Kontrollen für Lohn- und Sozialstandards der Beschäftigten?

„Es ist notwendig, dass man sich über soziale Kriterien und dem Schutz der Beschäftigungsbedingungen bei Ausschreibungen im ÖPNV Gedanken macht,“ fordert Helmut Diener, Geschäftsführer von mobifair, „Es ist nicht verboten, im Gegenteil, es ist durch die EU-Verordnung 1370/2007 ausdrücklich erlaubt. Der AVV kann und muss dafür sorgen, dass nicht der „Billigste“ den Auftrag bekommt, sondern der „Beste!“ Das Anliegen trifft bei Landrat und Leitung der Augsburger Verkehrsbetriebe GmbH auf wenig Interesse, bei der Augsburger Bevölkerung hingegen schon.“

Die Bilanz nach zwei Tagen in der Augsburger Fußgängerzone war positiv. Die Augsburger Bürger waren sehr interessiert und gaben ihre Unterschrift zur Unterstützung der Busfahrer. Es stieß auf großes Unverständnis, dass Lohn- und Sozialstandards bei öffentlichen Vergaben festgelegt werden können, aber nicht werden.

Die Aktion wurde unterstützt vom Augsburger Landtagsabgeordneten Harald Güller (SPD) und dem verkehrspolitischen Sprecher der SPD-Fraktion im bayerischen Landtag Bernhard Roos. Die beiden SPD-Politiker brachten mit ihrer Unterschrift ihre Solidarität zum Ausdruck. Roos unterstrich seine Verbundenheit mit einem Brief an den verantwortlichen Landrat Martin Sailer und bat ihn, den sozialen Gedanken bei den öffentlichen Ausschreibungen aufzunehmen.

„Wir waren wohl nicht das letzte Mal in Augsburg. Es muss sich etwas ändern. Die Bürger haben gezeigt, dass ihnen der soziale Aspekt wichtig ist, jetzt müssen

es noch die Verantwortlichen begreifen. Ausgaben auf Kosten der Busfahrer einzusparen und zusätzlich damit die Sicherheit aufs Spiel zu setzen ist nicht der richtige Weg,“ sagte Helmut Diener.



BUSFAHRERINNEN UND BUSFAHRER IN UND UM AUGSBURG:

Meldet euch weiter bei mobifair!

Wir bleiben am Ball. Ob es um die Anzeige gegen das Unternehmen Z Mobility – Werner Ziegelmeier GmbH geht, dem wir eine Falschbeurkundung und Verstöße gegen das Arbeitszeitgesetz vorwerfen, oder ob wir den Augsburger Verkehrsverbund auffordern, die Sozialstandards der Busfahrer in den Ausschreibungen abzusichern.

Viele Busfahrer haben uns angerufen und uns ihre Erlebnisse erzählt. Von Fahrten mit fremden Fahrer-

karten, von der Nichteinhaltung der Pausen und von anderen dubiosen Einsätzen. Die meisten anonym wegen der Angst den Arbeitsplatz zu verlieren.

Z Mobility ist sicher kein Einzelfall. Die Branche hat ihre schwarzen Schafe und die Aufgabenträger sehen scheinbar darüber hinweg, ob Regeln und Pflichten eingehalten werden. Dem zu begegnen heißt viele Fälle aufdecken und öffentlich machen und ggf. zur Anzeige bringen.

Meldet euch weiter, Busfahrerinnen und Busfahrer aus Augsburg und Umgebung. Geht davon aus, dass wir den Wunsch nach Anonymität respektieren. Traut euch im Interesse aller Busfahrerinnen und Busfahrer und berichtet über unfaire Arbeitsbedingungen.

DER MOBIFAIR-DUMPINGNOTRUF: 069/27139966

Es bleibt dabei: Schwarze Schafe müssen von der Straße.

Es darf nicht der „Billigste“ den Auftrag erhalten, sondern der „Beste“.

In Fernbussen und Zügen – Arbeitsbedingungen verbessern, Sicherheit steigern

.....
Seit der Liberalisierung des Busfernverkehrs vor fast genau zwei Jahren boomt die Branche in Deutschland. Es hat sich viel bewegt, doch auf dem noch jungen Fernbus-Markt findet ein gnadenloser Wettbewerb statt: Ständig präsentieren sich neue Anbieter mit neuen Buslinien und unterbieten sich gegenseitig mit immer niedrigeren Sonderangeboten. Der Preisdruck wächst spürbar – das bekommen auch die Mitarbeiter, besonders die Fahrerinnen und Fahrer der Busunternehmen, zu spüren.

Die größte Herausforderung für die Politik ist es, bei den Unternehmen für bessere Arbeitsbedingungen und in den Fernbussen für mehr Sicherheit zu sorgen. Dies geschieht im Interesse der Busfahrerinnen und Busfahrer sowie der Fahrgäste. Es kann nicht sein, dass ein Busfahrer 280 Stunden im Monat arbeitet und nur 800 Euro verdient. Zusätzlich ergeben Stichproben, dass Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten nicht nur an der Tagesordnung sind, sondern von vielen Anbietern sogar billigend in Kauf genommen werden. Zu unserer SPD-Forderung nach Aufstockung des Personals beim Bundesamt für Güterverkehr, um bessere Kontrollen zur gewährleisten, hat der Bundestag sich bereits 2012 in einem Entschließungsantrag bekannt. Nun gilt es, diesen Beschluss auch umzusetzen. Auch die beschlossene ausführliche Branchen-Evaluierung ist nötig, da der Markt rasanter wächst als angenommen.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die Barrierefreiheit in Fernbussen. Ich erwarte, dass alle Anbieter ihrer gesetzlichen Verpflichtung nachkommen und ab 2016 Neufahrzeuge mit mindestens zwei Rollstuhlplätzen auf den Straßen unterwegs sind, denn wir wollen Fernbusse für alle. Deswegen sollen dann bis zum 31. Dezember 2019 auch alle Fernlinienbusse barrierefrei sein.

Auch über eine Maut für Fernbusse müssen wir wieder diskutieren. Die Einnahmen könnten in den nötigen Ausbau von Busbahnhöfen fließen. Die Mehrkosten einer Bus-Maut sollten allerdings ein erträgliches Maß nicht überschreiten. So würde sich die Fahrt von Nürnberg nach Berlin beispielsweise nur um knapp zwei Euro verteuern.

Das Thema Sicherheit spielt nicht nur auf der Straße eine große Rolle: Ein Zugunglück wie kürzlich in Mannheim darf sich nicht wiederholen! Neben einer einheitlichen Ausbildung von Lokführern muss es auch bessere Kontrollen geben. Dazu gehört eine bundeseinheitliche

Prüfungsverordnung, in der die Mindestausbildungsdauer, die Prüfungsanforderungen aber auch die Qualifikation der Prüfer festgeschrieben werden.

Anders als bei Fernbussen werden für Lokführer die Fahrt- und Ruhezeiten derzeit gar nicht erfasst – fehlende Kontrollen inklusive. Hier besteht dringend Handlungsbedarf, auch um Lokführer vor möglichen Haftungsansprüchen der Arbeitgeber zu schützen. Die Überwachung und Kontrolle von Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen aber nicht an der Landesgrenze halt machen. Wir brauchen ein vergleichbares und abgestimmtes Prüfungssystem in ganz Europa.

Dem zurecht hohen Anspruch an den verantwortungsvollen Beruf des Lokführers muss Rechnung getragen werden. Und gut geschultes Personal sowie bessere Kontrollen kosten Geld: Hierfür müssen mehr Finanzmittel für den Schienenverkehr bereitgestellt werden. Dies ist im Sinne der Lokführer und der Fahrgäste.



Foto: Henning Schacht

MdB Martin Burkert, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag

WRISIKO-FAHRTEN

Kontrollen bleiben Mangelware

Über den MOBIFAIR-DUMPING-NOTRUF: 069/27139966, erhält mobifair immer mehr Hinweise, was auf den Schienenwegen so passiert. Neben unkontrollierten Zugfahrten durch fragwürdige Lokführer stehen nun auch die Transportmittel im Fokus.

Ein Lokführer teilte uns mit, dass es in Magdeburg zu Sperrung und Räumung des Bahnhofes gekommen ist, weil aus einem Güterwagen Gefahrgut austrat. Sicher kann das vorkommen und wichtig ist, es wurde erkannt und der Schaden behoben. Aber durchleuchtet man das Vorkommnis etwas tiefer, kommt man zu dem Ergebnis, dass den Ansprüchen an einen sicheren Transport nicht immer Rechnung getragen wird. Ein anderer Lokführer berichtet uns, „da kommt irgend so eine Lok von einem privaten EVU, bespannt den Zug, der Lokführer fragt, wie er wieder aus dem Bahnhof raus kommt, bekommt das Signal auf grün und fährt los. Ich konnte keine Bremsprobe beobachten und schon gar nicht, dass der Lokführer schaute, was er sich da hinten dran hängt“. Auch aus Tschechien erreichte uns die Meldung, dass der eine oder andere grenzüberschreitende Zugverkehr durch private EVU ohne besondere Wagenuntersuchungen stattfindet. Bei DB Schenker/Rail soll es ein Vertrauensabkommen mit den Nachbarländern Deutschlands geben. Es ist ein Vertrag, der gewährleisten soll, dass allen geforderten Sicherheits- und Nutzungsbestimmungen Rechnung getragen wird. Hier findet man auch noch Wagenmeister, die diese Wagenuntersuchung vornehmen. In vielen Fällen soll der Lokführer diese Aufgabe übernehmen, weil man sich den technischen Experten sparen will. Also bestellt das Logistikunternehmen X von einem Personalüberlasser Y den Lokführer, vielleicht auch noch eine Lok dazu und in den seltensten Fällen, wie uns ein Personalüberlasser berichtete, auch noch einen Wagenmeister. Nun ist es aber so, dass vor jeder Zugfahrt der Zug wagentechnisch untersucht werden muss. Das heißt, dass man auch augenscheinlich die Wagen kontrolliert, dass alles fest an Ort und Stelle ist, nichts übersteht, nichts tropft und leckt und dass die Bremsen „anlegen und lösen“.

„...der Lokführer fragt, wie er wieder aus dem Bahnhof raus kommt, bekommt das Signal auf grün und fährt los.“

Dann gibt es noch die Eisenbahn- und Betriebsordnung. Hier ist unter anderem geregelt, wer und wann für die Wartung und die Einhaltung der Wartungsintervalle zuständig ist. Jeder Wagon hat schließlich auch eine Heimat und somit auch einen Verantwortlichen – das führt unweigerlich zum Eisenbahnbetriebsleiter. Er ist für die Leitung und Überwachung der sicherheitsrelevanten Geschäftsabläufe verantwortlich. Er organisiert die Aus- und Fortbildung der Mitarbeiter, nimmt entsprechende Prüfungen ab, erlässt erforderliche Weisungen und Anordnungen, überwacht die Tätigkeiten der Mitarbeiter und klärt Ursachen von Unregelmäßigkeiten.

Und genau hier beginnen die Probleme. Wo ist der Eisenbahnbetriebsleiter eines EVU, das den Auftrag bekommen hat eine Zugfahrt von Irgendwo nach Sonstwohin durchzuführen? Hat er tatsächlich einen Wagenmeister beauftragt? Kann er sicher stellen, dass der Lokführer seinen Aufgaben als Bremsprobenberechtigter nachkommt? Nein, er ist ja auch nicht vor Ort. Und letztendlich kontrolliert das auch keiner. Der Zug fährt von einem Gleisabschnitt in den anderen, bis vielleicht irgendwann ein aufmerksamer Eisenbahner feststellt, dass aus einem Güterwagen Gefahrgut austritt. Wie zum Beispiel in Magdeburg.





FAIRE ZUGFAHRT OHNE GRENZEN

Die Notwendigkeit von Kontrollen, besonders bei grenzüberschreitenden Verkehren, ist für mobifair unbestritten. Um diese Forderung nachhaltig zu untermauern und die Umsetzung eines digitalen Kontrollsystems zu unterstützen, will mobifair ein neues Projekt in Angriff nehmen.

Unter dem Motto Faire Zugfahrt ohne Grenzen soll in den kommenden Jahren das Thema weiter forciert werden. Dazu gehören die Nachweiserbringung von Kontrollbedarf ebenso wie die Prüfung bestehender Systeme etwa in der Seeschifffahrt oder bei speziellen Gefahrguttransporten (Beispiel England) ebenso wie eine Erhebung über den Stand der Umsetzung von EU-Vorschriften und rechtlicher Regelungen. Neben Umsetzungsvorschlägen für elektronische Kontrollsysteme und den Aufbau einer (inter-)nationalen Notrufnummer zur Meldung prekärer Einsätze will mobifair auch einen internationalen Vergleich der Lohn- und Sozialstandards erarbeiten und einen Entwurf für ein Kontrollsystem inklusive „Bußgeldkatalog“ vorlegen.

Mannheim, 2. August 2014. Ein Güterzug entgleist und fährt in die Flanke eines ICE. 35 Verletzte und ein Millionenschaden. Die Staatsanwaltschaft ermittelt. Setzt man das Mosaik zusammen, kommt folgendes heraus: Ein Unternehmen aus den Niederlanden mit Wurzeln in England übernimmt die Logistik für einen Güterzug quer durch Deutschland. Die Lok kommt aus Österreich und wartet in Oberhausen. Der Lokführer kam von einer deutschen Personalüberlassungsfirma und soll auch schon in der Schweiz tätig gewesen sein. Festzustellen, wer nun wann und wo welchen Fehler gemacht hat, ist Aufgabe der Staatsanwaltschaft. Letztendlich geht es auch nicht um den Lokführer oder eventuelle andere Beteiligte. Es geht um das System. Das Durcheinander zu ordnen. Weil niemand mehr so richtig weiß, wer ist wann, wie, wo mit welchen Befähigungen und Eignungen unterwegs.

Deshalb ist es wichtig zu wissen, ob die Lokführer, die hier in vielen bunten Zügen, ausgeliehen von einem Personalvermittlern oder gar selbstständig unterwegs sind, auch die Voraussetzungen haben, an diesem Tag diese Lok auf dieser Strecke zu fahren. Auch wie lange der Lokführer schon unterwegs ist und ob die Pausen eingehalten wurden. Das muss das EVU sicher stellen und es muss überwacht werden. „Dazu gehört eine einheitliche Ausbildung, um den Ansprüchen für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr gerecht zu werden. Es kann nicht sein, das so mancher Personaldienstleister im Internet die Berufsausübung bereits nach einem wenige Monate dauernden Lehrgang in Aussicht stelle, während beispielsweise bei der Deutschen Bahn eine dreijährige Ausbildung als „Eisenbahner im Betriebsdienst“ Voraussetzung für den Beruf des Lokführers ist. Wir brauchen eine einheitliche Prüfungsordnung, um gleiche Ausbildungsinhalte sicher zu stellen und wir brauchen eine festgeschriebene Qualifikation der Prüfer. Alles andere

wird den hohen Ansprüchen an den Beruf des Lokführers nicht gerecht“, sagt Reiner Bieck von der Gewerkschaft EVG. mobifair fragt darüber hinaus, warum man es der Gesetzgeber duldet, dass dieser hohe Anspruch durch die Ausgabe von Bildungsgutscheinen, mit denen so manche selbsternannte Bildungsträger ihr Geld verdienen, ausgehebelt wird. Auch warum man sich dagegen wehrt, dass die Prüfung durch Dritte, so zum Beispiel durch die IHK, abgenommen wird.

Wichtig für eine zuverlässige Kontrolle ist die Einführung eines digitalen Tachometers und einer digitalen Fahrerkarte. Denn anders als im LKW- und Busbereich werden die Fahr- und Ruhezeiten eines Lokführers nirgendwo so richtig erfasst. Auch ob der Lokführer die Befähigung hat die Lok zu fahren, ob er die notwendige Streckenkenntnis besitzt, ob er an den vorgeschriebenen Fortbildungen teilgenommen hat oder ob er die gesundheitliche Tauglichkeit noch besitzt, kann mit einer Fahrerkarte erfasst werden. Technisch ist es machbar, dass eine solche Fahrerkarte bei der Vorbeifahrt an Stellwerken auch unter der Wahrung des Datenschutzes ausgelesen wird und der Zug gestoppt werden kann, wenn Unregelmäßigkeiten festgestellt werden. Politisch ist das aber nicht gewollt.

„Es geht um das System.“

mobifair macht es sich zur Aufgabe, immer wieder auf die Missstände aufmerksam zu machen. Den Finger in die Wunde zu legen und eine grenzübergreifende Solidarität zu schaffen, um einheitliche und kontrollierbare Systeme zu schaffen.

IM INTERESSE DER SICHERHEIT:

Fairnessvertrag für Busse

Seit rund 20 Monaten ist der Fernbusmarkt nun liberalisiert. Herrschte zu Beginn der Liberalisierung noch ein kräftiger Hype um das neue Verkehrsmittel vor und wurde dieses als Innovation gefeiert, treten nun langsam immer mehr die Schattenseiten des Marktes in den Mittelpunkt der Betrachtung: Der Wettbewerb wird auf dem Rücken der Beschäftigten und auf Kosten der Sicherheit ausgetragen. Schon länger hat mobifair diese Entwicklung erwartet und die Konsequenzen in den Mittelpunkt der Betrachtung gerückt. Inzwischen sind selbst Förderer der Liberalisierung auf die Negativentwicklung aufmerksam geworden und die Presse berichtet zunehmend kritisch über die Marktentwicklung.



Entsprechend gefragt war mobifair im Sommer als Gesprächs- und Interviewpartner. Hessischer Rundfunk, Westdeutscher Rundfunk, SAT 1, Bild-Zeitung, Mitteldeutscher Rundfunk, Norddeutscher Rundfunk – zum Teil auch mit unterschiedlichen Teams für verschiedene Sendeformate wurden vorstellig. Quer durch die Medien: Print, TV, online rückte das Thema in das Interesse der Berichterstattung und die mobifair-Beobachtungen wurden geteilt und von Betroffenen bestätigt.

Laut einer Untersuchung der IGES-Mobilitätsberatung (ein Unterstützer und Nutznießer der Marktliberalisierung) werden derzeit rund 5 Cent pro Kilometer und Fahrgast bei den Fernbussen erlost. Ein Preis, der sich deutlich unter der Rentabilitätsschwelle befindet und sich laut IGES verdoppeln muss, wenn sich das Angebot langfristig rechnen soll.

Die Frage ist also, wie solche Preise realisiert werden können? Ein Teil ist dem Umstand geschuldet, dass die Anbieter mit Kampfpreisen in den Markt drängen, um sich Anteile zu sichern. Das bedeutet aber auch, dass die Angebote bei weitem nicht kostendeckend sein können und die Verluste zwischen Anbietern und Betreibern der

Linien aufgeteilt werden müssen. Da der Betreibermarkt zu großen Teilen ein mittelständisch geprägter ist, sind die Spielräume hier nur bedingt vorhanden, diese Verluste auszuhalten.

mobifair hat bereits zu Beginn der Liberalisierung darauf hingewiesen, dass zu befürchten ist, dass der Wettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird. Leider hat sich dies bewahrheitet: Immer mehr Busfahrer kontaktieren mobifair und berichten über ihre Erfahrungen, die sich mit den Ergebnissen der Testfahrten aus dem vorigen Jahr decken (s. mopinio 1/2014). Bei den eigenen Testfahrten mussten wir feststellen, dass bei einem Viertel davon Verstöße gegen die Arbeitszeit und gegen die Lenkzeiten vorlagen oder sehr wahrscheinlich waren. Auch die polizeilichen Kontrollen bei Fernbussen haben immer wieder erschreckend hohe Verstöße vorgefunden und dokumentiert.



Dabei sind immer wieder die gleichen Methoden zu beobachten, die Busfahrer in etlichen Gesprächen auch immer wieder bestätigt haben:

- *Teilweise werden die Fahrerkarten während der Fahrt aus dem Fahrtenschreiber entfernt, um zu lange Lenkzeiten ohne Ruhepausen zu verschleiern.*
- *Arbeitszeiten an Busbahnhöfen, die mit Gepäckverladung oder Fahrkartenkontrolle verbracht werden, werden als Pausen verbucht, obwohl Pausen arbeitsfreie Zeiten sein müssen.*
- *Fahrten als Mitfahrer werden nicht als Arbeitszeiten dokumentiert, um die Pausen zwischen den Schichten länger erscheinen zu lassen oder die maximale tägliche Arbeitszeit auf über 12 Stunden anwachsen zu lassen, ohne dass es auffällt.*
- *Fahr- und Schichtpläne werden kürzer geplant, um auf dem Papier mit den rechtlichen Erfordernissen übereinzustimmen. So werden sie auch den Anbietern vorgelegt, die diese dann genehmigen, obwohl die Fahrzeiten nicht mal mit dem PKW zu realisieren wären.*

Das alles sind keine Kavaliersdelikte sondern sie stellen eine akute Gefahr für alle dar.

Leidtragende sind einerseits die Busfahrer, denn wer kann wirklich erwarten, dass ein Busfahrer mit einem vollen Bus 20 km vor dem Ziel seinen Fahrgästen erklärt, dass er nun eine 45 minütige Pause einlegen müsse und sie ihr Ziel erst deutlich später erreichen?

Leidtragende werden aber auch schnell die Fahrgäste, wenn übermüdete Busfahrer zur Gefahr für sie und für andere Verkehrsteilnehmer werden. Und somit wird auch der gesamte Verkehrsträger Fernbus leichtfertig in Misskredit gebracht.

Es ist daher an der Zeit, dass den Worten der Anbieter auch Taten folgen. Wir fordern die großen Anbieter auf, gemeinsam mit den Busunternehmen, dem BDO, den Gewerkschaften und mobifair einen Fairnessvertrag auszuhandeln, der diesen Machenschaften einen Riegel vorschiebt und eine Selbstkontrolle mit Konsequenzen und unabhängigen Kontrolleuren einführt. Nur ein sicherer Fernbus, der sich an Lohn- und Sozialstandards hält, ist ein zukunftsfähiges Verkehrsmittel!

Mit City2City gibt der erste große Anbieter auf

Über Fernbusse hörte man vor allem zwei Dinge: Wachstum und – in letzter Zeit verstärkt – Probleme mit der Einhaltung von Lohn- und Sozialstandards (s.o.). Inzwischen setzt aber auch die erste Phase der Konsolidierung ein. Nachdem PublicExpress einen Insolvenzantrag stellte, gibt mit City2City der erste der großen Anbieter (Big6) bekannt, dass er sich im Oktober 2014 aus dem Wettbewerb zurückziehen wird. Als Grund nennt der Anbieter die anhaltenden Herausforderungen im Markt.

Das Problem dahinter ist, dass die Anbieter derzeit nicht kostendeckend fahren und der Markteinstieg für viele

ein Zuschussgeschäft ist – obwohl sie auf dem Rücken der Beschäftigten schon versuchen, möglichst hohe Kostenersparnisse zu realisieren.

Die beobachtete Tendenz, Lenkzeiten auszureizen und zu überziehen hat mobifair von Beginn an kritisiert und verstärkte Kontrollen eingefordert. Eine Forderung, der die Länder in letzter Zeit immer stärker nachgekommen sind. Der Fernbusmarkt wird nur zum seriösen Markt werden können, wenn der Wettbewerb nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird. mobifair wird diese Entwicklung weiter im Blick behalten.

MEHR ALS SCHLECHT UND BILLIG

mobifair fordert garantierte Bedingungen bei Betreiberwechsel

..... Schutz von Lohn- und Sozialstandards und der Beschäftigungsbedingungen bei Ausschreibungen ist nach wie vor ein umstrittenes Thema. Dabei ist der Grundsatz eigentlich klar: Es geht. Man muss nur wollen und das umsetzen, was mit den Gesetzen gemeint ist.

Aus einer Antwort der EU-Kommission zur Anfrage der Abgeordneten Jutta Steinruck (SPD) ist hervorzuheben, dass sich die EU klar zur Möglichkeit der Wahrung von Ansprüchen bei Betriebsübergängen bekennt. Es wird ausdrücklich auf die bestehenden Handlungsmöglichkeiten der Mitgliedsstaaten zum Schutz von Sozialstandards verwiesen, die durch die EU-Verordnung 1370/2007 ausdrücklich gegeben sind. Darüber hinaus können die Mitgliedsstaaten sogar beschließen, andere oder weitere Übergangsbedingungen zu wahren. Außerdem, so die Kommission, können die Mitgliedsstaaten in den öffentlichen Dienstaufträgen zur Beibehaltung oder Verbesserung der Qualitätsstandards soziale Anforderungen festlegen, um transparente und vergleichbare Wettbewerbsbedingungen für die Betreiber sicher zu stellen, um das Risiko von Sozialdumping zu verringern.

Ausschreibungen wie etwa Mittelsachsen im unten stehenden Kasten sind negative – aber leider gängige Beispiele. Mit dem Hinweis, dass der niedrigste Preis den Zuschlag erhält, wird Lohn- und Sozialdumping provoziert, weil man den Preisdruck will und es den Verantwortlichen scheinbar egal ist, ob Menschen ihren Arbeitsplatz verlieren oder ihnen einen Teil ihres Lohnes geraubt wird.

Wenn Politik und Aufgabenträger immer wieder behaupten, dass Lohn- und Sozialraub nicht stattfindet, dann stellt sich die Gegenfrage, warum man dann nicht bereit ist, die Möglichkeiten der EU-Verordnung und des nationalen Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung zu nutzen.

Deutschland ist dabei einmal mehr das Negativbeispiel, das europaweit zeigt, wie es nicht gehen sollte. Im Vergleich zu anderen Ländern besteht in Deutschland keine sichere und einheitliche Regelung im Zusammenhang mit einer Personalüberleitung. Allenfalls finden sich Regelungen in den Landes-Tariftreugesetzen wieder. Das ist nicht ausreichend, um die Qualität der Arbeit und der Arbeitsplätze zukunftsweisend sicher zu stellen. Die Beschäftigten sind die Leidtragenden dieser fehlenden klaren nationalen Regelung zur Umsetzung der europäischen Verordnung. Im Laufe eines Berufslebens können Wettbewerbsentscheidungen mehrmals negativen Einfluss auf die Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nehmen. Da schützt auch kein Betreiberwechsellarifvertrag. Es schützt nur, wenn die Aufgabenträger faire und geschützte Ausschreibungen festlegen. Das tun bislang nur wenige.

mobifair fordert daher gesetzliche Regelungen für Vergaben. Alle Ausschreibungen müssen im Sinne der VO 1370/2007 verbindliche Lohn- und Sozialstandards beinhalten und eine Personalübernahme ohne negative Auswirkungen auf die Beschäftigten sicherstellen.

Das etablierte Unternehmen muss dem Aufgabenträger eine Auflistung der Personalkosten mit Beschäftigungsbedingungen vorlegen, der Bewerber seinerseits legt die für die Leistungserbringung vorgesehenen Personale offen. Der neue Betreiber muss unmittelbar in die Rechte und Pflichten eintreten, die zum Zeitpunkt des Übergangs bestehen. Alle Beschäftigten eines unterlegenen etablierten Unternehmens müssen ein Übernahmeangebot mit Sicherung der bisherigen Besitzstände



erhalten. Der Beschäftigte kann darüber hinaus über seinen Wechsel selbst entscheiden. Für Beschäftigte, die aus besonderen Gründen nicht übergeleitet werden können, ist ein spezieller Sozialplan zu erstellen. Für Mitarbeiter mit einem besonderen Beschäftigungsstatus,

z.B. Beamte, muss die Möglichkeit der Entsendung, der befristeten Freistellung (Beurlaubung) oder der direkten Übernahme mit Beendigung des Beamtenverhältnisses und Zahlung einer Abfindung geschaffen werden.

VERGABE „STUTTGARTER NETZE“

Lohn- und Sozialstandards werden zu Grabe getragen

.....
Ein hölzerner Sarg steht am Bahnsteig 1 des Stuttgarter Hauptbahnhofes. Versteinerte Mienen von hunderten Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern bilden den Rahmen für dieses denkwürdige Bild. Die Beschäftigten des DB Regio Verkehrsbetriebs Württemberg tragen ihre Lohn- und Sozialstandards zu Grabe. Grund dafür ist die Ausschreibung der „Stuttgarter Netze“. Der grüne Verkehrsminister Winfried Hermann setzt bei der Vergabe lediglich auf das billigste Angebot.

Wettbewerb hat viele Gesichter. Das Wichtigste für die betroffenen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, in diesem Fall über 2400 Menschen, ist die Absicherung ihrer Lohn- und Sozialstandards. Die EU-Verordnung 1370/2007 und das nationale Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen erlauben ausdrücklich die Festlegung von Lohn- und Sozialstandards bei Ausschreibungen und die Definition des Betreiberwechsels als Betriebsübergang. Nur dadurch werden die bestehenden Sozialstandards für die Beschäftigten auch bei einem neuen Arbeitgeber gesichert. Die Ausrede, dass es rechtlich nicht möglich sei, ist schlichtweg falsch.

Man muss die Fragen stellen, warum wehrt man sich gegen den sozialen Schutz der Beschäftigten? Ist denn für die Vergabestellen Lohn- und Arbeitsplatzraub in Ordnung? Was haben die Beschäftigten sich vorzuwerfen, dass man ihnen jetzt mit solchen Preisdrücker-Ausschreibungen an die Existenz geht?

Keiner ist gegen Wettbewerb, aber fair muss er sein. Eine Absenkung der Leistungen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ist der falsche Weg. Das Tariftreuegesetz in Baden-Württemberg ermöglicht eine untere Grenze der Tarifstruktur; aber ohne eine Absicherung der bestehenden Lohn- und Sozialstandards bei Ausschreibungen verlieren hunderte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Ansprüche. Sie müssen von vorne anfangen und ihre Erfahrung im selben Netz wird nicht angerechnet. Das gilt nicht nur für die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner des

DB Regio Verkehrsbetriebs Württemberg, sondern auch in Zukunft für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, nicht nur in Baden-Württemberg. Bis zu fünfmal im Berufsleben können solche Ausschreibungen die Beschäftigten treffen. Bis zu fünfmal kann es passieren, neu anzufangen. Vielleicht auf der gleichen Strecke, mit einem Zug einer anderen Farbe, aber mit wahrscheinlich geringerem Lohn und anderen Beschäftigungsbedingungen.

mobifair unterstützt die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner in Stuttgart bei dieser Initiative und bleibt auf ihrer Seite. Die Aufgabenträger und die politisch Verantwortlichen müssen die Reißleine ziehen.



Guido Pontone, Betriebsratsvorsitzender DB Regio Baden-Württemberg, führt den Trauermarsch durch den Stuttgarter Hauptbahnhof.

ITF-Konferenz

Transportarbeiter kämpfen zusammen

.....
In Sofia fand der 43. ITF-Kongress unter dem Motto „From global crisis to global justice – Transport Workers fighting back“ statt. Verkehrsgewerkschafter aus der ganzen Welt berichteten über ihre Situation und vertieften ihre Zusammenarbeit.

Wenn man für faire Bezahlung und menschenwürdige Arbeitsbedingungen demonstriert und Angst haben muss im Gefängnis zu landen, körperlicher Gewalt ausgesetzt oder sogar erschossen zu werden, dann bekommt das Wort Arbeitskampf eine ganz andere Bedeutung. In manchen Ländern der Welt werden Menschen verfolgt, weil sie für ihre Rechte eintreten. Sie gehen trotzdem auf die Straße. Das hat sehr viel Respekt, aber auch Unterstützung verdient.

Der Kongress ermöglichte einen wichtigen Erfahrungsaustausch. Von anderen lernen, andere unterstützen, Hilfe und Rat in Anspruch nehmen, gemeinsam an einer Verbesserung arbeiten. mobifair konnte in Sofia die internationalen Kontakte vertiefen und Kooperationen er-

weitern. Ein Einblick in die Arbeitsweisen und Konzepte anderer Länder ermöglicht einen anderen Blickwinkel auf die eigene Arbeit und „erweitert den Horizont“. Die neuen Erkenntnisse werden in die Arbeit von mobifair einfließen. Der Blick wird globaler, denn die Probleme sind es auch.



Seefahrt: ITF-Aktionswoche sichert Lohn für Seeleute

Trupps der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) aus Hafenarbeitern, Seeleuten und ITF-Inspektoren kontrollierten während einer Aktionswoche Anfang September die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute auf Schiffen unter Billigflaggen.

Insgesamt wurden mehr als 50 Schiffe in Bremen, Bremerhaven, Hamburg, Kiel, Lübeck, Wismar und Rostock kontrolliert. Dabei konnten besonders gravierende Verstöße bei der Heuerzahlung auf einem Kreuzfahrtschiff festgestellt werden, die Gewerkschafter erreichten dort Auszahlungen von 850.392,42 Euro für die Seeleute. Auch auf verschiedenen anderen Schiffen wurden Heuerforderungen gesichert und ausgezahlt.

In Bremerhaven wurde das Containerschiff „John Rickmers“ durch die ITF boykottiert. Die rechtlichen Schritte des Arbeitgebers gegen die Kampfmaßnahmen der Gewerkschaft wurden vom Gericht zurückgewiesen. So konnte auch für dieses Schiff die Anwendung eines Tarifvertrages für die Crew erreicht werden. Zwei weitere Schiffe des Unternehmens erhalten nach dieser Auseinandersetzung ebenfalls einen Tarifvertrag.

Die bei weiteren Überprüfungen der Heuerzahlungen aufgedeckten Unregelmäßigkeiten für die Schiffsbesatzungen wurden eingefordert und ausgezahlt.

RICHTIGSTELLUNG

In der mopinio-Ausgabe 2/2014 wurde im Artikel „mobifair deckt auf und geht auf Sendung“ unter anderem die Problematik der Lokführerscheine thematisiert. Leider hat sich dabei ein Druckfehler eingeschlichen, der zu Missverständnissen führen kann. Wörtlich heißt es in dem Bericht: „Damit wurde zumindest sicher gestellt, dass nicht wie bisher VDF-Führerscheine einfach im Internet besorgt werden können.“ Selbstverständlich geht es in diesem Zusammenhang um VDV-Führerscheine, der VDEF hat damit nichts zu tun.

TERMINHINWEIS:

Mitgliederversammlung 2014

Die diesjährige Mitgliederversammlung von mobifair findet am **17. November ab 10 Uhr in Nürnberg** statt. Tagungsort ist der Festsaal des DB Museums. **Eingeladen sind alle Mitglieder von mobifair e.V.**

Vorab die Bitte: Termin vormerken und teilnehmen

MITGLIEDERVERSAMMLUNG TAGESORDNUNG

1. a) Eröffnung

b) Feststellung der Beschlussfähigkeit, Annahme der Tagesordnung und Wahl der Wahlkommission
Jörg Krüger, 1. Vorsitzender
2. Grußwort durch den 2. Bürgermeister der Stadt Nürnberg, Herrn Christian Vogel
3. a) „Ohne Kontrollen geht es nicht!“
Alexander Kirchner, Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG

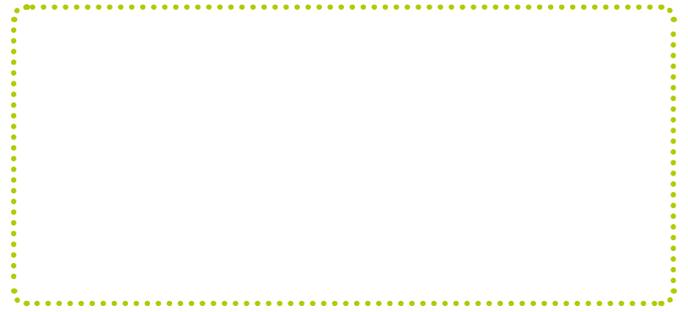
b) „Preiskampf Fernbusse – Wettbewerb auf Kosten der Sicherheit?“
Martin Burkert, MdB und Vors. des Ausschusses Verkehr und digitale Infrastruktur
4. a) Jahresbericht des Vorstands und der Geschäftsführung (Projekte, Recherche und Vereinsentwicklung) gemäß § 6 Abs. 2 (a) der Satzung
Helmut Diener, mobifair-Geschäftsführer

b) Entgegennahme und Feststellung des Jahresabschlusses 2013
Hans Rath, Gf, WST-Hansaberatung und Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
5. Jahresbericht der Rechnungsprüfer gemäß § 6 Abs. 2 (a) der Satzung
6. Entlastung des Vorstands und der Rechnungsprüfer gemäß § 6 Abs. 2 (g) der Satzung
7. Vorstellung und Beschlussfassung über den Haushaltsplan 2015 gemäß § 6 Abs. 2 (c) der Satzung
Dirk Schlömer, 2. Vorsitzender und Schatzmeister
8. Beschlussfassungen zur Änderung der Satzung
a) Betrifft §§ 4, 4a, 5, 6, 7,8, 10, 11 und 12 – zur Anpassung der Vereinsorgane

b) Betrifft § 4a und 12 – zur Aufrechterhaltung der Gemeinnützigkeit

Die Texte der Satzungsänderungen und die Synopsen der Satzung können auf der Homepage und in der Geschäftsstelle eingesehen und zum Versand bestellt werden.
9. Wahlen
a) des Vorstands gemäß § 7 der Satzung vom 28.10.2010 oder des Präsidiums (Vorsitzender, stellvertretender Vorsitzender und sieben (7) weiterer Mitglieder) gemäß der Satzungsänderung in TOP 8a gemäß der geänderten Satzung vom 17.11.2014

b) der Rechnungsprüfer und deren Vertreter
10. Beratung über erhaltene Anträge
11. Verabschiedung ausgeschiedener Mitglieder des Vorstands
12. Schlusswort



Ein Fall für die Ermittler

.....
Im Laufe des Jahres 2014 hat mobifair mehrere Hinweise auf fragwürdige Machenschaften des Unternehmens Raildbox erhalten. Raildbox hat seinen Firmensitz in Erfurt und bietet neben Güterverkehrs- auch Personal-dienstleistungen und Ausbildungen an.

Im Juli 2014 haben sich diese Informationen soweit verdichtet, dass mobifair die vorliegenden Informationen und Hinweise für eine unabhängige Untersuchung an die zuständigen staatlichen Stellen weitergeleitet hat. Für eine unabhängige und objektive Überprüfung der erhobenen Vorwürfe wurden die Staatsanwaltschaft Erfurt, die Polizei, der Zoll, die deutsche Rentenversicherung, das Amt für Arbeitsschutz, das Eisenbahnbundesamt, die Agentur für Arbeit, der Thüringer Rechnungshof und der für die Zertifizierung des Unternehmens nach AZWV zuständige TÜV Thüringen informiert.

Im Raum stehen unter anderem Vorwürfe, das Unternehmen habe gegen geltende Arbeitsschutzvorschriften verstoßen. Mitarbeiter seien zum Teil mehr als 18 Stunden am Stück im Arbeitseinsatz gewesen. Den Mitarbeitern sei weiter Lohn vorenthalten worden. Arbeitszeit sei von den Mitarbeitern erbracht und vom Unternehmen nicht bezahlt worden. Ferner seien Bildungsgutscheine zur beruflichen Ausbildung eingesetzt und vom Unternehmen abgerechnet worden, ohne die bezahlte Ausbildungsleistung zu erbringen. Weiter wurde der Verdacht aufgeworfen, dass Mitarbeiter unter Umgehung der notwendigen Sozialversicherungsvorschriften bezahlt und anfallende Sozialversicherungsabgaben nicht gezahlt wurden. Aussagen von Betroffenen enthalten den Vorwurf, dass Bescheinigungen und Berechtigungen ausgestellt und übergeben worden sind, ohne dass die dafür notwendigen Prüfungen durchgeführt wurden. Die Form der Ausbildung soll ebenfalls nicht der üblichen Form entsprechen

**MOBIFAIR-DUMPING-
NOTRUF: 069/27139966**

haben. Der Rahmenlehrplan soll verkürzt worden sein. Praktische Prüfungen sollen ungenügend gewesen sein oder gar nicht stattgefunden haben. Es wurden Ausbildungs- und Betriebsfahrten ohne Streckenkunde und Sicherheitshinweise für Unregelmäßigkeiten auf der Strecke durchgeführt.

Auf Nachfrage der Staatsanwaltschaft haben sich die zunächst nur anonym aufgetretenen Informanten bereit erklärt, sich den Strafverfolgungsbehörden zu offenbaren. Auch die Eisenbahnaufsichtsbehörden haben die Ermittlungen aufgenommen. Eine erste Prüfung des

TÜV Thüringen ergab nach Auskunft des TÜV vom 31.07.2014 keine Unregelmäßigkeiten zur Trägerzertifizierung und zur Maßnahmerzertifizierung.

Das Fernsehen hat über den Fall bereits berichtet. Auch die Printmedien haben den Fall aufgegriffen. In der Branche wurden die Vorwürfe kontrovers diskutiert. Es bedarf einer umfassenden und lückenlosen Prüfung des Anfangsverdachts um alle Verdachtsmomente auszuräumen. Diese Kontrollen können nur die dazu legitimierten staatlichen Stellen durchführen.

mobifair fordert die staatlichen Kontrollorgane auf, umfassende Ermittlungen aufzunehmen, um die gesamte Branche vor schwarzen Schafen zu schützen. Der hohe Sicherheitsstandard im Schienenverkehr darf nicht dem kurzsichtigen Gewinnstreben einzelner Unternehmen zum Opfer fallen. Die gesamte Branche hat einen sehr guten Ruf zu verlieren.