

mopinio

Das mobifair-Magazin



FAIR UNTERWEGS

*Handeln statt
blockieren*



**Schütze
deine Arbeit**

Dumping-Notruf

Schwarze Schafe gehören weder auf die Schiene noch auf die Strasse. Es gibt aber noch immer zu viele davon. Unterstütze mobifair im Kampf gegen Lohn- und Sozialdumping.

gefährdete Sicherheit

Arbeitszeitverstöße **Schon gehört?!**

unzureichende Ausbildung

****Schon gesehen?!** keine Streckenkenntnis**

fehlende Befähigungen keine ausreichenden Pausen

falsche Dienstplangestaltung

Lohndrückerei

illegale Machenschaften

Scheinselbstständigkeit **Schon gemeldet?!**

www.mobifair.eu

0 800-mobifair

(0 800-66 24 32 47)

oder info@mobifair.eu



mobifair
für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e.V.

Editorial



2016 war wieder ein spannendes Jahr. Das zehnte in der jungen Geschichte von mobifair. Erstmals haben wir Ergebnisse unserer Recherchen zum Thema „Faire Zugfahrten ohne Grenzen“ in einem Fachdialog präsentiert und aus verschiedenen Blickrichtungen beleuchtet. Experten aus allen Bereichen des Schienenverkehrsmarktes trafen sich zu einer kontroversen und konstruktiven Diskussion in Frankfurt. In dieser Ausgabe der mopinio berichten wir ausführlich darüber.

Ein weiteres Highlight des Jahres war unsere Mitgliederversammlung in Fulda, an der auch der stellvertretende Vorsitzende des Deutschen Gewerkschaftsbundes, Stefan Körzell teilnahm. In seinem Vortrag beleuchtete er das Thema „Leiharbeit und Werkverträge“. Er betonte, dass gerade bei diesem Punkt die Standpunkte des DGB und von mobifair absolut übereinstimmen und unterstrich die Forderung „Menschenhändler gehören ausgeschaltet“. Es ist schon eine Anerkennung, wenn der Bundesvorstand des DGB erklärt, dass mobifair ein fester und verlässlicher Partner ist und es versteht, Probleme so zu erklären und darzustellen, dass sie allgemein verständlich werden. Genau das muss auch weiterhin unser Anspruch sein und so wollen wir auch weiter arbeiten. Gemeinsam mit vielen engagierten Mitgliedern und einem fleißigen und kompetenten Team in der mobifair-Zentrale.

Wir danken allen, die uns im nun zu Ende gehenden Jahr kräftig unterstützt haben. Auch wenn die Themen meist ernst und nachdenklich sind, kann es dennoch Freude machen, aktiv dabei zu sein und Lösungen anzugehen. Einen besonderen Dank an alle diejenigen, die uns das wiederum gezeigt haben. Das ist ein Ansporn, weiter zu machen und uns zu bemühen, noch besser zu werden. mobifair wünscht allen schöne Feiertage, einen guten Jahreswechsel, vor allem aber Gesundheit und ein friedvolles Miteinander.

Heinz Fuhrmann und Helmut Diener, Vorstand

Aus dem Inhalt



TITELTHEMA:
FAIRE ZUGFAHRTEN OHNE
GRENZEN – EHRlich UNTERWEGS

mobifair-Fachdialog
Experten suchen
gemeinsamen Weg S. 4

Sicherheit im europäischen
Eisenbahnverkehr S. 10

Mit Schutzweste und Pfefferspray –
Eisenbahner ergreifen
Schutzmaßnahmen S. 11

Mitgliederversammlung
Treffen in Fulda S. 12

Die Menschenhändler müssen
ausgeschaltet werden S. 14

Meldungen S. 16

IMPRESSUM



Herausgeber:
mobifair e. V.
Gutleutstraße 163-167
60327 Frankfurt

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

Vorstand
(Vorsitzender):
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

Experten suchen gemeinsamen Weg

.....
Kontroverse und konstruktive Diskussionen prägten die mobifair-Veranstaltung zum Thema „Faire Zugfahrten ohne Grenzen – ehrlich unterwegs“. Experten aus allen Bereichen des Schienenverkehrsmarktes trafen sich auf Einladung von mobifair zum Fachgespräch in Frankfurt. Dass der verstärkte grenzüberschreitende Güterverkehr innerhalb Europas vereinheitlichte Regelungen, geänderte Kontrollmechanismen und vergleichbare Qualifikationen des Personals, insbesondere der Lokführer braucht, war Konsens bei den versammelten Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Gewerkschaften und Institutionen.



Jetzt gilt es, einen gemeinsamen Weg zu finden, entsprechende Lösungen zunächst zu formulieren und dann umzusetzen. Basis der Diskussion waren die Recherchen von mobifair im Rahmen eines Projektes zum Thema. Auf dieser Grundlage erhebt die Verkehrsgewerkschaft EVG entsprechende Forderungen. Die Tagesordnung der Veranstaltung war unterteilt in verschiedene Themenblöcke, wie „Ausbildung und Qualifikation“, „Externer Personaleinsatz – Leiharbeit, Werkverträge und selbstständige Lokführer“, „Kontrollen und digitale Erfassungsgeräte“, „Fahr- und Ruhezeiten auf dem Führerstand“ sowie „Pflicht-Haftpflichtversicherung für Eisenbahnverkehrsunternehmen“. Helmut Diener, Vorstand von mobifair stellte zu jedem Punkt die Rechercheergebnisse von mobifair und die darauf basierenden Handlungsempfehlungen vor. Matthias Pippert, Fachbereichsleiter Verkehrspolitik und Ökologie der EVG informierte über die unter anderem daraus abgeleiteten Forderungen seiner Gewerkschaft. Weitere Beiträge, Erfahrungsberichte und Stellungnahmen der versammelten Fachleute sorgten für einen regen Meinungsaustausch und teilweise auch für neue Blicke auf Teilaspekte des Themas. Ein Fazit der Experten war, dass es an der Zeit ist, gemeinsame Anstrengungen zu unternehmen, um transparente Regelungen und effektive Kontroll- und Überprüfungs-systeme zu installieren. Alexander Kirchner, Vorsitzender der EVG, sagte, man müsse gemeinsam positive Lösungen suchen. Ziel solle es sein, aus der Veranstaltung einen Prozess zu aktivieren, um Veränderungen und Neuregelungen anzustoßen.

Ausbildung und Qualifizierung

Was muss europäisch geregelt werden?

Klare und einheitliche Regelungen für Ausbildungsinhalte und Ausbildungsverfahren, gefolgt von Prüfungen vor einer unabhängigen Instanz seien notwendig, um das Berufsbild des Lokführers hochwertig zu erhalten, sagte Helmut Diener in seiner Einführung zum ersten Themenblock der Diskussion. Derzeit existiere eine unterschiedliche Ausbildungsqualität, weil verbindliche Rahmenlehrpläne und eine bundeseinheitliche Prüfungsordnung fehlten. Extrem unterschiedliche Kosten und extrem unterschiedliche Ausbildungszeiten bei einigen Ausbildungseinrichtungen seien Teil dieser Problematik.





Die Forderungen der EVG, vorgestellt von Matthias Pippert, Fachbereichsleiter Verkehrspolitik, lauten ebenfalls auf Installierung einer unabhängigen Prüfstelle und verbindliche Ausbildungs- und Prüfungsordnungen inklusive länderübergreifenden Rahmenlehrplänen. Die Ausbildungsdauer soll mindestens zwölf Monate betragen.

In der anschließenden Diskussion wurde besonders von Andy Niekamp, Fachanwalt für Eisenbahnrecht, darauf hingewiesen, dass viele Probleme in diesem Zusammenhang auf das System zurückgehen. Die Zweiteilung in Triebfahrzeugführerschein, der durch das Eisenbahn Bundesamt ausgestellt wird und die Zusatzbescheinigung, die das einsetzende Eisenbahnverkehrsunternehmen erstellt, kompliziert die Situation. Er plädierte dafür, einen einheitlichen Führerschein, ausgestellt von einer staatlichen Stelle, zu schaffen. Es sei eine grundsätzliche Frage, ob das bestehende duale System sowie Zusatzbescheinigungen generell beibehalten werden sollten. Der nordrheinwestfälische Landtagsabgeordnete Dirk Schlömer erläuterte, dass bereits vor einigen Jahren versucht worden sei, Lokführer als Beruf nach dem Berufsbildungsgesetz zu etablieren, das habe sich als schwierig erwiesen. Er sprach sich dafür aus, eine Ausbildung analog zum Berufsbild des Berufskraftfahrers zu gestalten. Prüfungsinstanz könne das EBA sein. Auch Peter Westenberger vom Netzwerk Europäischer Eisenbahnen NEE war für eine Vereinheitlichung der

Ausbildung von Triebfahrzeugführern. Die Forderungen der EVG seien „diskussionsfähig“, sagte er.

Eine duale Ausbildung zwischen Praxisorientierung im einsetzenden EVU und theoretischen Lerninhalten sei unbedingt notwendig, betonte Alexander Kirchner, der Vorsitzende der EVG. Er wies außerdem darauf hin, dass die Eingangsvoraussetzungen der Bewerber geklärt werden müssten. Er forderte eine einheitliche Bewertung der psychologischen, physiologischen und fachlichen Einstellungs Voraussetzungen.



Andy Niekamp, Fachanwalt für Eisenbahnrecht

Die Problematik der EU-weit gültigen Regelungen war Mittelpunkt der weiteren Diskussion zum Thema Ausbildung. Derzeit, so erklärte Antje Böttcher vom VDEF, könne der Inhaber eines europäischen Triebfahrzeugführerscheins in Deutschland nur tätig werden, wenn er auch eine Zusatzausbildung habe. Klar wurde während des Expertengesprächs, dass die Vielzahl an unterschiedlichen Bedingungen in den Infrastrukturen, die internen Regelungen innerhalb der EVU und die Verkehrssituation auf der Schiene allgemein europaweite Vereinheitlichung komplizieren. RA Niekamp sagt, die EU habe Nachholbedarf, das sei eines der Hauptprobleme. Auch Gerhard Tauchner von der österreichischen Gewerkschaft vida war der Meinung, dass eine europaweite Vereinfachung und Vereinheitlichung erforderlich ist. So könnten zum Beispiel Triebfahrzeugführer aus Ungarn mit ihren Kenntnissen in Österreich nicht arbeiten und müssten die komplette Ausbildung noch einmal durchlaufen.

Helmut Diener stellte fest, dass es bei den Vertretern der verschiedenen Institutionen doch sehr viel Gemeinsamkeiten gäbe und schlug vor, in einem kleineren Kreis die Forderungen und Vorschläge zu bündeln, um konkrete Ansprüche umsetzen zu können. Eindeutig seien drei Fragen, so der Gewerkschaftsvorsitzende Kirchner: „Erstens: Bleibt es bei der zweigeteilten Ausbildung? Zweitens: Was muss europäisch geregelt werden und was wird besser national geregelt? Drittens: Wie wird die Eingangsqualifikation der Bewerber beachtet und hochgehalten?“.

Externer Personaleinsatz

Bröckelt das Sicherheitsniveau?

Leiharbeit, Werkverträge und selbstständige Lokführer – Helmut Diener präsentierte die mobifair-Recherchen zu diesen Themen. Er nahm den Unfall im Bahnhof Mannheim als Beispiel, um auf die vielen Schnittstellen hinzuweisen, die in diesem Fall wohl letztlich dazu führten, dass keine effektive Kontrolle stattfand. Der Einsatz von Sub-Unternehmen und betriebsfremden Arbeitnehmern gefährde die Sicherheit. Mannheim habe gezeigt, so auch Matthias Pippert von der EVG, dass viele Schnittstellen innerhalb verschiedener Unternehmen zu Reibungsverlusten und im schlimmsten Fall zu Unfällen führten. Es genüge nicht, in einem EVU ein Sicherheitsmanagementsystem (SMS) einzuführen und sich dann auf dessen Einhaltung zu verlassen. Manche SMS bestünden lediglich auf dem Papier.

Rechtsanwalt Andy Niekamp meinte dagegen, beim Thema Personaldienstleister sei sehr viel Hysterie im Spiel. Der ganze Bereich sei gesetzlich geregelt, auch die Personalüberwachung. Zwar gäbe es teilweise Mängel bei der Umsetzung der SMS, aber juristisch sei die Lage klar. Zudem sähe er derzeit keine Sicherheitsprobleme im Schienenverkehrssektor.

Die an der Diskussion teilnehmenden Lokführer, wie etwa Rolf Nördershäuser und Stephan Stobbe, berichteten von aus ihrer Sicht sicherheitsproblematischen Vorfällen im Zusammenhang mit dem Einsatz von so genannten „Söldnern“. Beide sagten, dass Arbeitszeitverstöße dabei an der Tagesordnung seien.

Zum Teil würden sich bereits aus der Planung von Fahrten zwangsläufig Verstöße ergeben. Es fehle die Überwachung im realen Betrieb. Nicht alle Personaldienstleister seien schlechte Arbeitgeber, sagte Andreas Schreiber, Geschäftsführer der assoft GmbH. Es gebe wie überall schwarze Schafe. Zum Beispiel aber MEV und AME seien tarifgebunden und beachteten Sozialstandards. Das Personal werde getestet, die Papiere geprüft. Da sei nichts „unsicher“. Kontrollen, um Verstöße festzustellen, und schärfere Sanktionen werden von ihm befürwortet. Sowohl im Bereich Eisenbahn durch das EBA als auch bei der Arbeitnehmerüberlassung durch die Bundesagentur für Arbeit, die Finanzkontrolle Schwarzarbeit und die Deutschen Rentenversicherung.

Auch Peter Westenberger, Geschäftsführer des Netzwerks Europäischer Eisenbahnen, sprach sich für wirkungsvolle Kontrollen aus, auch um die fairen Unternehmen zu schützen. Ziel müsse es sein, die Verstöße weiter zu minimieren.



Peter Westenberger und Andreas Schreiber

Das Sicherheitsniveau im Schienenverkehr bröckele, gab Matthias Pippert zu bedenken. Dieser Prozess müsse gestoppt werden, die Kontrollmechanismen müssten reibungslos laufen. Das Thema Arbeitnehmerüberlassung sei nochmals genau unter die Lupe zu nehmen. Mit „Wer haftet?“ und der Frage nach einer Abgrenzung zwischen Werkvertrag und Leiharbeit brachte Alexander Kirchner einen Teil des Sicherheitsthemas auf den Punkt. „Ist das EIU verantwortlich dafür, wer, wie, wann und mit welcher Qualifikation auf dem Netz unterwegs ist?“

Das gegenwärtige System sei nahezu unkontrollierbar fasste Helmut Diener die Inhalte der Gesprächsbeiträge zusammen. Er warf die Frage auf, ob es nicht für die „guten“ Unternehmen interessant wäre, sich mit einer Art „Gütesiegel“ oder „Sozialzertifikat“ von den schwarzen Schafen abzugrenzen.



Alexander Kirchner, EVG-Vorsitzender

EINIGE ZAHLEN UND FAKTEN

- **452** EVU beim EBA gemeldet.
- **482** Signalverfehlungen in 2015.
- Rund **125** Personaldienstleister stellen Triebfahrzeugführer und anderes Eisenbahnpersonal bereit.
- Etwa **110** Ausbildungsschulen für Triebfahrzeugführer.
- Rund **32.000** Triebfahrzeugführerscheine vorhanden.
- Ca. **44.000** Zugfahrten am Tag.

Kontrollen und digitale Erfassungsgeräte

Klar und leicht kontrollierbar?

Wie einfach ist es, Fahrten im Schienenverkehr zu kontrollieren? Sind überhaupt die technischen Voraussetzungen vorhanden, um Verstöße wirkungsvoll ermitteln zu können und entsprechende Sanktionen zu verhängen? mobifair und EVG fordern bereits seit langem die Einführung von digitalen Fahrerkarten, auf denen neben den Daten der aktuellen Fahrt auch Eignung und Qualifizierung des Lokführers registriert sind. Verstöße gegen die Arbeitszeiten seien so leicht aufzudecken. Helmut Diener: „Es muss grenzüberschreitend kontrollierbar sein“.

Die Forderungen seien nachvollziehbar und umsetzbar urteilte Andy Niekamp. Man könnte in diesem Zusammenhang auch die Länder in die Pflicht nehmen, meinte er. Tachographen und personalisierte Fahrerkarten seien in diesem Zusammenhang hilfreich. Der Vorsitzende der SPD-AfA Eisenbahn, Karl-Heinz Zimmermann, regte an, eine Länderinitiative zu starten, um eine bundeseinheitliche Regelung zu erreichen. Auch MdL Dirk Schlömer unterstrich die Notwendigkeit einer verpflichtenden Einführung der digitalen Tachographen. Das Ergebnis müsse sein, so Heino Seeger von der Tegnseebahn, dass, genau wie beim Lkw, die Lok nur bewegt werden könne oder dürfe, wenn die „Fahrerkarte“ des Triebfahrzeugführers auch wirklich eingesteckt sei.

Im europäischen Dialog zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern habe die Arbeitgeberseite den digitalen Tachographen abgelehnt, berichtete Gerhard Tauchner. Aber es seien unbedingt Aufzeichnungen nötig, die klar und leicht kontrollierbar seien. Die ehrlichen Unternehmen, so meinte er, würden diesen Weg auch mitgehen. Alex Kirchner schlug vor, die Einführung des Tachographen im Güterverkehr zu starten, da hier eine höhere Belastung erkennbar sei.

Fahr- und Ruhezeiten auf dem Führerstand

Wie viele Stunden sind zu viele?

Die gesetzlich vorgeschriebene ununterbrochene Höchst-arbeitszeit von sechs Stunden (laut Tarifvertrag fünfeinhalb Stunden) werde in Deutschland auffällig oft überschritten, berichtete Helmut Diener von den mobifair-Rechercheergebnissen. Kontrollen über die Einhaltung von Arbeitszeiten fänden zu selten statt. Diese Verstöße seien ein klares Sicherheitsrisiko im Schienenverkehr.

Matthias Pippert als Vertreter der EVG erklärte, für eine

sichere Ausübung der anspruchsvollen Tätigkeit des Lokführers seien fünfeinhalb Stunden bereits zu lange. Die Gewerkschaft fordert eine Verkürzung der zulässigen Fahrtzeit auf viereinhalb Stunden.

Diese Reduzierung wurde von RA Niekamp als nicht umsetzbar kritisiert. Seeger dagegen sprach sich für eine Angleichung der Lenkzeiten auf der Lok an die Regelung für Lkw und Bus aus. Tauchner unterstützte die Anpassung an die im Straßentransport geltende Fahrzeit von viereinhalb Stunden. Auch fehlende Infrastruktur dürfe nicht als Argument für längere Lenkzeiten akzeptiert werden.

Seit dem 1. Oktober 2016 gelte im intermodalen, grenzüberschreitenden Verkehr für alle Lokführer eine einheitliche Lenkzeit von maximal sechs Stunden, wurde festgestellt. NEE-Vertreter Peter Westerberger räumte ein, dass diese sechs Stunden durchaus als sicherheitsrelevant bezeichnet werden könnten. Aber auch die Rückmeldungen von Lokführern ließen kein einheitliches Bild zu. So gebe es, durchaus auch welche, die gerne längere Schichten fahren würden. Tauchner meinte dazu, dass manchmal auch Arbeitnehmer vor sich selbst geschützt werden müssten.

Aus der Praxis berichtete Rolf Nördershäuser, dass gerade im Schicht- und Wechseldienst mit Arbeitsbeginn zum Teil um kurz nach zwei Uhr nachts es eine enorme Belastung darstelle, länger als viereinhalb Stunden ohne Pause unterwegs zu sein. Der Vertreter der Lokführer in der EVG, Herbert Mahlberg, betonte, dass viereinhalb Stunden hochkonzentrierte und hochanstrengende Tätigkeit eine Pause nötig machten.



Matthias Pippert, EVG

Pflicht-Haftpflichtversicherung für Eisenbahnverkehrsunternehmen

Wer haftet im Endeffekt?

Die Pflicht-Haftpflichtsumme für Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt gegenwärtig bei 20 Millionen Euro. Ist das ausreichend, zur Deckung von Schäden beim Eisenbahnbetrieb? Viele Unfallfolgen überschreiten diesen Betrag, das kann dazu führen, dass der verursachende Mitarbeiter für die nicht gedeckten Schäden mit seinem Privatvermögen haftet.

Die EVG fordert eine Erhöhung der Pflichtdeckungssumme auf 75 Millionen Euro und eine weitere Anpassung durch das Eisenbahnregulierungsgesetz. Alexander Kirchner sagte, dass erst auf Drängen der EVG die vorherige Summe von zehn Millionen angehoben wurde. Aber diese Summe scheine immer noch zu gering. Allein das vergleichsweise „kleine“ Unglück von Mannheim habe einen reinen Sachschaden von 2,5 Millionen Euro verursacht. Pippert ergänzte, dass für den Unfall in Bad Aibling gegenwärtig von 30 bis 70 Millionen gesprochen werde.



Reiner Bieck und Michael Küster, DEVK

Michael Küster, Direktionsbeauftragter der DEVK für den Verkehrsmarkt, erläuterte die Haftungsregeln. Demnach stehe zunächst das EVU in der Pflicht, das sich dann von einem möglicherweise eingesetzten Sub-Unternehmer einen Teil der Schadenssumme wiederholen könne. Die Höhe der Pflichtsumme differiere stark: In der Schweiz liege der Betrag bei 75 Millionen. Auch verschiedene Firmen forderten von den Unternehmen, die Werksverkehrsstrecken benutzen dürfen, höhere Summen, sagte er. So zum Beispiel verlange die BASF eine Haftpflichtsumme von 40 Millionen. Viele EVU hätten zusätzlich einen Schutz für Umweltschäden versichert. Er räumte ein, dass bei größeren Schadensfällen durchaus die Leistungsgrenze erreicht werden könnte.

Gute Arbeit – faire Bedingungen

Leiharbeit und Werkverträge:
Positionen, Argumente,
Handlungsempfehlungen

EVG **mobifair** **Wir leben Gemeinschaft**

LEIHARBEIT: ARBEITSHILFE FÜR BETRIEBSRÄTE

Gemeinsam mit der Verkehrsgewerkschaft EVG hat mobifair eine Broschüre zum Thema Leiharbeit und Werkverträge herausgegeben. Unter dem Titel „Gute Arbeit – faire Bedingungen“ informiert die Veröffentlichung über Hintergründe, rechtliche Aspekte und vor allem die Möglichkeiten und Rechte des Betriebsrats im Umgang mit dem Einsatz von Leiharbeitnehmern und Sub-Unternehmen. Handlungsempfehlungen und vorformulierte Musterbriefe geben Betriebsräten echte Arbeitshilfe.

Betriebsfremde Arbeitnehmer, egal ob Leiharbeitnehmer, Werkvertragsarbeitnehmer, Dienstleister oder Scheinselbstständige, gehören immer mehr zum betrieblichen Alltag. Immer häufiger müssen sich Betriebsräte mit diesem Thema beschäftigen. Umso mehr ist es wichtig zu wissen, welche Rechte sie dabei haben. Die Broschüre „Gute Arbeit – faire Bedingungen“ ist über die EVG-Geschäftsstellen oder bei mobifair erhältlich.

Sicherheit im europäischen Eisenbahnverkehr

Der „Faktor Mensch“ stand im Mittelpunkt der ETF-Sicherheitskonferenz in Brüssel und wurde von den Teilnehmern aus europäischen Gewerkschaften, Arbeitgeberverband, Politik und Verwaltung beleuchtet und diskutiert. Einigkeit herrschte dabei über die Bedeutung des Lokführers für die Sicherheit im Eisenbahnverkehr. Doch über die Maßnahmen, die ergriffen werden sollten, um an dieser Stelle dafür zu sorgen, dass die Eisenbahn weiterhin eines der sichersten Verkehrsmittel bleibt, gab es unterschiedliche Ansichten.

Aus Belgien wurde vom Testbetrieb eines Schläfrigkeitssensors berichtet. Lokführer werden mittels Armband und Videokamera während der gesamten Fahrt auf Anzeichen von nachlassender Aufmerksamkeit überwacht. Stellt das System eines fest, z.B. Veränderungen beim Puls oder ein Abschweifen der Augen, informiert es das EVU, sodass der Lokführer ggf. gewechselt werden kann. mobifair ist der Ansicht, dass man mit dieser Überwachung des Personals über das Ziel hinaus schießt. Stattdessen sollten europaweit einheitliche Regeln die Ursachen des Problems bekämpfen statt die Symptome. Helmut Diener zeigte in seinem Vortrag Beispiele für die heute schon gravierenden Mängel bei der Kontrolle von Qualifikation, Arbeitszeiten und Entlohnung des Fahrpersonals auf. Ziel müsse es daher sein, dem Einsatz von Leihlokführern gegen zu steuern und digitale Tachografen und entsprechende Fahrerkarten für Erfassung und Nachweis von Arbeits- und Ruhezeiten sowie Eignung und Befähigung der Lokführer vorzuschreiben. Nur so ist eine wirksame Kontrolle und Einhaltung der Lohn- und Sozialstandards möglich. Dazu ist es auch notwendig, die Zuständigkeit für Kontrollen im grenzüberschreitenden Schienenverkehr klar zu regeln und eine hohe Mindestkontrolldichte, verbunden mit spür-

baren Sanktionen gegenüber dem EVU bei Verstößen, festzulegen. Denn: „Vereinbarungen, z.B. zwischen ETF und CER, sind notwendig, aber ohne Kontrollen wertlos“, so Diener.

Ein Beispiel für digitale Tachografen und elektronische Fahrerkarten gab Christian Tschigg von der italienischen Gewerkschaft FIT-CISL. Seit 2006 ist das sog. Driver Information System (DIS) in Italien in den meisten Zügen auf öffentlichen Infrastrukturen im Einsatz. Erfasst werden aktuell u.a. Geschwindigkeit, Bremseneinsatz und Dienstbeginn und -Ende. Allerdings ließe sich das System einfach um eine Erfassung auch der Arbeitszeiten erweitern. Die italienischen EVU hatten sich seinerzeit weitgehend für die Einführung des Systems ausgesprochen. Auch im Straßenverkehr sind die Fahrerkarten längst akzeptiert. Auf europäischer Ebene im Schienenverkehr zeigt sich die Arbeitgeberseite leider noch nicht so einsichtig: CER-Geschäftsführer Libor Lochman führte das alte Kostenargument dagegen an. Man müsse sehr genau prüfen, in welchem Verhältnis Kosten und Nutzen zueinander stehen, so Lochman. Die anschließende Diskussion war erwartungsgemäß die lebhafteste der Konferenz.



mobifair-Vorstand Helmut Diener fordert in Brüssel eine Mindestkontrolldichte

Zunehmende Übergriffe zwingen Eisenbahner zu Schutz-Maßnahmen

Mit Schutzweste und Pfefferspray

Die Hemmschwelle sinkt offensichtlich. Gewalttätige Übergriffe nehmen zu, Belästigungen und dumme Anmache sind für Eisenbahner mittlerweile nahezu Alltag. Angespuckt, beschimpft, geschubst, mit heißem Kaffee beschüttet – das sind noch die kleinen Übel. Im hessischen Friedberg stand Mitte Oktober ein Mann vor Gericht, der gemeinsam mit seinem Begleiter einen Lokführer mit der Nagelschere verletzt, geschlagen und getreten hatte. Unterwegs war er ohne Fahrschein, Geld oder Ausweis, dafür aber in der Lage und willens einer mitreisenden Schülerin das Handy zu klauen. Nachdem die Zugbegleiterin den Lokführer um Hilfe gebeten hatte, und er eingreifen wollte, wurden die Männer gewalttätig.

Leider kein Einzelfall, wie die Statistiken belegen. Die Verkehrsgewerkschaft EVG hat bereits seit längerem unter dem Motto „sicher unterwegs“ das Thema auf ihrer Agenda. Im September hat die Gewerkschaft unter dem Eindruck der stetig steigenden Zahl von Vorkommnissen einen Runden Tisch einberufen. Rund 60 Vertreter von Nahverkehrsunternehmen, Aufgabenträgern, Verbänden, Gewerkschaften und Betriebsräten trafen sich in Berlin. Für mobifair nahm Vorstand Heinz Fuhrmann teil. Der stellvertretende EVG-Vorsitzende Klaus-Dieter Hommel zog eine positive Bilanz der Veranstaltung. „Der Grundkonsens steht“, sagte er, man müsse jedoch mit jedem einzelnen Unternehmen detaillierte Vereinbarungen treffen. Jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter habe einen Anspruch auf körperliche Unversehrtheit.

Intensiv diskutiert wurde im Rahmen des Runden Tisches auch ein punktuell, möglicherweise auch generelles Alkoholverbot in Bussen und Bahnen, Beförderungsverbote für Wiederholungstäter, eine effizientere Strafverfolgung und der verstärkte Einsatz von Videoüberwachung zur Aufklärung von Straftaten. Vorrang habe aber unbedingt der konkrete Schutz der Beschäftigten, so Hommel.

Belästigung und dumme Anmache sind nahezu Alltag

Als erste Reaktion auf die Initiative wertet die EVG das Vorhaben der Bahn, Beschäftigte mit stichsicheren Schutzwesten auszurüsten. Ebenfalls vorgesehen ist es, die Zugbegleiter mit Pfefferspray auszustatten. Zwar setze man in Konfliktfällen zuerst auf De-Eskalation, wer

sich aber sicherer fühle, wenn er über Mittel zur Verteidigung verfüge, könne nach praktischer Einweisung entsprechend ausgestattet werden. Die Gewerkschaft machte deutlich, dass die beste Prävention aber immer noch der Einsatz von mehr Mitarbeitern sei. „Wenn zwei Zugbegleiter in einem Zug unterwegs sind, können diese sich im Zweifel gegenseitig helfen“, so Klaus-Dieter Hommel. Das bedeute mehr Sicherheit für Beschäftigte und Reisende. Deshalb halte man an der Forderung fest, dass in den Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen der Einsatz von ausreichend Personal zwingend festgeschrieben werden muss.

BERLINER ERKLÄRUNG

Nach dem „Runden Tisch Sicherheit“ hat die EVG eine Berliner Erklärung formuliert, die den besseren Schutz der Beschäftigten einfordert. Zu den Punkten gehören:

- Zusätzliches, qualifiziertes Personal
- Mehr Maßnahmen zur Prävention und De-Eskalation
- Konsequente Ahndung von An- und Übergriffen
- Medizinische und psychologische Betreuung von Betroffenen
- Video-Aufzeichnungen als Teil eines Gesamtkonzepts



MOBIFAIR-MITGLIEDER TREFFEN SICH IN FULDA

Eine erfolgreiche Bilanz konnten Präsidium und Vorstand von mobifair bei der jährlichen Mitgliederversammlung des Vereins ziehen. Helmut Diener, Vorsitzender des Vorstands, informierte die Delegierten über Arbeit, Aktionen und Projekte im vergangenen Jahr. Schwerpunkte waren unter anderem die Marktbereiche Fernbusse sowie grenzüberschreitende Zugfahrten. Leiharbeit und Werkverträge sind ebenfalls hoch brisante Themen, die mobifair weiter in den Fokus seiner Arbeit stellen wird.

Zu den Mitgliedern, die Präsidiums-Vorsitzender Jörg Krüger in Fulda begrüßen konnte, zählte auch DGB-Bundesvorstand Stefan Körzell. Körzell stellte in seiner Rede vor den Delegierten ebenfalls die Themen Leiharbeit und Werkverträge in den Mittelpunkt. Auch in der Verkehrsbranche würden diese Instrumente immer öfter missbraucht und zunehmend unübersichtlich. Es gäbe eine schleichende Ausweitung von Werkverträge, Subunternehmertum und Leiharbeit, so Körzell.



Präsidiums-Vorsitzender Jörg Krüger begrüßte die Mitglieder. Die jährliche Mitgliederversammlung des Vereins hatte den Schwerpunkt Leiharbeit und Werkverträge

Im vergangenen Jahr arbeiteten nach seinen Angaben rund eine Million Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in Leiharbeit, davon allen 300.000 in den Bereichen Verkehr, Logistik und Sicherheit. „Es besteht dringender Handlungsbedarf, wenn massenhaft Stamarbeitsplätze ersetzt, Tarifverträge unterlaufen und die Mitbestimmung ausgehöhlt wird. Wir haben im Ergebnis in Deutschland einen gespaltenen Arbeitsmarkt mit dem größten Niedriglohnsektor Europas“. Das neue Gesetz gegen den Missbrauch von Leiharbeit und Werkverträgen bringe nur leichte Verbesserungen, es sei keinesfalls ausreichend. Beispielsweise bei der Höchstüberlassungsdauer müsse gehandelt werden. Er forderte unter anderem konsequente Sanktionen bis hin zum Lizenzentzug für Leiharbeitsfirmen, um die Auswüchse in diesem Markt bekämpfen zu können. Die Arbeit von mobifair sei in diesem Zusammenhang äußerst wichtig. Handlungsbedarf bestehe auch bei der Umsetzung des gesetzlichen Mindestlohns im Transitbereich. Lkw- und Busfahrer, die in Deutschland unterwegs seien, müssten Mindestlohn erhalten. Er nannte als Beispiel Frankreich, das konsequenter vorgehe.



DANKE

Die Situation auf dem Fernbusmarkt ist ein Schwerpunktthema von mobifair. In unregelmäßigen Abständen sind Testfahrer auf verschiedenen Strecken unterwegs und recherchieren. Während der Mitgliederversammlung bedankte sich der mobifair-Vorstand bei einigen Aktiven, die 2016 zwischen Amsterdam, Leipzig, Dortmund und Sarajevo im Einsatz waren.

Von links: Heinz Fuhrmann, David Zein, Jürgen Söll, Achim Schraml, Anna Gmeiner und Helmut Diener.



Helmut Diener, Vorsitzender des Vorstands, informierte die Versammlung über Arbeit, Aktionen und Projekte des vergangenen Jahres

Über die künftige Arbeit von mobifair und den Haushaltsplan 2017 informierte Vorstand Heinz Fuhrmann die versammelten Vereinsmitglieder. Die Mitglieder von mobifair entlasteten einstimmig das Präsidium sowie die Rechnungsprüfer und nahmen den Haushaltsplan 2017 zustimmend zur Kenntnis. Präsidiumsmitglied Dirk Schlömer betonte in seinem Abschiedswort die künftige Notwendigkeit internationaler Zusammenarbeit, wie sie mobifair bereits verstärkt praktiziere. In den zehn Jahren des Bestehens habe man bereits sehr effektiv Lohn- und Sozialdumping bekämpft, weitere Anstrengungen müssten aber auch auf europäischer Ebene unternommen werden.

Das DGB-Bundesvorstandsmitglied gratulierte mobifair zum zehnjährigen Jubiläum und betonte, dass mobifair ein wichtiger Partner der Gewerkschaften im Kampf gegen Lohn- und Sozialdumping sei.

Gerade für Beschäftigte im Verkehrssektor sei der Europäische Binnenmarkt entscheidend für die Arbeitsbedingungen. Körzell: „Deutschland ist durch seine zentrale Lage besonders von den Auswirkungen der ungleichen Regelungen in Europa betroffen. Unternehmen aus anderen Ländern nutzen die Bundesrepublik als Transitland und finden Schlupflöcher, um etwa mit Briefkastenfirmen deutsche Regelungen zu umgehen. Ausbaden müssen es die Fernbusfahrer, die durch den ruinösen Preiskampf zu systematischen Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten gezwungen werden. Oder bulgarische Lkw-Fahrer, die von Menschenhändlern oft monatelang kreuz und quer durch Europa geschickt werden“.



Die künftige Arbeit von mobifair und der Haushaltsplan 2017 wurde von Vorstand Heinz Fuhrmann vorgestellt





Stefan Körzell, DGB-Vorstandsmitglied

„Die Menschenhändler müssen ausgeschaltet werden“

Stefan Körzell zum Thema Leiharbeit und Werkverträge:

Es kann längst nicht mehr davon die Rede sein, dass nur Auftragsspitzen abgedeckt werden sollen. Vielmehr geht es darum, Tarife unter Druck zu setzen.

Die Strategie der Arbeitgeber zielt darauf, gesicherte Rechte und Standards nicht direkt anzugreifen. Stattdessen werden sie durch Outsourcing und Ausgründungen zum Beispiel von Subunternehmen für Leiharbeit zu umgangen.

Leiharbeiter tragen hohe Risiken:

Der Arbeitsplatz ist unsicher, das Kündigungsrisiko ist rund fünfmal höher als bei allen Beschäftigten.

Rund 50 Prozent der Leiharbeitsverhältnisse sind kürzer als drei Monate.

Der Wechsel der Einsatzorte ist ein hoher Stressfaktor und mit gesundheitlichen Risiken verbunden. Oft muss unter Hochdruck gearbeitet werden, weil Leiharbeiter erst geholt werden, wenn es nicht mehr anders geht. In dieser Situation empfinden viele Leiharbeiter die schlechte Bezahlung als zusätzliche Strafe, sie fühlen sich als Arbeitnehmer „Zweiter Klasse“.

In den Einsatzbetrieben werden sie häufig nicht als Teil des Teams verstanden. Sie kennen Standards und Abläufe des Hauses nicht und müssen sich unter diesen Bedingungen schnell in den jeweiligen betrieblichen Alltag einfügen und dabei noch leistungsstark sein.

„Die verschachtelten Strukturen von Sub-Unternehmen und Personalverleihern werden immer unübersichtlicher.“

„Dieser Wildwuchs muss endlich beseitigt werden.“

Der DGB hält es für dringend notwendig, Equal Pay nach neun Monaten gesetzlich zwingend festzuschreiben. Das Ziel bleibt die Gleichbehandlung der Leiharbeitsbeschäftigten.

Hierzu gehört auch, dass Einsatzzeiten – ob beim selben Verleiher oder bei verschiedenen Verleihern – bei der Ermittlung der neun Monate zusammengerechnet werden müssen. Nicht bei jedem Einsatzwechsel darf die Frist zu Lasten des Zeitarbeitsbeschäftigten neu zu laufen beginnen. Der Wechsel auf verschiedene Arbeitsplätze ist ja das wesentliche Merkmal der Leiharbeit. Da kann man erwarten, dass die Entlohnung gerecht ist und nicht für jeden Betrieb eine neue „Einarbeitung“ angerechnet wird.

Aus gewerkschaftlicher Sicht ist das Ziel klar: Beschäftigte müssen spätestens nach 18 Monaten vom Entleihbetrieb übernommen werden. Das Bundesarbeitsgericht hat eine gesetzliche Regelung in Sachen Höchstüberlassungsdauer längst angemahnt.

„Der Dumpingwettbewerb im Straßenverkehr verringert die Marktchancen der Schiene“.

Forderungen zum Thema Werkverträge:

Der DGB will ein echtes Mitbestimmungsrecht. Die Einwirkungsmöglichkeiten von Betriebsräten müssen effektiv gestärkt werden. Es muss die Möglichkeit geschaffen werden, Werkverträge zu verhindern, wenn die Interessen der Belegschaften gefährdet werden. Das heißt, wenn infolge des Werkvertrages zum Beispiel Arbeitsplätze abgebaut werden oder Beschäftigte in Werkvertragsunternehmen ausgegliedert werden sollen, dann müssen die Betriebsräte ein Vetorecht haben.

Nur dann können sie wirkungsvoll handeln. Ein Informationsrecht allein ist hier nicht ausreichend, die Menschenhändler dazwischen müssen ausgeschaltet werden.

Diese Werkverträge haben nichts mit Flexibilität zu tun, oder dass zusätzliches Know How angekauft wird, wie gern behauptet wird. Hier geht es nur darum, das Lohngefälle in Europa nach Deutschland zu importieren. Diese Geschäftsmodelle funktionieren nur auf der Basis von Lohndrückerei. Unternehmen, die faire Löhne zahlen und gute Arbeitsbedingungen bieten, die den Wert der Arbeit, die ihre Beschäftigten abliefern, zu schätzen wissen, geraten deshalb unter Druck.

6 FORDERUNGSPUNKTE DES DGB:

1. Streikbruchverbot muss Leiharbeit jeglicher Art erfassen.
2. Verbesserungen bei der Abgrenzung von Fremdpersonaleinsatz und Beschäftigten des Betriebes.
3. Mehr Mitbestimmung und bessere Durchsetzung bestehender Informations- und Unterrichtsrechte.
4. Vermeidung von Drehtüreffekten bei der Höchstüberlassungsdauer.
5. Das gesetzlich definierte Equal pay darf nicht durch eine Vermutungsregelung ausgehöhlt und auf das alleinige Tarifentgelt begrenzt werden.
6. Einführung betrieblicher Höchstquoten für den Einsatz von Leih- und Werkvertragsarbeitnehmern.



SCHWARZARBEIT IN BELGIEN

Miese Bilanz: Kontrollen von Transportunternehmen in Belgien haben ergeben, dass jede fünfte Firma gegen Sozialvorschriften verstößt. Der zuständige Staatssekretär für den Kampf gegen Sozialbetrug, Philippe de Backer, nannte Scheinselbstständigkeit und Schwarzarbeit als häufigste Vergehen. Die behördlichen Kontrollen waren bei der Aktion angekündigt, kamen aber dennoch zum gleichen Ergebnis wie vorherige unangekündigte Inspektionen. Der Prozentsatz der Unternehmen, die Missbrauch betreiben, blieb im Wesentlichen gleich.

Das belgische Verkehrsministerium will nun häufigere Kontrollen ansetzen.

Regeln für Selbstständige

Auch für selbstständige Lokführer gelten künftig feste Arbeitszeitregelungen. Der Bundesrat hat einer entsprechenden Änderung des § 47 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zugestimmt.

Darin wird festgelegt, dass Regelungen über Arbeits- und Ruhezeit für alle betrieblich eingesetzten Personen gelten. Fest angestellte und selbstständige Lokführer werden damit gleichgestellt.

Mit dieser Vorschrift werden die Warnungen und Forderungen von mobifair berücksichtigt.

Neuer Rekord: 33 Kontrollen, 81 Anzeigen

Die Polizei hat bei Kontrollen im Bereich des Busbahnhofs Karlsruhe eine ernüchternde Bilanz ziehen müssen: von 33 überprüften Fahrzeugen musste nahezu jedes beanstandet werden. Kontrolliert wurden deutsche, in EU-Staaten zugelassene und in Drittstaaten gemeldete Busse.

Wie die Polizei mitteilte, „hagelte“ es 81 Anzeigen gegen Fahrer und Halter. Sicherheitsleistungen in Höhe von 15.500 Euro wurden einbehalten, sieben Omnibusse gleich komplett stillgelegt. Neben technischen Mängeln waren wiederum wie bereits bei früheren Kontrollen Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten an der Tagesordnung. So war etwa einer der beiden Fahrer eines türkischen Reisebusses auf der Strecke von Dortmund nach Istanbul 51 Stunden im Bus. Zwei Fahrer eines deutschen Busses im Linienverkehr nach Bologna wechselten in Italien einfach das Fahrzeug, übernahmen den Bus in die Gegenrichtung

und fuhren sofort wieder Richtung Deutschland. In Karlsruhe wurden sie dann nach rund 35 Fahrstunden von der Polizei gebremst. Auf immerhin noch 33 Stunden brachten es die Fahrer eines rumänischen Linienbusses, die von Galati nach London unterwegs waren. Auch für sie war erst einmal Endstation. mobifair hat bereits vor längerer Zeit Fernbusse als „Rollendes Risiko“ bezeichnet. Sicherheitsaspekte blieben immer öfter außen vor, beklagt der Verein. Die Fahrer würden praktisch zu Arbeitszeitverstößen gezwungen, anders könnten die Unternehmen ihre Billigpreispolitik nicht verwirklichen.