



TATORT FÜHRERSTAND

Fehler im System

MANGELNDE QUALIFIKATION? JETZT MELDEN!



**SCHÜTZE
DEINE
ARBEIT!**

DER DUMPING-MELDER:
0 800-26 44 444

www.mobifair.eu

Viele Betriebe bilden unzureichend aus. Sie gefährden damit die Sicherheit bei Bahn und Bus.

Hilf mit, illegale Machenschaften aufzudecken. Wähle den mobifair DUMPING-MELDER. Vertraulich und kostenlos.

»**Mehr Infos unter: www.mobifair.eu**

Editorial



Die mopinio hat dieses Mal gleich zwei Hauptthemen. Es geht zum einen um die große Recherche zum Thema „Tatort Führerstand“ und zum anderen um das EU „Mobilitätspaket“ und die Evaluierung der Entsenderrichtlinie. mobifair meint, beides passt gut zusammen. Es geht um Wettbewerb, bei dem der Billigste den Auftrag erhält. Um Beschäftigungsbedingungen, die Regeln missachten und Berufsbilder ins Abseits stellen. Sind Lokführer auf dem Weg dorthin, wo LKW-Fahrer bereits angekommen sind? Weite Strecken, viel zu lange Fahr- und Arbeitszeiten. Lange Anfahrtswege zum Dienstbeginn, irgendwo in Deutschland und Bezahlung nach dem Tarifvertrag für Zeitarbeiter.

Da war was los im Netz als das ARD-Magazin Plusminus im Mai das mobifair-Thema Tatort Führerstand aufgriff. Es gab viel Bestätigung, aber auch viel Kritik. Letztere gerade von denen, die eigentlich ihren Beitrag dazu leisten das Berufsbild Lokführer zu zerstören. Zum Thema LKW-Fahrer sei angemerkt: Die Ausnahme in der Entsenderrichtlinie bleibt euch erhalten. Die konservative Mehrheit im EU-Parlament schützt weiter ihre Speditions-Lobbyisten.

Ob die LKW-Fahrer ihre Freizeit zuhause verbringen können, scheint diesen „Polit-Ausbeutern“ egal zu sein. Sie machen weiter nach dem Motto Güter gehören auf die Straße und den LKW fährt ein Billiglöhner aus Osteuropa. Dafür sollten sie sich schämen.

Heinz Fuhrmann und Helmut Diener, Vorstand

Aus dem Inhalt



TITELTHEMA: FEHLER IM SYSTEM

Tatort Führerstand
Wie sicher ist die Schiene?..... S. 4

Tatort Führerstand
Resümee und Forderungen S. 8

LKW
Leben am Rand der Autobahn S. 10

LKW
DGB zum EU Mobility Package S. 12

ver.di zur Entsenderrichtlinie.... S. 13

Ausschreibungen
Eisenbahn ist kein
Selbstbedienungsladen 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

Layout: Anna Bischoff

Tatort Fühlerstand – Klare Lücken im System

.....
Ob Ministerium oder Behörden: Nun ist Handeln angesagt und sich nicht ständig vor der Verantwortung drücken. Es gibt einiges zu tun. Die Fakten liegen schon seit längerer Zeit auf dem Tisch: Insbesondere im Schienengüterverkehr finden prekäre Zugfahrten statt. Hier kommen Lokführer zum Einsatz, die sich nicht an Regeln und gesetzliche Arbeitszeitbestimmungen halten oder deren Eignung und Befähigung nicht ausreichend sind. Betroffene berichten mobifair, dass sie von ihren Unternehmen oft gezwungen werden, länger als erlaubt unterwegs zu sein. Kontrollen finden kaum statt. mobifair meint, das ist sowohl ein Angriff auf die Sicherheit wie auf das Berufsbild des Lokführers.

Das ARD-Magazin Plusminus hat Anfang Mai unter der Überschrift „Unsicherer Güterverkehr“ über das Thema berichtet. Dabei ging es auch um mögliche „Terrorfahrten“ durch nicht abgesperrte Loks. Ausschlaggebend für diese Annahme war unter anderem ein Hinweis aus dem EU-Parlament, dass eine erhöhte Anschlaggefahr für den Schienenverkehr besteht.

Der Plusminus-Bericht wurde im Netz sehr kontrovers diskutiert. Einige begegneten dem Thema sehr kritisch, andere bekannten sich auch zu den überlangen Arbeitszeiten und Fahrten ohne die gesetzlichen Pausenunter-

brechungen. Viele reagierten mit Zustimmung und untermauerten die Notwendigkeit, die Sachlage öffentlich zu machen.

Nach der Sendung gingen mehrere Hinweise von Lokführern direkt bei mobifair ein und bestätigten die Sachverhalte mit Beispielen von ihren Einsätzen. mobifair wird alle Meldungen und Informationen bündeln, so Vorstand Helmut Diener, und Anzeigen prüfen. Er prophezeit, dass hier neben dem Eisenbahnbundesamt (EBA) die für die Arbeitszeitregelung zuständigen Gewerbeaufsichtsämter oder Landesbehörden viel zu tun bekommen werden.





Bislang hüllt sich das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Schweigen und die zuständige Behörde EBA spricht wieder einmal mehr von einer Nicht-Zuständigkeit. Das zeigt auf, dass es Lücken im System gibt. So wird anscheinend ignoriert, dass über 450 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) anders kontrolliert werden müssen als ein, zwei EVU zu DB-Zeiten. Es ist mehr als dringlich, die Kontrolldichte zu erhöhen und darüber nachzudenken, ob das System „Sicherheitsmanagement“ mit Eigenverantwortung der EVU noch funktioniert.

Experten-Meinung

Obwohl die Fakten für sich sprechen, bleibt die Frage: „Wer kümmert sich darum?“. Vielleicht auch: „Wer will sich darum kümmern und hat die Problematik überhaupt verstanden?“. Passend zum Anlass hier eine „Experten-Meinung“ aus dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus einem Schreiben des Ministeriums an den Bayerischen Landtagsabgeordneten Günther Knoblauch, der eine Stellungnahme angefragt hatte.

„Laut dem Jahresbericht 2016 der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung kam es 2016 zu 512 Vorbei-

fahrten eines Zuges am Haltebegriff. Schienenfahrzeuge reagieren anders als Straßenfahrzeuge deutlich träger auf Brems- und Beschleunigungsbefehle, weshalb das punktgenaue Bremsen anspruchsvoller ist.

... Ein Zusammenhang zwischen der vermeintlich hohen Anzahl an Vorbeifahren und einer mangelhaften Ausbildung der Triebfahrzeugführer (Tf) lässt sich nicht herstellen. Dies ist auch im Verhältnis zu der großen Anzahl der Signale und der Zugfahrten zu beurteilen.

... Die Übergaberegeln von Schienenfahrzeugen obliegen den EVU, die zumeist ihr Personal kennen und wissen wer den Zug fährt. Das EVU steht mit den Tf in der Regel in direktem telefonischen Kontakt, wodurch fremde Personen erkannt werden können. Der Schutz vor betriebsfremden Personen im Fahrzeug obliegt jedoch allein dem EVU.“

„Wer kümmert sich darum?“

Thema Zuständigkeiten

Nun wird es richtig kompliziert. Wer für was denn eigentlich die Verantwortung für Zulassung und Kontrollen trägt ist den Antworten der Ministerien und Behörden schwer zu entnehmen. Eher wird schnell der Eindruck vermittelt: „Ich bin es aber nicht.“

Das BMVI schreibt: „Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind für die sichere Durchführung des Eisenbahnverkehrs verantwortlich und müssen dies sicher sicherstellen. Soll auf den regelspurigen öffentlichen Schienennetz am Eisenbahnbetrieb teilgenommen werden, benötigt das EVU eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7 a des Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), die vom Eisenbahn-Bundesamt ausgestellt wird. Voraussetzung dafür ist die Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems, das unter anderem die Kompetenzen des Personals, zudem auch die eigenen und unternehmensfremden Triebfahrzeugführer gehören, sicherstellt. § 54 Eisenbahnbetriebsordnung (EBO) sieht für die Ausbildung der Betriebsbeamten vor, dass ihnen die erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten zu vermitteln sind, die zur ordnungsgemäßen Ausübung ihres Dienstes befähigen. Die Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) gibt die Lehrinhalte und Prüfungsarten der Tf-Ausbildung vor.“

Aha. So wissen wir nun, dass die EVU für alles verantwortlich sind. Das EBA stellt die Sicherheitsbescheinigungen aus und das AEG, die EBO und die TfV sind dafür wichtige Gesetze bzw. Verordnungen.

Nun kommt das vormalige Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr zum Thema: „Eisenbahnunternehmen unterliegen hinsichtlich des Einhaltens von Anforderungen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und darauf beruhender Rechtsvorschriften einer Überwachung durch die Eisenbahnaufsicht, hinsichtlich des Einhaltens von Arbeitsschutz- und Gefahrgutvorschriften der Überwachung durch die Arbeitsschutzverwaltungen. Während das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in seinem Zuständigkeitsbereich beide Aufgabenfelder auf sich vereint, obliegen auf Landesebene die Aufgaben der Eisenbahnaufsicht und der Gewerbeaufsicht jeweils unterschiedlichen Stellen, nämlich den Landesaufsichtsbehörden und den Bayerischen Gewerbeaufsichtsämtern.“

In der Praxis ergeben sich unterschiedliche Fallkonstellationen hinsichtlich der jeweils zuständigen Stellen.

Grundsätzlich sind nach § 5 AEG die Länder zuständig für Eisenbahnaufsicht, wenn eine nichtbundeseigene Eisenbahn (NE) als Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Halter von Eisenbahnfahrzeugen ihren Sitz in Bayern hat oder eine Eisenbahninfrastruktur in Bayern betreibt (Landeseisenbahnaufsicht). Das EBA ist zuständige Eisenbahnbehörde für Eisenbahnunternehmen des Bundes sowie nach Maßgabe des § 5 Abs. 1e AEG auch für eine Teilmenge der NE.

Die Zuständigkeiten der Bayerischen Gewerbeaufsicht für den Vollzug des Arbeitsschutzes ergeben sich aus der Verordnung über gewerbeaufsichtliche Zuständigkeiten (ZustV-GA). Diese umfasst im Wesentlichen alle Betriebe und damit auch Eisenbahnverkehrsunternehmen, sofern nicht andere Rechtsvorschriften die Zuständigkeit anderer Einrichtungen oder Behörden zuweisen, wie beispielsweise die Eisenbahn-Arbeitsschutzzuständigkeitsverordnung (EBArbSvHV), wonach im Wesentlichen das EBA für die Überwachung des Arbeitsschutzes bei der Abwicklung des Eisenbahnbetriebes im Netz der bundeseigenen Eisenbahnen zuständig ist.“

Begriffen? Herzlichen Glückwunsch. Es ist ein heilloses Durcheinander. Allein der Hinweis „sofern nicht andere Rechtsvorschriften die Zuständigkeit anderer Einrichtungen oder Behörden zuweisen“ ist eine Katastrophe.

So kommt es nicht von ungefähr, dass Plusminus bei seiner Nachfrage eine Antwort des EBA erhielt, dass die Sicherung gegen Eingriffe durch Dritte in den Schienenverkehr nicht in den Kompetenzbereich des EBA falle. Oder vom BMVI, das auf die Zuständigkeit der EVU verwies, die ein Sicherheits-Managementsystem haben müssten, für das das EBA zuständig ist.





Klare Regeln müssen her

Das System Eisenbahn hat sich geändert. Eisenbahngesetze und Verordnungen sind zum Teil stehen geblieben. Es sind täglich 39.000 Züge auf 33.500 Kilometern Streckennetz unterwegs. Über 450 Eisenbahnverkehrsunternehmen haben eine Zulassung, über 120 Schulen, die Lokführer und anderes betriebliches Personal mehr oder weniger gut ausbilden und mit dem Geschäftsmodell „Bildungsgutscheine“ ihr Geld scheffeln wurden genehmigt. Dazu verleihen mehr als 130 Personaldienstleister Lokführer und anderes betriebliches Personal an EVU, die sich einer eigenen Personalplanung verwehren. Das kann auf Dauer nicht gut gehen.

Unkontrollierter Personaleinsatz

Die Ergebnisse der mobifair-Recherchen sind keine Zufälle. Da stecken von manchen Unternehmen gezielte Energien dahinter, Regelverstöße in Kauf zu nehmen, um etwas mehr vom Kuchen des Verkehrsmarktes abzubekommen. Gemeint sind hier sicher die schwarzen Schafe unter den EVU. Gemeint sind nicht die Lokführer, die eingesetzt werden und sehr oft mehr als 12 Stunden ihren Dienst verrichten. Teils sogar noch länger. Dass sie so auch in der persönlichen Verantwortung gegen das Arbeitszeitgesetz verstoßen und letztendlich bei einem Unfall mitverantwortlich gemacht werden, ist einigen offenbar nicht bewusst.

Lokführer erzählen von ihren Einsätzen, die über 20 Stunden andauern. Von geplanten Schichten, die auf dem Einsatzplan allen Regeln entsprechen, aber in der Praxis nicht funktionieren. Von Anrufen unterwegs, schnell noch eine Zusatzleistung dranzuhängen, bis zur Aufforderung auf Strecken zu fahren, deren Kenntnisse

man nicht hat oder Loks ohne Ausbildung zu bedienen. mobifair liegen Aufschreibungen vor, die solche Einsätze über längere Zeiträume dokumentieren.

Ebenso verschiedene Arbeitsverträge von Lokführern, die insbesondere durch Personaldienstleister zum Einsatz kommen. Dem bedient sich auch besonders gerne die DB Cargo-Tochter RBH. Mehr als 60 Prozent ihrer Aufträge werden nicht selbst erbracht sondern andere EVU damit beauftragt. Die wiederum setzen so genannte selbstständige Lokführer ein oder holen sich ihr Personal von Personaldienstleistern, den Lokführerverleihern. Niemand kann da glauben, dass das für den Transport zuständige EVU am Ende weiß, wer letztendlich als Tf den Zug fährt. Ob er die ausreichende Eignung und Befähigung hat, wie lange er schon unterwegs ist und ob seine Ruhezeit eingehalten wurde.

Leiharbeiter-TV regelt Lokführergehalt

Hinzu kommt, dass in solchen Verträgen geregelt ist, dass die schutzwürdige Arbeitszeit erst mit dem Erhalt der Lok beginnt. Allzuoft sind Lokführer mehrere Stunden als Fahrgast unterwegs, um zu ihrer Zugleistung zu kommen. Diese Zeit gilt nicht als Arbeitszeit. Für die Bezahlung legt man meist den Tarifvertrag des Interessenverbands Deutscher Zeitarbeitsunternehmen (iGZ) zugrunde. Da steht etwas von 16 Euro die Stunde und einer 40-Stunden-Woche. Wieder ein Beweis mehr, dass sich Personaldienstleister nicht in die Branche einfügen wollen, denn sonst würde man die für Lokführer gültige Tarifbindung der Bahngewerkschaften anwenden. Das kostet natürlich etwas mehr und regelt auch andere wichtige Standards für gute Beschäftigungsbedingungen.

RESÜMEE UND FORDERUNGEN

.....
Die Politik entzieht sich der Verantwortung. Der Aufschrei des EBA blieb bislang aus. Obwohl einige Gewerbeaufsichtsämter handeln und unsere Ergebnisse bestätigen, bleiben sie im Thema überfordert.

Es bleibt dabei, es ist schon aus Gründen der Sicherheit im Zugverkehr und zum Schutz des qualifizierten Berufsbild des Lokführers dringend erforderlich, dass die Rechtslage angepasst wird. Eine Rechtsverordnung könnte eine Möglichkeit bieten. Dabei ist es wichtig auf folgende Forderungen einzugehen:

- **Gleiche Regeln bei der Qualifikation und Ausbildung.** Grundsätzlich Ausbildung als den Eisenbahner im Betriebsdienst – Fachrichtung Lok und Transport. Bei Funktionsausbildung ist ein einheitlicher Rahmenlehrplan, eine zentrale Prüfungsdatenbank und externe Lernkontrollen mit Abschlussprüfung erforderlich. Wegfall der Bildungsgutscheine für die Ausbildung zum Lokführer.
- Einführung einer digitalen Fahrerkarte für Lokführer, die Fahr- und Ruhezeiten und die Eignung und Befähigung (Qualifikationen) erfasst.
- Wirksame Kontrollen mit hohen Bußgeldern der Fahr- und Ruhezeiten. Übertragung der Zuständigkeit an das EBA.
- Einsatz von Lokführern und anderes betriebliche Personal mit sicherheitsrelevanten Aufgaben nur noch wenn ein direktes Arbeitsverhältnis mit dem EVU vorliegt, das für die Zugfahrt auch verantwortlich ist. Keine Zulassung für sogenannte selbstständige Lokführer.
- Evaluierung der Eisenbahngesetze für die Übertragung der alleinigen Kontrollzuständigkeit an das EBA.
- Übergabe der Lok an Dritte nur durch persönliche Meldung und Vorlage des Lokführerscheines und der Fahrberechtigung (Beiblatt).

mobifair bietet allen die Diskussion an. Unsachliche und polemische Äußerungen haben hier keinen Platz. Dafür ist das Thema viel zu ernst.

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

+496927139966
info@mobifair.eu



Evaluierung des Hessischen Vergabegesetzes jetzt!

SPD-Landtagsabgeordnete Elke Barth besucht mobifair

.....
Anlass war das Thema Tariftreue und Mindestlohn bei Vergaben, mit dem sich am 9. August der Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung des Hessischen Landtags in einer Anhörung befassen wird. mobifair wird dabei sein. Zur Thematik hat die Fraktion DIE LINKE einen Gesetzentwurf vorgelegt, der unter anderem in den Bereichen Tariftreue, Mindestlohn und Kontrollen verbindlichere Regeln für das Hessische Vergabe- und Tariftreuegesetz schaffen soll.

Die Landesregierung wollte bereits im Frühjahr einen Prüfbericht zur Evaluierung des bestehenden Gesetzes vorlegen. „Man hat den Eindruck, das wird immer weiter hinausgezögert“, meint die Landtagsabgeordnete Elke Barth und kritisiert die letzten Verkehrsausschreibungen im Land, die weitgehend den Schutz von Lohn- und Sozialstandards ignorieren.

Eine Evaluierung des Gesetzes ist längst überfällig. Ansätze im Antrag der LINKEN-Fraktion sind aus der Sicht von mobifair durchaus unterstützenswert. Dennoch bedarf es klarerer Aussagen zu den Themen repräsentative Tarifverträge, gute Ausbildung und Qualifikation sowie Subunternehmer-Ketten. Insbesondere bei Subunternehmen müssen klare Regeln geschaffen werden. Hier darf es zu keinem Abschmelzen von Lohn- und Sozialstandards kommen. Gleiche Arbeit muss auch gleichen Lohn bedeuten, und zwar guten Lohn. Der ist aber nur möglich, wenn er tarifgeschützt ist.

Unternehmen mit „klebrigen Fingern“, wie mobifair-Vorstand Helmut Diener aufzeigte, dürfe keine Tür geöffnet werden. Eigenerbringung sei gefragt und nicht die Weitergabe von Aufträgen, die das Land finanziere, außer in solchen Fällen, in denen Kooperationen gebildet werden müssen. Das sei

insbesondere wichtig, wenn es darum gehe, mittelständische Unternehmen mit an Bord zu nehmen.

Für die Vergabe von Verkehrsdienstleistungen sei es längst überfällig, den Personalübergang bei einem Betreiberwechsel so sicher zu stellen, dass die Beschäftigten ohne Nachteile wechseln können. Das müsse Bestandteil jeder Ausschreibung im ÖPNV und SPNV sein, fordern mobifair und die SPD in Hessen. Rheinland-Pfalz hat es vorgemacht. Dem zu folgen, tut nicht weh. Dass es notwendig sei, den ausschreibenden Stellen etwas mehr Input zu geben, wie man soziale Regeln auch anwendet, zeige die jüngste Busausschreibung im Main-Kinzig-Kreis, so mobifair. Da habe man so ziemlich alles verkehrt gemacht und wohl nur auf das Billigstangebot geschickt. „Es sollte jedem klar sein, der Verkehrsleistungen ausschreibt, dass man Personenbeförderung nicht den Billigsten überlässt sondern den Besten“, meint Helmut Diener.

Bei dem jetzigen System sei Gewinner nur der „Kämmerer“, Verlierer aber immer die Beschäftigten. „Wer so unsozial und ohne Not mit Ausschreibungen umgeht und damit Lohnraub Vorschub leistet, beweist nicht gerade die Fähigkeiten eines guten Bürgervertreters“, meint Helmut Diener.



Leben am Rand der Autobahn

.....
Stellplätze sind billiger als Hotelzimmer, Suppe vom Gaskocher allemal günstiger als Essen in der Raststätte, von den Kosten für Kaffee und Alkohol ganz zu schweigen. Besonders das zweite fließt reichlich am Abend und erst recht an Wochenenden bei den Fahrern auf Lkw-Rastplätzen – kein Wunder. Langeweile und Einsamkeit, irgendwie muss die Zeit ja totgeschlagen werden. Und weil sich in den langen Stunden eines Wochenendes reichlich Alkohol trinken lässt, sind etliche Fahrer auch Montag früh, wenn es weitergeht, noch nicht wieder nüchtern.

Die Autobahnpolizei bei Worms hat einem Bericht des „Stern“ zufolge an einem Sonntag im Januar sieben von 16 überprüften Fahrern wegen Alkohol im Blut aus dem Verkehr ziehen müssen. Einen davon so weggetreten, dass er zwar den Test nicht absolvieren konnte, aber überzeugt war, seinen 40-Tonner sicher steuern zu können.

Über Wochen und Monate leben die Fahrer nur in ihren Lkw und auf Rastplätzen. Sie fahren für Niedriglöhne durch westeuropäische Länder und kommen aus Rumänien, Bulgarien, Polen, Ungarn. Sie leben unter Bedingungen, die der Stern „Slums auf Rädern“ nennt und werden mit Hungerlöhnen abgespeist.

Das Modell ist ein Erfolg – für die Spediteure. Nicht nur osteuropäische Unternehmen kassieren hier ab, zahlreiche Transportfirmen aus Deutschland, den Niederlanden oder Frankreich gründen fix „Tochterunternehmen“ oder Briefkastenfirmen in Osteuropa und schicken ihre Fahrer zu den landesüblichen Mindestlöhnen auf Tour durch den Westen. Damit die dort vorgeschriebenen Mindestlöhne in etwa erreicht werden, hat man sich ein ausgeklügeltes System von Spesen und Zuschlägen ausgedacht.

Da kann dann auf dem Papier schon mal der deutsche Mindestlohn herauskommen – der eigentlich für alle Arbeitsstunden in Deutschland gelten sollte – aber nur mit Zuschlagstrickserie: Tagesspesen, Einsatzspesen und sonstige fragwürdige Aufschläge, um auf bestimmte Beträge zu kommen.

Theoretisch gibt es also den Mindestlohn, praktisch sind die Fahrer die Betrogenen. Wer krank ist, wer nicht eingesetzt wird, hat eben Pech gehabt und verdient deutlich weniger. Dass da viele sich auch krank ans Steuer setzen, kommt nicht von ungefähr. Für das Unternehmen lohnt sich die Geschichte, denn Sozialbeiträge oder Steuern werden natürlich nur für den Grundlohn gezahlt, Spesen bleiben da außen vor.

Ein holländischer Gewerkschaftsvertreter nennt das System beim Namen: „Businessmodelle, die auf Korruption und Kriminalität angelegt sind, sind in der Branche an der Tagesordnung“.

Noch schlimmer dran sind die Fahrer von Kleinlastern. Hier freuen sich die Spediteure darüber, dass man keinen Fahrtenschreiber und keinen ausgebildeten Lkw-Fahrer braucht, denn Lkw-Führerschein ist nicht erforderlich. All das senkt die Kosten und steigert die Gewinnmarge. Für die Fahrer heißt das allerdings: Sie haben noch weniger Rechte als die Lenker der dicken Brummis.

Abhilfe ist nicht in Sicht. Die EU-Kommission hat zwar eine Veränderung der Entsenderichtlinie auf den Weg gebracht, die für viele Beschäftigte soziale Verbesserungen bringen wird und einen Schritt in Richtung „gleicher Lohn für gleiche Arbeit“, den Transportsektor aber komplett außen vor gelassen. Das heißt, die Fahrer werden weiterhin rechtlich wenig geschützt den Willkürmaßnahmen ihrer Arbeitgeber ausgeliefert.

Mit deutlicher Mehrheit stimmten die Mitglieder EU-Verkehrsausschusses Anfang Juni dafür, den Transportsektor aus dem „Mobilitätspaket“ auszuklammern. Im Klartext heißt das für die Betroffenen: Weniger Ruhezeiten und kein Anrecht auf gleichen Lohn für gleiche Arbeit. Es geht um eine weitere Flexibilisierung der Lenk- und Ruhezeiten, zum Beispiel mehr verkürzte Ruhezeiten. Außerdem eine Ausnahme vom Verbot die wöchentlichen Ruhezeiten in der Kabine zu verbringen, wenn der Lkw sich auf einem selbst zertifizierten, gesicherten Parkplatz befindet. Das schützt natürlich nur die Fracht, nicht aber den Fahrer. mobifair-Vorstand Helmut Diener sprach von „einem Schlag ins Gesicht für alle Beschäftigten im Straßentransport“. „Die Konservativen haben dem Sozialdumping in Europa die Straße freigemacht“, kritisiert Ismail Ertug, verkehrspolitischer Sprecher der europäischen Sozialdemokraten.

Die bisherige EU-Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten

Die Tageslenkzeit darf neun Stunden nicht überschreiten. Nach viereinhalb Stunden muss eine Pause von 45 Minuten gemacht werden. Die Wochenlenkzeit darf 56 Stunden nicht überschreiten. Es ist nicht erlaubt, dass die summierte Lenkzeit zweier aufeinander folgender Wochen 90 Stunden überschreitet. Ruhezeit nach einer sechstägigen Woche 45 Stunden, pro Tag sind es elf Stunden. Die Ruhezeit soll außerhalb der Fahrerkabine verbracht werden.

Vereinzelt nur haben betroffene Fahrer die Möglichkeit – und die Nerven – gegen das bestehende Ausbeutersystem vorzugehen. So hat ein tschechischer Lkw-Fahrer nach einem Rechtsstreit mit der Deutschen Post nun nicht nur eine Nachzahlung erhalten, sondern künftig Anspruch auf Zahlung des Mindestlohns. Der Kläger ist Angestellter eines tschechischen Unternehmens, das im Auftrag der Deutschen Post unterwegs ist. Bezahlt wurde er allerdings nicht nach deutschem Mindestlohn, er verdiente nur knapp 460 Euro im Monat. Nach der Klage und einer Einigung vor dem Arbeitsgericht Bonn steht dem Fahrer für seine überwiegend in Deutschland ausgeübte Arbeit auch der gesetzliche Mindestlohn zu.

Leider sind solche Klagen bislang eher die Seltenheit.

Daher werden die Fahrer weiterhin ihr Dasein auf Rastplätzen neben den Autobahnen zwischen geparkten Lastwagen fristen. Dass es bereits seit langem in Belgien und Frankreich – seit vergangenem Jahr endlich auch in Deutschland – verboten ist, die vorgeschriebenen Wo-

chenruhezeiten regelmäßig im Lkw zu verbringen, darf da nur am Rande interessieren. Was bleibt den Fahrern auch anderes übrig. Den Unternehmen droht übrigens – falls jemand erwischt wird – ein Bußgeld pro Stunde von 180 Euro. Vermutlich ist das in der Gewinnspanne längst einkalkuliert.

Dass ein solches oder ähnliches Modell eines Tages auch im Schienenverkehr Alltag werden könnte, ist ein Alptraum. Bereits jetzt werden – wie mobifair-Recherchen immer wieder zeigen, Lokführer eingesetzt, die gesetzliche Arbeitszeiten ignorieren. Dass womöglich bei privaten EVU, die Verbindungen aus dem Ausland nach Deutschland anbieten und Tochterunternehmen in Osteuropa gründen, demnächst ausländische Lokführer nach in ihren Heimatländern geltenden Mindestlöhnen bezahlt werden und hier fahren, ein weitere Steigerung. „Nomaden auf Schienen“ meint mobifair. Eine umfassend geltende Entsenderichtlinie – auch für den Transportsektor – ist eigentlich ein unbedingtes Muss. Was die EU hier derzeit vorhat, ist nicht nachvollziehbar.



DGB-VORSTANDSMITGLIED STEFAN KÖRZELL ZUM MOBILITY PACKAGE

Die Entsenderichtlinie ist von der EU evaluiert worden. Leider blieb der Transportsektor außen vor. Warum hat Brüssel diese Entscheidung getroffen?



Die Kommission hat von Anfang an sektorspezifische Ausnahmen von den Mindeststandards und Schutzbestimmungen der Entsenderichtlinie vorgesehen. Angeblich hat die Auswertung der Sozialvorschriften gezeigt, dass sie weder effizient noch wirksam sind. Die

Kommission sieht darin die Wurzel für schlechtere Arbeitsbedingungen und Wettbewerbsverzerrungen. Die Unterschiede bei der jeweiligen nationalen Umsetzung der Gesetze soll eine „Fragmentierung des Binnenmarktes“ verursacht haben. Tatsächlich geht es darum, Unternehmen zu schützen, die vor allem auf Lohn- und Sozialdumping setzen und deshalb Fahrer auf monatelange Touren schicken. Dagegen muss der Grundsatz „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort für Mann und Frau“ durchgesetzt werden.

Welche weiteren Nachteile haben Fahrer nun zu erwarten? Bereits jetzt leben sie über lange Zeiträume nur in ihren Fahrzeugen und auf Rastplätzen.

Grundsätzlich kritisieren wir, dass die Kommission ihren Weg der Liberalisierung und Deregulierung weitergehen will, allen Versprechungen für ein sozialeres Europa zum Trotz. Bessere Kontrollen und die Durchsetzung der Regeln spielen kaum eine Rolle. Unser zentraler Kritikpunkt ist, dass die Schutzbestimmungen der Entsenderichtlinie für die Beschäftigten im Verkehrssektor erst nach mehreren Tagen gelten sollen. So würde Monat für Monat ein Dumping-Fenster geöffnet.

Zweitens sollen die Lenk- und Ruhezeiten so verändert werden, dass LKW-Fahrer drei Wochen am Stück in Europa unterwegs sein dürften. Sie müssten dann mindestens 20 statt 12 Tage am Stück im LKW verbringen. Die Kommission hatte zwar vorgeschlagen, dass dem Fahrer dann eine Rückkehr an den Wohnort zusteht. Aktuell schlägt die Ratspräsidentschaft allerdings vor, dass die reguläre Ruhezeit auch in abgegrenzten Zonen auf Raststätten verbracht werden kann. Dabei geht es aber

nur um versicherungsrechtliche Fragen, bessere Bedingungen für die LKW-Fahrer spielen keine Rolle. Die Obergrenze von maximal drei Kobotage-Operationen in einer Woche soll abgeschafft werden. Das wäre Rückenwind für Speditionen, die darauf setzen die Lohnkosten zu drücken. Durch diese Änderungen werden effiziente Kontrollen zusätzlich erschwert – das genaue Gegenteil dessen, was die Kommission eigentlich erreichen will.

Welche Maßnahmen können ergriffen werden, um die Situation der Fahrer nachhaltig zu verbessern? Was müssen Gewerkschaften und Interessenvertretungen unternehmen?

Der DGB fordert schon lange, die Gesetze nicht an die illegale Praxis anzupassen, sondern geltende Regeln wirksamer zu kontrollieren. Deshalb muss der digitale Fahrtenschreiber spätestens ab 2021 verpflichtend eingeführt werden, wie es der Beschäftigungsausschuss des Europäischen Parlaments vorgeschlagen hat. So kann die Kontrolldichte endlich erhöht werden. Geschäftsmodelle, die ausschließlich auf die Umgehung von Steuer- und Sozialgesetzen zielen, könnten wirksamer bekämpft werden.

Damit wirkliche Verbesserungen für LKW-Fahrer aus Ost- wie Westeuropa erreicht werden, muss die Entsenderichtlinie auch im Verkehr vom ersten Tag an gelten – für alle Fahrten mit internationaler Beteiligung, egal, ob es sich um Kobotage, kombinierten oder grenzüberschreitenden Verkehr handelt. Die Mindestlohnregelungen müssen durchgesetzt werden. Weder die Lenk- und Ruhezeiten noch die Kobotage-Regelungen dürfen ausgeweitet werden. Wir brauchen mehr Personal für Kontrollen und die schnelle Einführung digitaler Tachographen. Alle Regeln müssen auch für Kleinbusse und LKW unter 3,5 Tonnen gelten.

Das Straßenverkehrspaket der EU-Kommission wird die Rahmenbedingungen für den grenzüberschreitenden Transport entscheidend bestimmen. Im Koalitionsvertrag kündigen Union und SPD den Kampf gegen Sozialbetrug und Sozialdumping an. Dem müssen Taten folgen: Die Bundesregierung muss sich in dieser entscheidenden Phase klar auf der Seite der Beschäftigten positionieren.



ver.di zur Evaluierung der Entsenderichtlinie

Die Entsenderichtlinie ist von der EU evaluiert worden. Leider blieb der Transportsektor außen vor. Warum hat Brüssel diese Entscheidung getroffen?

Wir vermuten wirtschaftliche Interessen dahinter. Denn eine Anwendung der Entsenderichtlinie ab dem ersten Tag, so wie wir es fordern, würde das Geschäftsmodell der Unternehmen kaputt machen. So können weiterhin Fahrten in Drittstaaten absolviert werden und die Unternehmer suchen sich das Land mit dem geringsten Mindestlohn aus.

Welche weiteren Nachteile haben Fahrer nun zu erwarten? Bereits jetzt leben sie über lange Zeiträume nur in ihren Fahrzeugen und auf Rastplätzen.

Wenn die Pläne der EU-Kommission wahr werden, würden sich die Lenkzeiten verlängern und die Ruhezeiten weiter verkürzen. Das ist nicht nur eine höhere Belastung für die FahrerInnen, sondern auch ein höheres Sicherheitsrisiko für alle anderen Verkehrsteilnehmer. Darüber hinaus ist mit den Plänen der EU-Kommission nach wie vor kein Recht verankert, dass FahrerInnen

z. B. alle zwei oder drei Wochen in ihr Heimatland und damit zu ihrer Familie zurückkehren können.

Welche Maßnahmen können ergriffen werden, um die Situation der Fahrer nachhaltig zu verbessern? Was müssen Gewerkschaften und Interessenvertretungen unternehmen?

Wir sind aktuell dabei, das Gesetzgebungsverfahren im Sozialausschuss und Verkehrsausschuss zu begleiten. ver.di hat gemeinsam mit der ETF eigene Vorschläge dazu gemacht. Anwendung der Entsenderichtlinie ab dem 1. Tag, Recht auf Heimkehr zur Familie nach zwei Wochen, Aufnahme von Kleinlastern unter die Regularien, weil immer mehr Verkehr auf Sprinter umgeladen wird. Das sind nur einige unserer Forderungen.



Ab 2019 soll eine europäische Arbeitsbehörde (ELA) die Rechte von EU-Bürgern durchsetzen, die in einem anderen EU-Land arbeiten. Dazu würden auch die über zwei Millionen Beschäftigten im Transportgewerbe zählen. ELA soll die nationalen Behörden dabei unterstützen, Betrug zu bekämpfen und bei Verdacht auf Missbrauch oder Sozialdumping Kontrollen vornehmen. Dafür muss das Amt aber auch mit entsprechenden Kompetenzen ausgestattet werden, um ein wirksames Instrument zur Bekämpfung von Ausbeutung sein zu können. Nach Angaben des DGB ist das derzeit noch nicht der Fall. Die Arbeitgeberverbände kritisieren aber bereits das Vorhaben, eine solche Behörde zu installieren. Nach ihrer Ansicht gibt es bereits genug Einrichtungen für diesen Zweck.

Stellungnahme des ACE zur schwierigen Lage der osteuropäischen Fahrer



Fragen an Stefan Heimlich,
Geschäftsführer des Auto Club Europa – ACE

mobifair: Die Entsenderichtlinie für ausländische Arbeitnehmer ist von der EU evaluiert worden. Leider blieb der Transportsektor außen vor. Wie ist diese Entscheidung zu bewerten?

Stefan Heimlich: „Löhne müssen zum Leben reichen, nicht nur zum Überleben auf den Straßen Europas. Deshalb muss aus unserer Sicht der Mindestlohn des Landes gelten, wo die Fahrerinnen und Fahrer ihre Arbeit erbringen. Mittelfristig hoffe ich zudem auf die Europäische Union und auf die Kraft der ETF: Wir brauchen einen europäischen Tarifvertrag für das Fahrpersonal im grenzüberschreitenden Verkehr.“

mobifair: Wie ist die Lage für die Verkehrssituation allgemein einzuordnen? Stichwort Sicherheit – Leben und Wohnen auf Rastplätzen.

S.H.: „Zunächst einmal haben wir zu viel gewerblichen Güterverkehr auf den Straßen. Die Schiene kommt nicht genügend ins Spiel. Die Folge davon ist, dass Transporter, Lkw und Busse die Einfahrten zu Rastplätzen entlang der Autobahnen zustellen, weil vorhandene Stellplätze nicht mehr ausreichen. Doch damit gefährden sie alle andere Verkehrsteilnehmer. Die laschen Regeln zu Lenk- und Ruhezeiten wiederum, sind ein Einfallstor, für zu lange Fahrten und zu wenig Erholungspausen. Das Fahrpersonal übermüdet. Und wir alle wissen: Übermüdung tötet!“

mobifair: Welche Maßnahmen können ergriffen werden, um die Situation nachhaltig zu verbessern?

S.H.: „Wir müssen die Menge an Straßengüterverkehren reduzieren in dem wir die Schiene attraktiver machen. Klar ist, nicht alles kann auf die Schiene verlagert werden. Aber auf der Langstrecke in Europa sehr viel. Darüber hinaus brauchen wir bessere Arbeits-Regeln für das Fahrpersonal in Europa. Die unsägliche Doppelwochenregelung muss weg. Wie in anderen Branchen muss es heißen: fünf Tage arbeiten, zwei Tage frei. Die Höchstlenkzeiten je Tag und bezogen auf den 7-Tage-Zeitraum müssen vereinheitlicht werden. Schluss mit den Ausnahmeregel.“

Statement ACV – Automobil-Club Verkehr

Der Parkplatzmangel auf Autobahnraststätten wird zur tödlichen Gefahr für alle Verkehrsteilnehmer. Aus Parkplatznot weichen die Fahrer schon lange auf Pkw-Stellplätze aus. Um ihre Lenk- und Ruhezeiten jedoch einzuhalten, sehen sich viele gezwungen in Ein- und Ausfahrten von Raststätten zu parken und sogar auf den Standstreifen zu übernachten. Immer wieder kommt es dabei insbesondere bei Dunkelheit zu tödlichen Unfällen. Weil sie von anderen Verkehrsteilnehmern übersehen werden, haben die Parkmanöver verhängnisvolle Folgen für Auto-, Motorrad- und andere Lkw-Fahrer. Der Zustand löst sowohl bei den Brummifahrern als auch den Autofahrern großen Unmut aus und ist aus Gründen der Verkehrssicherheit für das Logistikland Deutschland

untragbar. Hinzu kommt der Parkbedarf von Lang-Lkws, die künftig vermehrt auf Deutschlands Straßen unterwegs sind. Es ist höchste Zeit die Parksituation an Tank- und Raststätten anzupassen und auszubauen.



**AUTOMOBIL-CLUB
VERKEHR**

Der Präsident im Einsatz – Auf zu FlixTrain

.....
FlixTrain lud zur Premierenfahrt Hamburg-Köln ein. Da wollte Jörg Krüger nicht fehlen oder doch ...

Los ging es damit, dass ich nach etwa 25 Jahren Handybesitz das Handy heute nach meiner Erinnerung das erste Mal zu Hause vergessen hatte.

Gegen **8.10 Uhr** mit Linienbus von Neu-Isenburg Richtung Flughafen Fernbahnhof unterwegs. Linienbus fährt zum Teil die B40 oder – je nach Verkehrslage – auch über die A3. An diesem Tag war die A3 dran. Kurz nach Auffahrt auf die Autobahn ruckelt der Bus sehr stark und bleibt auf dem Standstreifen stehen. Sagt der Fahrer: „Bus kaputt, muss neuen Bus rufen, kann dauern“. Sechs Leute im Bus die alle dringend zum Flughafen müssen. Taxis dürfen in dem Fall nicht dort halten, deswegen lehnen Taxizentralen den Wusch einiger Fahrgäste ab – habe ich wieder was gelernt. **30 Minuten** vergehen, die Polizei kommt, erklärt uns, dass niemand aussteigen darf. Prima – von den Fahrgästen steigt sowieso keiner aus. Die Leute werden langsam böse – ich auch.

Nach **55 Minuten** kommt ein Abschlepper, der aber wieder wegfährt, da er besetzte Busse nicht abschleppen darf und wir ja bekannterweise nicht aussteigen dürfen.

1 Stunde 10 Minuten, ein zweiter Bus kommt, der uns abschleppen darf. Fahrer und Polizisten steigen andauernd ein und aus – wir dürfen es nicht.

1 Stunde 20 Minuten, wir fahren los.

Zum Entsetzen aller fährt das Gespann am Frankfurter Kreuz nicht nach links Richtung Flughafen sondern nach rechts Richtung Offenbach. Einige Fahrgäste bieten dem Fahrer fast Prügel an, der sagt „Chef sagt, nicht Flughafen fahren, verboten geschleppt, fahren nach Neu Isenburg da alle umsteigen“. Böse Worte fallen.

10.00 Uhr: Ich bin wieder in Neu-Isenburg

10.40 Uhr: Ich bin am Flughafen

Eigentlich wollte ich um **11.48 Uhr** in Gelsenkirchen in den Flixtrain einsteigen – das ist nicht mehr zu schaffen, aber vielleicht klappt es noch in Düsseldorf. Nächster Zug kurz vor **11.00 Uhr vsl. 30–40 Min** später. Damit hätte ich nicht mehr die Ankunft des Flixtrain in Köln mitbekommen.

Einsatz abgebrochen – Rückfahrt nach Hause alles pünktlich. Manchmal bleibt man besser im Bett.



von Jörg Krüger,
 Vorsitzender des
 mobifair-Präsidiums

i

VORMERKEN: mobifair-Mitgliederversammlung

Die diesjährige Mitgliederversammlung findet am **6. November 2018** in Fulda statt. Tagungsort ist das Hotel Esperanto. Auf der Tagsordnung stehen in diesem Jahr auch die turnusmäßigen Wahlen zum Präsidium.





Eisenbahn ist kein Selbstbedienungsladen

mobifair fordert, bei öffentlichen Ausschreibungen im Personennahverkehr als zwingendes Kriterium sozialen Schutz für die Beschäftigten bei Betreiberwechseln aufzunehmen. Dieses Kriterium muss eine höhere Bewertung finden als der Preis. Gut ausgebildete und tarifgeschützte Beschäftigungsbedingungen garantieren auch eine hohe Qualität der Leistungserbringung. Verschiedene Tariftreugesetze der Bundesländer enthalten bereits ähnliche Vorschriften. Dem Frankfurter Verein geht das aber noch nicht weit genug. Der Vorsitzende Helmut Diener bezeichnet die derzeitigen Regelungen, dass im Busverkehr der Besteller der Verkehrsleistung einen geschützten Personalübergang ohne Verluste der Lohn- und Sozialstandards jedes einzelnen Beschäftigten vorschreiben „kann“ und im Schienenverkehr vorschreiben „soll“ als unverständlich und respektlos gegenüber den Menschen, die bislang diese Arbeit vollbracht haben. Nötig sei für alle Bereiche ein klares, im Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen festgeschriebenes „Muss“.

Diener: „Wenn der Wettbewerb den Menschen dienen soll, dann muss das auch für die Menschen gelten, die die Arbeit machen. Es muss geregelt werden, dass bei einem Betreiberwechsel im Nahverkehr das Personal mindestens zu den bisherigen Lohn- und Sozialstandards weitermachen kann.“ Die neue Bundesregierung habe im Koalitionsvertrag diesen Forderungen nicht ausreichend Rechnung getragen. „Da ist noch Luft nach oben“, urteilt Diener.

Oftmals würden derzeit lediglich Mitarbeiter aus Berufsgruppen, in denen Personalmangel herrscht, wie zum Beispiel Lokführer, übernommen. Es gehe aber auch um die Kundenbetreuer, die Werkstatt- und Vertriebsmitarbeiter oder die Disponenten. „Nahverkehr ist kein Selbstbedienungsladen, bei dem man sich aus dem Regal nimmt, was man braucht. Nahverkehr braucht geordnete Strukturen – auch beim Personal“, so der mobifair-Vorsitzende.

Es dürfe außerdem nicht zugelassen werden, dass Berufsfelder an Drittunternehmen ausgelagert würden, nur um billig einzukaufen. Um den nötigen Service, die Sicherheit und die technische Kompetenz zu gewähr-

leisten, bedürfe es gut ausgebildeten und qualifizierten eigenen Personals.

Bis zum Jahr 2020 stehen alleine im Schienenpersonennahverkehr 63 Ausschreibungen an, teilt mobifair mit. Es müsse sichergestellt werden, dass soziale Standards eingehalten würden. Diener: „Es gibt kein Argument dafür, dass der Schutz der Beschäftigungsbedingungen einen geringeren Stellenwert einnehmen muss als der Faktor Preis“. Fairer Wettbewerb funktioniere nur mit einem gesicherten Personalübergang bei Betreiberwechseln.

Das beste Beispiel, dass eine Auftragsvergabe wegen Personalmangel zu scheitern droht, zeigt derzeit Baden-Württemberg. Hier ist die Betriebsaufnahme der Stuttgarter Netze stark gefährdet, weil der zuständige Minister auf einen geschützten Personalübergang verzichtet hat. Kaum ein Beschäftigter vom Altbetreiber DB Regio AG ist bereit, zu den ab 2019 beauftragten Neubetreibern der SPNV-Verkehre zu wechseln. Es steht die Frage im Raum: „Wer will denn schon nach gut geleisteter Arbeit von Null anfangen?“