

INTERNATIONAL

## Stärker in Europa





**SCHÜTZE  
DEINE  
ARBEIT!**

DER DUMPING-MELDER:  
**0 800-26 44 444**

[www.mobifair.eu](http://www.mobifair.eu)



**UNKONTROLLIERTER  
PERSONALEINSATZ?  
JETZT MELDEN!**

Unternehmen begehen gezielt Regelverstöße, ignorieren Gesetze. Sie gefährden die Sicherheit auf der Schiene.

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

»Mehr Infos unter: [www.mobifair.eu](http://www.mobifair.eu)



# Sozialdumping macht nicht an Grenzen halt

Zum zwölften Mal trafen sich die Mitglieder von mobifair zur satzungsgemäßen jährlichen Versammlung. Auf der Tagungsordnung in Fulda standen neben den Jahres- und Rechnungsberichten auch Neuwahlen zum Präsidium. Neuer Vorsitzender wurde Dirk Schlömer, der bisherige Amtsinhaber Jörg Krüger kandidierte auf eigenen Wunsch für das Amt des Stellvertreters. Ein Schwerpunkt der Versammlung war das Thema Europa. Hier gibt es für mobifair mit der Gründung von mobifair Luxemburg und Österreich nun verstärkt die Möglichkeit, grenzübergreifend gegen Lohn- und Sozialdumping vorzugehen. Im Vorfeld der Mitgliederversammlung haben die drei Organisationen eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet.



Dass grenzüberschreitende Aktionen immer wichtiger werden, zeigte auch der Bericht des Vorsitzenden des Vorstands Helmut Diener, der die aktuelle Arbeit des Vereins ebenso wie einen Rückblick auf die vergangenen vier Jahre zum Thema hatte. Angriffe auf Beschäftigungsverhältnisse und Sozialstandards machen nicht an Grenzen halt, so Diener. Er prangerte die unverändert wachsende Tendenz zu Auftragsvergaben an Sub-Unternehmer an, die ebenso wie die fortschreitende Umgehung von Arbeitsrechtsvorschriften mit allen möglichen illegalen Methoden dazu führt, dass immer mehr Beschäftigte im Verkehrsbereich immer schlechter bezahlt werden. Das gelte für nahezu alle Bereiche. Im Lkw-Verkehr komme darüber hinaus noch das Problem des Einsatzes von osteuropäischen Fahrern zu Löhnen ihrer Heimatländer auf Strecken in Westeuropa dazu. Im Bahnbereich wie auch auf der Straße bei Fernbussen sei darüber hinaus ein verstärktes Sicherheitsrisiko zu vermerken. Er verwies unter anderem auf den kürzlich veröffentlichten Bericht des EBA, der für deutsche Bahnstrecken in den vergangenen Jahren eine kontinu-

ierlich steigende Zahl an Signalverfehlungen registriert. mobifair stelle bei Recherchen immer wieder fest, dass es teilweise an der Eignung und Befähigung von Lokführern mangle, so Diener. Das betreffe in erster Linie Personal von „Verleihfirmen“ oder sogenannten selbstständigen Lokführern. Grundübel sei nach wie vor, dass Aufträge nicht an den Besten sondern an den Billigsten vergeben würden. Gerade bei Vergaben von öffentlichen Aufträgen sei es eine Schande, unfairen Anbietern den Zuschlag zu geben.

Zu diesem Thema hat mobifair eine Veröffentlichung in Comic-Form und im handlichen Kleinformat aufgelegt. „Erwin und die bunten Züge“ zeigt die Problematik auf – aber auch, wie sich Beschäftigte erfolgreich dagegen wehren können. „Erwin“ wurde in Fulda von Helmut Diener auch als Film den Veranstaltungsteilnehmern vorgestellt.

Diener machte darüber hinaus klar, dass mobifair auch weiterhin die schwarzen Schafe der Verkehrsbranche im Visier hat. So informierte er darüber, dass der Verein Anzeigen gegen verschiedene Unternehmen laufen hat, die Arbeitnehmerrechte mit Füßen treten.

Die Arbeit von mobifair sei im Sinne der Gerechtigkeit unverzichtbar. Er freue sich darüber, dass mittlerweile 1260 Mitglieder diesen Einsatz unterstützen.





Heinz Fuhrmann, mobifair-Vorstandsmitglied, informierte die Versammlung in Fulda über die Vereinsentwicklung und die bisherige Projektarbeit. Er gab außerdem einen Ausblick auf die Ziele und künftige Arbeit. In zehn Jahren habe man bei rund 30 Projekten eine Menge an Kompetenz und Erfahrung erarbeitet, die derzeit in einem Langzeitprojekt mit verschiedenen Schwerpunkten eingebracht werde. Er informierte die Mitgliederversammlung über die Perspektiven für die geplante Arbeit des kommenden Jahres.

Zwei Gastredner fanden in den Teilnehmern der Versammlung interessierte Zuhörer. Matthias Rohrmann, Vizepräsident des Sozialen Dialogs Eisenbahn der Europäischen Kommission berichtete über aktuelle Entwicklungen aus seinem Fachgebiet. Er dankte mobifair für die geleistete Arbeit und machte deutlich, dass es wichtig sei „den Finger in die Wunde zu legen“. Man müsse gemeinsam auf europäischer Ebene agieren. Nur so könne man die richtigen Weichen stellen und soziale Regelungen festlegen. Rohrmann sagte, dass es unverständlich sei, verschiedene Standards für Schiene und Straße zu haben, wie es derzeit Usus sei. Er forderte, dass die EU Verordnung 1370 auch für die Straße gelten soll. Ziel des Sozialen Dialogs Eisenbahn sei es auch, ein Programm für den Eisenbahnsektor voranzutreiben, um „im Sinne der Beschäftigten und der Unternehmen des ÖPNV voranzukommen“.



Matthias Rohrmann

Ismail Ertug, Mitglied des Europäischen Parlaments und Koordinator der S&D-Fraktion im Ausschuss für Verkehr und Tourismus des Parlaments stellte das umstrittene Mobilitätspaket der EU in den Mittelpunkt seines Vortrags. Leider mache das Vorhaben immer noch „ziemlich viele Kopfschmerzen“, so der Abgeordnete. Es sehe derzeit nicht nach einer Lösung aus. Das Mobilitätspaket, das eigentlich in drei verschiedene Pakete aufzugliedern sei, sehe er persönlich eher pessimistisch.

*„den Finger in die Wunde legen“*

Teil eins des geplanten Mobilitätspaketes befasst sich unter anderem mit Lenk- und Ruhezeiten sowie Entsendung, Teil zwei mit CO2-Standards und dem Busmarkt, im dritten Teil geht es unter anderem um automatisiertes Fahren. Vor allem die Themen Entsendung und gleicher Lohn für gleiche Arbeit sind nach wie vor heiß umstritten. Ertug bezeichnete sie als „das heikelste von allen Themen“. Dass die EU in ihrer Planung den Transportsektor beim Mobilitätspaket außen vor ließ, hatte dazu geführt, dass die Parlamentarier das Vorhaben an den

Verkehrsausschuss zur Nachbesserung zurück überwiesen. Es müsse eine eigene Lösung gefunden werden, sagte Ertug. Es lägen mittlerweile auch verschiedene Kompromissvorschläge auf dem Tisch, wie etwa, dass einige Ruhezeiten auch in der Fahrerkabine verbracht werden könnten. Das berücksichtige nicht die Wünsche seiner Fraktion, insgesamt könne man sagen, dass es für den Kommissionsvorschlag weder eine Mehrheit dafür noch dagegen gäbe. Hier spiegelte sich das Dilemma der EU mit vielen verschiedenen Standards und Regularien.

## Neues Präsidium für mobifair

Auf der Tagesordnung der Mitgliederversammlung in Fulda standen auch die turnusmäßigen Wahlen zum Präsidium.

Jörg Krüger, der bisherige Vorsitzende, kandidierte auf eigenen Wunsch für das Amt des Stellvertreters, sein Nachfolger an der Spitze von mobifair Deutschland wurde Dirk Schlömer, Bereichsleiter der EVG, der ebenso wie Krüger mit großer Mehrheit gewählt wurde. Ihnen zur Seite stehen sieben weitere Präsidiumsmitglieder. Das Gremium setzt sich aus Vertretern von Gewerkschaften, Arbeitgebern und Verbänden zusammen.

Helmut Diener und Heinz Fuhrmann, die Vorstände von mobifair, werden ihre erfolgreiche Arbeit ebenfalls weiter fortsetzen.

Ausgeschieden aus dem Präsidium von mobifair sind Mira Ball, Guy Greivelding und Armin Keppel, die in Fulda verabschiedet wurden. Präsidiumsmitglieder sind nun neben Schlömer und Krüger Guntram Grasy (EVG), Helmut Jeck (VDEF), Reiner Kolb (ver.di), Jennifer Krämer (DB Sicherheit), Ulrich Rötzhelm (EVG), Heino Seeger (Tegernsee-Bahn) und Stephan Stobbe (DB Cargo).



v. l. n. r.: Heinz Fuhrmann (Vorstand mobifair), Jörg Krüger, Dirk Schlömer (Vorsitzender Präsidium), Jennifer Krämer, Helmut Diener (Vorstand mobifair), Reiner Kolb, Helmut Jeck, Guntram Grasy, Ulrich Rötzhelm, Stephan Stobbe



mobifair - Für fairen Wettbewerb in der

## „Das Dilemma der EU findet sich in der Entsenderichtlinie wieder“

Das vorgesehene Mobilitätspaket der EU mache immer noch ziemlich viele Kopfschmerzen, sagte der Europa-Abgeordnete Ismail Ertug, Koordinator der S&D-Fraktion im Ausschuss für Verkehr und Tourismus des Europäischen Parlaments, als Gastredner der mobifair-Veranstaltung in Fulda. Es sehe derzeit nicht nach einer Lösung aus. Einen Erfolg für das Mobilitätspaket, das eigentlich in drei verschiedene Pakete aufzugliedern sei, sehe er persönlich eher pessimistisch.

Teil eins des geplanten Mobilitätspaketes befasst sich unter anderem mit Lenk- und Ruhezeiten sowie Entsendung, Teil zwei mit CO<sub>2</sub>-Standards und dem Busmarkt, im dritten Teil geht es unter anderem um automatisiertes Fahren. Vor allem die Themen Entsendung und gleicher Lohn für gleiche Arbeit sind nach wie vor heiß umstritten. Ertug bezeichnete sie als „die heikelsten von allen Themen“.

Die Ausklammerung des Transportbereichs in den Planungen für das Mobilitätspaket hatte in der Vergangenheit dafür gesorgt, dass die EU-Parlamentarier das Paket ablehnten und an den Verkehrsausschuss zur Nachbesserung zurückgaben. Viel Hoffnung auf eine Einigung im Sinne der Beschäftigten konnte Ertug den mobifair-Mitgliedern allerdings nicht machen. Die Interessen der europäischen Länder seien in diesem Bereich zu unterschiedlich, bestenfalls könne man einen Kompromiss vereinbaren. Das Dilemma der EU finde sich in der Entsenderichtlinie wieder – verschiedene Standards, verschiedene Regularien, divergierende Interessen. Dass der Transportbereich aus den Planungen ausgekoppelt sei, sei besonders osteuropäischen Initiativen geschuldet. Allein in Bulgarien mache der Transportsektor 15 Prozent des Bruttoinlandsproduktes aus. Die Lobbyisten der Branche setzten ihre Interessen zu Ungunsten der Lkw-Fahrer durch. Das Ergebnis ist bekannt: Die Fahrer leben wochen- und monatelang im Lkw, kleinere Unternehmen müssen wegen der Billigkonkurrenz aufgeben. Aber auch andere Länder an der

Peripherie, deren Fahrer naturgemäß lange Strecken zurücklegen müssen, seien in den Themen Transitverkehr und Mindestlohn anderer Ansicht als zum Beispiel westeuropäische Mitglieder. Derzeit müsse man einen Stillstand registrieren, es gäbe weder eine Mehrheit für noch eine Mehrheit gegen den Kommissions-Vorschlag. Die Positionen in den Gremien seien festgefahren und die teilweise vorliegenden Kompromiss-Vorschläge wie etwa die Verbringung von Ruhezeiten in der Kabine für die Vertreter Arbeitnehmerinteressen „schwer verdaulich“. Jetzt stünde die Frage im Raum, in welchen Themenbereichen man sich einigen könne. Klar sei, so der Europa-Abgeordnete: „Es braucht ein Gesamtpaket“. Nicht zu akzeptieren seien die Tatsachen, dass es einen „Fahreraustauschtourismus“ gebe, bei dem Rastplätze irgendwo in Europa zum Personalwechsel genutzt würden. Oder die Situation, dass Lkw ein ganzes Jahr in Westeuropa unterwegs seien, telefonisch von Ort zu Ort dirigiert würden und sogar technische Untersuchungen „mobil“ vorgenommen würden. Ertug: „Das kann nicht angehen. Der Lkw muss zum Herkunftsland gehören und auch dort Transaktionen vollziehen“.

„Wir wollen ordentliche Ruhezeiten für die Fahrer und ihnen auch ein soziales Leben ermöglichen. Dazu gehört auch eine regelmäßige Rückkehr in die Heimatländer“.

Klar erklärtes Ziel für die nächsten Jahre sei es, den Fahrer in den Vordergrund zu rücken. Allerdings werde dieses Thema die Gremien noch lange beschäftigen.

# mobifair wird international

„Die internationalen Verkehrsströme bringen Probleme mit sich, die nur durch internationales Handeln gelöst werden können“ – so heißt es in der Präambel der Kooperationsvereinbarung für mobifair international. Nachdem in den vergangenen Wochen in Luxemburg und Österreich ebenfalls mobifair-Gründungen erfolgten, wird damit eine gemeinsame Arbeit für fairen Wettbewerb vorangetrieben.

Im Vorfeld der Mitgliederversammlung von mobifair Deutschland in Fulda haben die drei Organisationen eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet. Vorsitzender von mobifair Luxemburg ist Guy Greivelding, in Österreich wird Gerhard Taucher von der Gewerkschaft vda die Geschicke des Vereins lenken. Zum Vorstand der Kooperation wurde Helmut Diener bestimmt.

mobifair international versteht sich als Gemeinschaft, die sich zur Unterstützung insbesondere der Europäischen Transportarbeiter-Föderation ETF sowie der Internationalen Transportarbeiter-Föderation ITF und der sie tragenden Gewerkschaften gegründet hat. Ziel ist laut Kooperationsvereinbarung die Förderung des Arbeitsschutzes, der Unfallverhütung, die Förderung des Umweltschutzes und der Schutz der Verbraucher vor unseriösem, sittenwidrigen und kriminellen Verhalten im Geschäftsleben, insbesondere abhängig Beschäftigter

und Unternehmen vor allem in der Verkehrs- und Mobilitätswirtschaft.

Gemeinsam mit den Organisationen aus Luxemburg und Österreich kann nun die Arbeit von mobifair noch internationaler werden. Die Möglichkeiten, grenzüberschreitend gegen Lohn- und Sozialdumping vorzugehen, werden wesentlich verbessert.

Jörg Krüger vom Präsidium mobifair Deutschland gratulierte während der Mitgliederversammlung zu den Gründungen und bemerkte, dass nun im Sinne der Vereinssatzungen die internationale Sacharbeit auf ein neues Level gehoben werden könne. Es gäbe bereits Signale aus weiteren Ländern am Interesse von mobifair-Gründungen, so beispielsweise aus der Schweiz. Man werde sich nicht auf dem Erreichten ausruhen, sondern die Internationalisierung weiter vorantreiben.



Vorne v. l.: Gerhard Taucher (mobifair Österreich), Helmut Diener (mobifair), Guy Greivelding (mobifair Luxemburg)



# Erwin und die bunten Züge

Kompakt, informativ und praxisorientiert: Zum Thema Auftragsvergaben im öffentlichen Personennahverkehr präsentiert mobifair eine „etwas andere“ Publikation.



Im handlichen Westentaschenformat zeigt der Comic „Erwin und die bunten Züge“ die Problematik deutlich auf – aber auch, wie sich Beschäftigte erfolgreich dagegen wehren können. Im ersten Band geht es um den SPNV. Im zweiten Band werden wir uns auf den ÖPNV/Bus konzentrieren.

Erhältlich ist „Erwin“ bei mobifair: [ausschreibungen@mobifair.eu](mailto:ausschreibungen@mobifair.eu)  
+49 69 2713996-6

Das Video gibt es hier: [www.mobifair.eu/auftragsvergabe](http://www.mobifair.eu/auftragsvergabe)

## Effektive Kontrollen müssen möglich sein

Die Europäische Kommission bereitet die Einrichtung einer Europäischen Arbeitsbehörde (ELA) vor. Ziel und Aufgabe der Behörde soll die Umsetzung des Prinzips „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“ sein. Die Schwerpunkte liegen demnach auf der Unterstützung grenzüberschreitender fairer Mobilität und der Bekämpfung von Missbrauch. Der DGB begrüßt die Einrichtung einer ELA. Sie müsse aber effektiv in der Lage sein, grenzüberschreitendes Lohn- und Sozialdumping zu bekämpfen und faire Mobilität zu fördern.

Mobile Beschäftigte seien massiv gefährdet durch Lohndumping, Sozialversicherungsbetrug und missbräuchliche Praktiken, stellt der DGB zu Recht fest. Vor allem im Bereich der Arbeitnehmerentsendung erschweren lange Subunternehmerketten und Briefkastenfirmen die Kontrollen und die Durchsetzung von Arbeitnehmerrechten. Die europäische Behörde soll grenzüberschreitend Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer unterstützen und informieren und die nationalen Behörden bei Kontrollen und bei der Verfolgung von Verstößen und Missbrauch unterstützen.

Bei einer Veranstaltung der Friedrich-Ebert-Stiftung zum Thema lenkte mobifair-Vorstand Helmut Diener den Fokus insbesondere auf den Schienenverkehr. „Neben den Klassikern im Dumpingbereich wie beim Bau,

in der Fleischindustrie und bei Lkw-Fahrern, brauchen auch die Zugfahrten eine besondere Beachtung. „Wer ist auf der Lok?“, lautet hier die Frage. „Wo kommt der Lokführer her, wo fährt er hin?“. „Mit welcher Eignung und Befähigung ist er unterwegs?“. Insbesondere gelte das aber auch für die Beschäftigten im Zug.

So beispielsweise im grenzüberschreitenden Personenverkehr, in den Speise- oder Schlafwagen. Gerade dieses Personal, so Diener, sei von Outsourcing bedroht. Hier kämen schnell dubiose Werkvertragsfirmen zum Einsatz, die versuchen mit Lohnraub und überlangen Arbeitszeiten Menschen auszubeuten. mobifair fordert für die geplante Behörde genug Kompetenz und Macht, um harte Sanktionen durchzusetzen. Diener: „Wer betrügt, muss der Verlierer sein“.



## SEMINAR MIT MOBIFAIR

Durch die Liberalisierung der Schienenverkehre ist in Deutschland insbesondere im Güterverkehr ein harter Preiswettbewerb entstanden. Lokführer/innen werden mit unterschiedlichen Beschäftigungsbedingungen eingesetzt, nicht immer finden Tarifverträge Anwendung und teils werden weite Anfahrtszeiten nicht bezahlt. Steigende Belastungen durch immer mehr zusätzliche Aufgaben, der psychische Druck und auch traumatisierende Ereignisse begleiten Lokführer/innen täglich.

Ziel des Seminars im Februar ist es, sich gegenseitig kennenzulernen, zu informieren und über die Zukunft des Berufsbilds in einer sich stetig verändernden Arbeitswelt zu diskutieren. Außerdem wird gezeigt, wie – unter der Berücksichtigung der Praxiserfahrungen der Teilnehmenden – durch Interessenvertretungen auf die Arbeitsbedingungen in den Unternehmen der Branche Einfluss genommen werden kann. Seminarort ist der Gasthof Schmitt in Neuhoft bei Fulda, Termin der 18. bis 20. Februar 2019.

### Der Inhalt in Stichpunkten:

Lokführer/innen in der Zukunft; Faire Zugfahrt – Gute Arbeit; Rechte und Pflichten im Arbeitseinsatz; Kontrolle von Arbeit- und Ruhezeiten; Miteinander ist besser als Gegeneinander. Für das Seminar besteht die Möglichkeit, Bildungsurlaub zu beantragen.

### Weitere Informationen und Anmeldung:

Sabine Beyer  
 sabine.beyer@eva-akademie.de  
 oder per Fax: +49 30 30875-19



# „Nur die gelbe Karte reicht nicht“

.....  
**Aus allen Richtungen im Verkehrsmarkt und den anhängenden Dienstleistungsbranchen erreichen mobifair Hinweise zu schwarzen Schafen in der Verkehrsbranche. Meist geht es um prekäre Arbeitseinsätze, um gravierende Verletzungen des Arbeitszeitgesetzes, um Lohnraub, Arbeitsplatzklau und Ausbeutung. Jede Meldung schmerzt, denn hinter jeder Meldung stecken Schicksale, die skrupellose Arbeitgeber zu verantworten haben. Deshalb spricht mobifair in den Berichterstattungen auch von „Tatorten“.**

Und so gibt es auch Täter, die leider nicht immer konsequent genug bestraft werden. Die Strafen für solche Verstöße sind zu gering. Sie enden oft in „Abmahnungen“ oder werden nur mit einem Bußgeld geahndet. Menschen, die anderen Leid zufügen, in dem sie zum Beispiel Löhne mit Strafgeldern (Pönalen) mindern oder sie anweisen das Arbeitszeitgesetz zu missachten, sind keine guten Menschen und sollten nichts mit der Beschäftigung von anderen zu tun haben dürfen. Nur eine gelbe Karte zu zeigen, reicht nicht aus. mobifair bleibt dabei: „Wer bescheißt, entgleist“. Das heißt, nach gelb kommt gleich rot. Konzessionsentzug und rauf auf eine Blacklist. Nicht viel besser sind diejenigen, die solchen Menschen auch noch Aufträge geben. Die nicht kontrollieren, mit wem und unter welchen Bedingungen letztendlich die Auftragserfüllung durchgeführt wird. Denen es egal ist, wer es macht; Hauptsache, es ist billig. Erschreckend, dass man täglich über die Ausbeutung in Deutschland berichtet, über die Pflegedienste, die Fleischindustrie, den Bau oder die Fernfahrer, aber letztendlich keiner so richtig an der Verbesserung der Situation arbeitet.

Das gilt auch für die Verkehrsbranche. Für die fast 4000 Busunternehmen in Deutschland, die rund 450 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die rund 130 Personaldienstleister, die Eisenbahner mit sicherheitsrelevanten Aufgaben verleihen, die rund 120 Ausbildungsschulen, die als Geschäftsmodell für die Lokführerausbildung Bildungsgutscheine vom Staat kassieren oder die Dienstleister, die mittlerweile in manchen Branchen in nicht mehr nachvollziehbaren Sub-Ketten durchaus im Bereich des Menschenhandels unterwegs sind. mobifair fordert, die Einhaltung von Gesetzen nachhaltig zu kontrollieren und die Strafen bei Verstößen spürbar zu machen. Dazu gehört auch, dass derjenige, der mehr Kontrollen verursacht, diese Mehrkosten auch tragen muss. Deshalb ist die Forderung nach einer Sozialmaut vollkommen richtig.

mobifair bleibt dran und recherchiert, deckt auf und bringt es zur Anzeige. Klar - das gefällt nicht Jedem, nutzt aber hoffentlich Vielen.

## mobifair gratuliert

Das Betriebsrats-Team der DB Sicherheit – Regionalbereich Mitte/ Südwest in Frankfurt am Main wurde für seinen Kampf gegen prekäre Beschäftigungsverhältnisse mit einer vom Bundesarbeitsminister Hubertus Heil unterzeichneten Urkunde vom Deutschen Betriebsräte Preis ausgezeichnet. Die Anerkennung bekommen die Kolleginnen und Kollegen für ihren Widerstand gegen die „Versubung“ der Sicherheitsleistungen. Sie setzen sich dafür ein, dass die Menschen, die für die Sicherheit sorgen auch angemessen behandelt werden. Kein Profit auf Kosten der Beschäftigten.

mobifair wird weiterhin die Mannschaft um Michael Stagen, den Vorsitzenden des Betriebsrates der DB Sicherheit in Frankfurt unterstützen.





## MOBIFAIR FORDERT VOM BDO MEHR EINSATZ FÜR BUSFAHRER

mobifair wirft dem Bundesverband für Omnibusunternehmen (bdo) Unterstützung prekärer Arbeit vor. Statt den unsinnigen Preiswettbewerb bei der Vergabe von öffentlichen Verkehren anzuprangern und zu beenden, sei die einzige Bewegung des Lobbyverbandes ein Sturmlauf gegen die Einführung einer Maut für Omnibusse. Dieses „Nichtstun“ des Verbandes gegen prekäre Arbeit in der Busbranche habe mit dazu beigetragen, dass die Qualität der Auftragserfüllung gesunken sei und die Busfahrer mit Dumpinglöhnen abgespeist würden. Wie Busfahrer mobifair berichteten, seien sie zu Regelverstößen aufgefordert worden. mobifair urteilt, dieses Vorgehen lasse immer mehr daran zweifeln, dass man in Bussen noch sicher unterwegs sei.

Zu allem Überfluss habe nun, so mobifair-Vorstand Helmut Diener, in einem Fernsehbeitrag des Magazins Lokalzeit im WDR ein führender Vertreter des bdo der Polizei eine mangelnde Ausbildung bei der Kontrolle von Bussen vorgeworfen. Außerdem wurde berichtet, dass nach Meinung des bdo Kontrollen überflüssig seien. „Solche Aussagen sind nicht nur überheblich, sondern auch beschämend“, so Diener. „Wenn im Jahresbericht des Bundesamts für Güterverkehr zu lesen ist, dass jeder vierte kontrollierte Bus beanstandet wird, dann kann man froh sein, dass nicht mehr passiert“.

mobifair fordert in einem offenen Brief an den bdo eine Entschuldigung des Verbandes bei der Polizei. Außerdem appelliert Diener an den bdo, endlich dazu beizutragen, dass die schwarzen Schafe in der Branche aus dem Markt fliegen. Es sei langsam unmöglich, als Unternehmen mit einer fairen Unternehmensführung und respektvollem Umgang mit den Beschäftigungsbedingungen am Markt zu existieren, so mobifair. Viele Aufgabenträger täten das Ihrige dazu und vergäben weiter ihre Aufträge an den billigsten Anbieter, kritisiert der Verein.

Um sich am „Billig-Markt“ behaupten zu können, gründen nach Angaben von mobifair große Unternehmen so genannte „Startergesellschaften“, um sich von der Tarifvertragsbindung zu befreien. Da brauche sich keiner wundern, wenn viele Busfahrer so wenig verdienen, dass der Lohn nicht mehr ausreicht eine Familie zu ernähren und der Gang zum Amt zwecks „Aufstockung“ nötig werde.

Es sei eine Schande, dass es so weit gekommen sei, sagt Diener. In seinem Schreiben an den bdo fordert er den Verband auf, gemeinsam mit mobifair auf die Aufgabenträger zuzugehen und faire Ausschreibungen mit besten Qualitätsansprüchen, angemessenen Lohn- und Sozialstandards und einem schützenden Personalübergang im Falle eines Betreiberwechsels zu fordern. Zweifellos werde man in vielen Dingen auch weiterhin verschiedener Ansicht sein – als Beispiel nennt er die Einführung einer Busmaut – diese Unterschiede sollten aber nicht daran hindern, dem Thema Fairness Aufmerksamkeit zu schenken und sich für eine zuverlässige Qualität und gute Arbeit mit qualifizierten Busfahrern einzusetzen.

# Busverkehr: LBO für mehr Direktvergaben

Der Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmer LBO hat mit einem Video zum Thema Direktvergabe von Regionalverkehren für Diskussionen gesorgt. Im Film erklärt der LBO Möglichkeiten die auch nach EU-Recht gegeben sind, um bei Neuvergaben europaweite Ausschreibungen zu vermeiden. „Direktvergaben können als mittelstandsfreundliche Alternative zu europaweiten Ausschreibungen häufige Betreiberwechsel und damit einhergehende Qualitätsverschlechterungen im ÖPNV vermeiden“, schreibt der Verband dazu. Im Roten Renner wird LBO-Hauptgeschäftsführer Horst Schilling mit der Aussage zitiert, dass „europaweite Ausschreibungen nicht der Königsweg sind. Aufgabenträger, denen regionale Ansprechpartner, erfahrene einheimische Busfahrer/innen, lokale und regionale Arbeitsplatzsicherheit sowie weiterhin ein qualitativ hochwertiger Nahverkehr wichtig sind, nutzen die mittelstandsfreundliche Vergabemöglichkeit von Direktvergaben“.

Völlig richtig findet mobifair die Initiative des LBO. Im Hintergrund stehen die Billigvergaben von Busleistungen, die meist zu Lohn- und Sozialdumping führen und auf geschützte Beschäftigungsbedingungen negativ Einfluss nehmen, meint mobifair-Vorstand Helmut Diener. „Deshalb müssen Ausschreibungen einen besonderen sozialen Schutz erhalten und ein Personalübergang mit Sicherung der Sozialstandards angeordnet werden. Was für die Schiene angewendet wird, muss auch für den Bus gelten. Es ist nicht zu verstehen, dass man hier mit zweierlei Maß misst. Nur mit fairen und geschützten Vergaben profitieren letztendlich alle Unternehmen, deren Beschäftigte und die Fahrgäste“. Die umstrittenen Vergaben von Nahverkehr in den vergangenen Monaten, begleitet wie etwa im Main-Kinzig-Kreis von Fahrgast-Beschwerden, hätten eindeutig gezeigt, dass „billig“ nicht gleich „gut“ sei.

Völlig falsch finden dagegen die Geschäftsführer des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVG), Bernd Rosenbusch, und des Augsburger Verkehrsverbundes (AVV), Olaf von Hoerschelmann, das LBO Vorgehen. Sie werfen dem Verband eine einseitige Betrachtungsweise vor und vertreten die Ansicht, dass Ausschreibungen im

ÖPNV das Beste seien, was Kunden und Steuerzahlern passieren könne. Richtig gestalteter Wettbewerb sei im Gegenteil zur LBO-Darstellung aktive Mittelstandsförderung, so Rosenbusch im Roten Renner. Der Ausschreibungswettbewerb in Südbayern, im MVV und AVV, sei ein „klares Erfolgsprojekt“, das zeige die Entwicklung in den vergangenen Jahren. Profitieren vom europaweiten Wettbewerb würden nicht nur mittelständische Unternehmen sondern auch die Fahrgäste.

„Diese so genannte Erfolgsgeschichte darf durchaus bezweifelt werden“, kommentiert Helmut Diener die Darstellung der Verkehrsverbände. Bundesweit zeige sich an vielen Beispielen, dass regional ansässige mittelständische Busunternehmen und ihre Beschäftigten meist die Verlierer seien. Von der Verschlechterung des Angebots für die Nutzer ganz zu schweigen. Er verweist auf einen Bericht des TV-Magazins PlusMinus, in dem Fahrgäste von schmutzigen, unzuverlässigen, technisch mangelhaften Bussen und Fahrern ohne Orts- und Sprachkenntnisse berichten. Als „schwierig bis katastrophal“ schätzt auch die Gewerkschaft ver.di die Lage bei den Busvergaben ein.



# Wieder mehr Signalverstöße

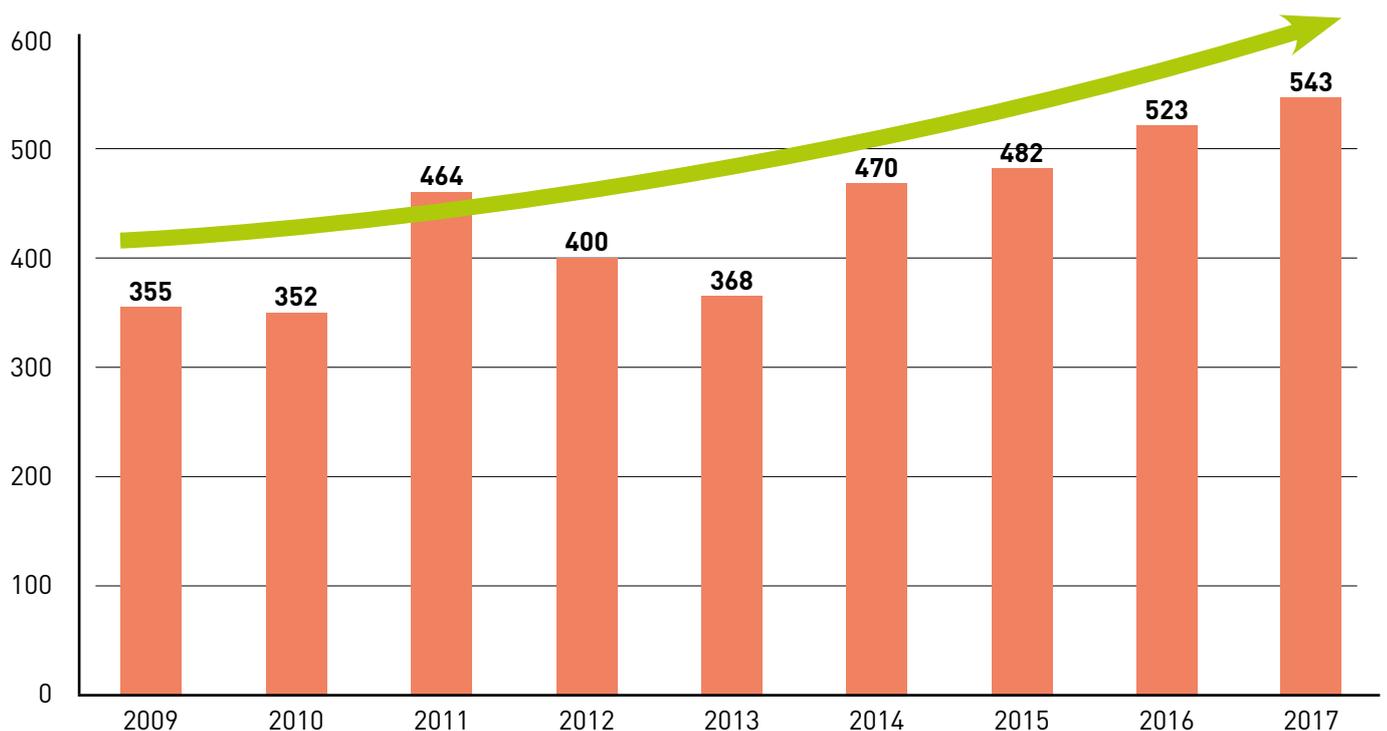
Wie der aktuelle Sicherheitsbericht des Eisenbahnbundesamtes EBA zeigt, ist auch im Jahr 2017 die Zahl der Fälle, in denen Lokführer Haltesignale überfahren, weiter gestiegen. Insgesamt wurden 543 Vorkommnisse registriert. In 112 Fällen wurde der so genannte „Gefahrpunkt“ mit einem hohen Unfallrisiko erreicht. Damit setzt sich der seit 2014 anhaltende bedenkliche Trend fort.

mobifair-Vorstand Helmut Diener kommentiert: „Es ist auffällig, aber auch nicht weiter verwunderlich, dass die Zahlen weiter zunehmen. mobifair stellt bei Recherchen immer wieder fest, dass es teilweise an der Eignung und Befähigung von Lokführern mangelt.“ Gründe dafür sieht er darin, dass es keine einheitlichen Rahmenlehrpläne für die Lokführerausbildung und keine standardisierten Prüfungen vor unabhängigen Gremien gibt. „Das Berufsbild erfordert eine verlässliche und anspruchsvolle Ausbildung und kein Hau-Ruck-Verfahren, um mal schnell Lokführer zu bekommen“.

Auch komme es immer öfter zu Fällen in denen überlange Fahrtzeiten auf der Lok festgestellt würden, so Diener. Das betreffe in erster Linie Personal von „Verleihfirmen“ oder sogenannte selbstständige Lokführer.

Das hier im Endeffekt die Sicherheit aufs Spiel gesetzt werde, sei leider keine Überraschung mehr. Er beklagt mangelnde Kontrollen im Schienenverkehr und wiederholt die Forderung seiner Organisation nach der Einführung von digitalen Fahrerkarten und Tachographen, um Überprüfungen zu vereinfachen und Verstöße schnell feststellen zu können. Dazu gehören neben Kontrollen der Arbeitszeit auch die Überprüfung der Eignung und Befähigung sowie auch die der Strecken- und Fahrzeugkenntnis von Lokführern. Das gesamte System gehöre auf den Prüfstand: „Viele Züge, viele EVU, viele Lokführerverleiher, viele Ausbildungsschulen, unzureichende Zulassungen, viel zu wenig Kontrollen – dafür immer mehr Signalüberfahrten. Hier stellt sich die Frage: Ist diese Eisenbahn überhaupt noch kontrollierbar und noch sicher unterwegs?“

## ANZAHL DER SIGNALVERFEHLUNGEN



Quelle: EBA

# Sicherheit im Eisenbahnverkehr

Das mobifair-Thema Sicherheit auf der Schiene mit den Schwerpunkten „Zertifizierung der Triebfahrzeugführer“ und „Kontrollen“ ist aktuell auch Diskussionsstoff im Deutschen Bundestag. Enak Ferlemann (CDU), Staatssekretär im BMVI und der Vorsitzende des Verkehrsausschusses Martin Burkert (SPD) sind zum Thema im Briefwechsel. Initiiert durch eine Anfrage des Abgeordneten Burkert unter anderem vor dem Hintergrund der mobifair-Forschungen und Forderungen aus „Mannheim“ hat Ferlemann mittlerweile das EBA um Zuarbeit gebeten. mobifair hat über Burkert ebenfalls eine Stellungnahme vorgelegt – entstanden in Begleitung von Experten, wie Helmut Jeck als ehemaligem Schulleiter und Heino Seeger als Eisenbahnbetriebsleiter. Ziel soll eine Anpassung der bestehenden Regeln und Verordnungen sein.

## AUSZÜGE AUS DER STELLUNGNAHME MIT DEN MOBIFAIR-POSITIONEN:

### Stichwort Triebfahrzeugführerschein

Die Grundlagen für eine Ausbildung zum Erwerb des Triebfahrzeugführerscheins nach sehr kurzer Zeit (in der Praxis drei Wochen) sind bedenklich. Zum Vergleich: In diesem Zeitraum erlangt man keine Fahrerlaubnis für ein Moped. Wer ein Triebfahrzeug führt bedarf der Fahrberechtigung, die durch einen Triebfahrzeugführerschein und eine Zusatzbescheinigung nachzuweisen ist. Dazu bedarf es der Ergänzung der für die EVU erforderlichen betrieblichen und teils fahrzeugtechnischen Qualifikationen. Dieses System führt dazu, dass Triebfahrzeugführer sehr unterschiedlich hinsichtlich Einsatzgebiet und Qualität ausgebildet werden. Festgelegte Mindestanforderungen für Ausbildung und Prüfung werden entweder nicht verbindlich angewendet oder sind so nicht ausreichend.

### → Forderungen:

- Um eine qualifizierte Berufsausbildung sicherzustellen bedarf es:
  - EiB L/T Ausbildung darf nicht gefährdet werden
  - Funktionsausbildungen bleiben Ausnahme
  - vor Ort-Kontrollen der Ausbildungs- und Prüfstellen
  - hoher und gleicher Anforderungen bei Eignungstests
  - eines einheitlichen Rahmenlehrplans
  - einer zentralen Prüfungsdatenbank
  - einer externen Prüfstelle, z. B. der IHK
  - dem Nachweis einer eigenwirtschaftlichen Ausbildung zur Anspruchsberechtigung einer Förderung mittels Bildungsgutscheinen durch die Bundesagentur für Arbeit

### Stichwort Kontrollen im Zugverkehr

Unseres Wissens verkehren täglich rund 39.000 Züge. Durchschnittlich werden täglich fünf Triebfahrzeugführer kontrolliert. Das EBA schreibt, dass die Behörde pflichtgemäß auf die festgestellten Verstöße reagiere. Aus Hinweisen von Triebfahrzeugführern und geforderten Dokumentationen auf den Triebfahrzeugen geht hervor, dass vor allem die Überwachung der Arbeitszeiten zu einem großen Problem geworden ist. Triebfahrzeugführer berichten von Anreisezeiten zum Einsatzort von bis zu sechs Stunden. mobifair hat Zugfahrten recherchiert mit Fahrzeit auf der Lok ohne vorgeschriebene Pause von bis zu 14 Stunden und einer Arbeitszeit von 16 Stunden. In sozialen Medien ist von bis zu 20 Stunden die Rede. Die Situation auf der Schiene ist mehr als undurchsichtig geworden und beim derzeitigen Status kaum kontrollierbar.

### → Forderungen:

- Es ist dringend notwendig:
  - alle Überwachungstätigkeiten dem EBA zu übertragen, auch den Arbeitsschutz und die Einhaltung der Regelungen des Arbeitszeitgesetzes
  - alle Triebfahrzeugführer mit einer Fahrerkarte auszurüsten, als Nachweis der Arbeitszeit, der Einhaltung der Pausen und der Eignung und Befähigung
  - die Ausrüstung der Loks mit einem „digitalen Tachometer“ in Ergänzung der PZB 90 oder anderer Überwachungseinrichtungen auf der Lok
  - Triebfahrzeugführer und Personal mit sicherheitsrelevanten und betrieblichen Aufgaben müssen zwingend in dem Betrieb beschäftigt sein, der für die Zugfahrt die Verantwortung trägt = das EVU das die Trasse bestellt



# Frank Dieter: Läuft!

Jeder Kilometer zählt für ihn, die Kinder im Hospiz Bärenherz in Wiesbaden und sein ehrenamtliches Engagement. Frank Dieter, langjähriges mobifair-Mitglied, Fachreferent bei der DB Fernverkehr und leidenschaftlicher Marathonläufer, absolviert pro Jahr regelmäßig zehn Läufe und spendet pro Kilometer einen Euro für die schwerstkranken Kinder. Weil dieses besondere Engagement auch andere Spender anregte, konnten im vergangenen Jahr 10.000 Euro an das Haus, das sich um die Kinder und ihre Familien kümmert, gehen. Auch sein Arbeitgeber wurde bereits aufmerksam und hat Frank Dieter mit dem Sonderpreis des DB Award 2017 (inklusive Preisgeld) ausgezeichnet.

Ein großartige Sache, die unbedingt unterstützt werden muss, findet auch mobifair. Das mobifair-Team verzichtet auch in diesem Jahr wieder auf Weihnachtsgeschenke und gibt den Betrag an Bärenherz. Für die Zukunft wird



das Engagement gemeinsam mit Frank Dieter noch intensiver werden. mobifair wird 2019 den Betrag pro gelaufenem Kilometer verdoppeln. Frank Dieter wird seine Marathons im grünen Trikot von mobifair absolvieren – ob in Kapstadt, Kuba, den USA oder Mallorca.

Die Wiesbadener Bärenherz Stiftung für schwerstkranke Kinder unterstützt seit 2003 Einrichtungen für Familien mit Kindern, die unheilbar erkrankt sind, insbesondere Kinderhospize. Ohne die Unterstützung durch Spenden könnten die Einrichtungen ihre wertvolle Arbeit nicht leisten. Jeder Euro zählt also – und jeder Kilometer.

