

# mopinio

Das mobifair-Magazin

AUSGABE 03/2020



GREEN DEAL

*Klima & Arbeit*

# MOBIFAIR- MITGLIEDERVERSAMMLUNG

Die diesjährige Mitgliederversammlung von mobifair findet am 10. November 2020 erstmals in digitaler Form über die Videokonferenzsoftware GoToMeeting statt. Eintritt ist ab 10.30 Uhr. Beginn ist um 11.00 Uhr. Die Zugangsdaten wurden, nach erfolgter schriftlicher Anmeldung, per Mail versendet. Es wird anders sein, aber sicher genauso informativ.

## Die vorläufige Tagesordnung:

- |              |  |               |  |
|--------------|--|---------------|--|
| <b>TOP 1</b> | Eröffnung der Mitgliederversammlung durch Jörg Krüger, amtierender Vorsitzender des mobifair-Präsidiums  | <b>TOP 5</b>  | Vorstellung des Jahresabschlusses 2019 durch Hans-J. Rath WST Hansberatung und Wirtschaftsprüfungsgesellschaft |
| <b>TOP 2</b> | Feststellung der Beschlussfähigkeit, Annahme der Tagesordnung und der Geschäftsordnung   | <b>TOP 6</b>  | Revisionsbericht der Rechnungsprüfer gemäß § 6 (2) a) der Satzung  |
| <b>TOP 3</b> | Jahresbericht des Vorstands, gemäß § 6 (2) a) der Satzung.<br><br>- Vereinsentwicklung, Dirk Schlömer, Vorstand mobifair e. V.<br><br>- Recherche- und Projektarbeit, Helmut Diener, Vorstand mobifair e. V. | <b>TOP 7</b>  | Entlastung des Präsidiums und der Rechnungsprüfer gemäß § 6 e) der Satzung                                     |
| <b>TOP 4</b> | <b>mobifair international</b><br><br>- Initiative zum Green Deal (Europäische „grüne“ Vereinbarung) Dirk Schlömer, Vorstand mobifair e. V.   | <b>TOP 8</b>  | Vorstellung des Haushaltsplans 2021  |
|              |  | <b>TOP 9</b>  | Beratung der Anträge   |
|              |  | <b>TOP 10</b> | Schlusswort  |

Anträge für die digitale Mitgliederversammlung (Satzungsanträge und Sachanträge) sind laut § 6 (7) der Satzung von mobifair mindestens sieben Kalendertage vor der Versammlung, also bis zum 3. November 2020, beim Präsidium schriftlich, durch Telefax oder E-Mail einzureichen. Änderungs- oder Ergänzungsanträge zu Tagesordnungspunkten können jederzeit gestellt werden.

# Editorial



In dieser Ausgabe wird es grün. Es geht um den Europäischen Grünen Deal und somit um die Umwelt. Das ist in dieser Form längst überfällig und fördert auch die Eisenbahn und den öffentlichen Verkehr. Doch wir wollen auch den Deal der Arbeit, denn Umweltpolitik und gute Arbeit gehören fest zusammen. Wenn die notwendigen Veränderungen als ökologische Bremse für eine Klimakatastrophe durch das Europäische Parlament beschlossen wurden, dann ist auch das mehr als richtig. Ein Schwerpunkt dieser Veränderungen wird sich auf dem Verkehrsmarkt konzentrieren. Die Schiene muss Vorrang erhalten und das muss mehr werden als leere

Versprechen! Doch der „Green Deal“ wird auch erhebliche Veränderungen der Arbeitswelt mit sich bringen und wir behalten selbstverständlich die Arbeitsplätze und Beschäftigungsbedingungen der Kolleginnen und Kollegen im Schienen- und Busverkehr weiterhin im Blick. Zum Klimaschutz gehört natürlich auch „Gute Arbeit“. Deshalb werden wir mit darauf achten und eingreifen, damit beides im Verbund gut funktioniert. mobifair international hat hierzu eine Resolution verfasst und damit den Grundstein dazu gelegt.

Weiter berichten wir in dieser Ausgabe über einen hochrangig politischen Besuch von der Partei der LINKEN. Sabine Leidig MdB und Dr. Bernhard Knierim von der Partei Die Linke waren zu Gast. Wir waren mit dem Betriebsrat der Südbadenbus GmbH (SBG) im Landratsamt und wurden dort vom Landrat und Mitgliedern aller Kreistagsfraktionen zu einem „Vergabedialog“ empfangen. Dabei war unser Ziel, den Politikern die Tragweite einer Vergabeentscheidung für die Beschäftigten der Busbetriebe näher zu bringen. Vor allem wenn es um die Kolleginnen und Kollegen geht, die bislang zuverlässig und ordentlich den Busbetrieb aufrechterhalten haben, vor Ort alle kennen und selbst in der Region wohnen. Insbesondere als Politiker sollte man nicht vergessen, welche Interessen im Vordergrund stehen müssen. Es sind nicht die des Kämmerers, sondern die der Menschen, die im Nahverkehr arbeiten und die Kunden. Das EBA kommt natürlich auch nicht zu kurz. Dort hat man sich für dieses Jahr die Kontrolle von Personaldienstleistern und der Bildungseinrichtungen vorgenommen. Auf das Ergebnis dürfen wir gespannt sein.

*Helmut Diener und Dirk Schlömer, Vorstand*

# Aus dem Inhalt



**TITELTHEMA:  
KLIMA & ARBEIT**

**Der Europäische Green Deal: .. S. 4**

mobifair International:  
Green Deal Resolution ..... S. 7

Gespräch mit Ismail Ertug ..... S. 8

**GmbH:**  
Zertifizierungsverfahren.....S. 11

**Minister-Tour:**

Einsatz für einen starken  
und fairen ÖPNV..... S. 12

Kreispolitik und Beschäftigte an  
einem Tisch.....S. 14

mobifair-Themen Schwerpunkte im  
EBA-Sicherheitsbericht.....S. 15

**IMPRESSUM**



**Herausgeber:**  
mobifair e. V.  
Gutleutstr. 163-167  
60327 Frankfurt

**Kontakt:**  
069 / 271 3996-6  
info@mobifair.eu  
www.mobifair.eu

**Vorstand:**  
**Vorsitzender:**  
Helmut Diener  
(verantwortlich)

**Redaktion:**  
Tobias Lipser  
presse@mobifair.eu  
Layout: A. Bischoff

**Druck:**  
Dierichs Druck+  
Media GmbH & Co. KG  
Frankfurter Str. 168  
34121 Kassel

Eingetragen im Vereinsregister Frankfurt am Main: VR 13555

# Der Europäische Green Deal

.....  
Dass die Klimaerwärmung unserer Erde nicht mehr zu verleugnen ist, wird an vielen Anzeichen offensichtlich. Die Polkappen schmelzen, in jedem Jahr werden neue Temperaturrekorde gemessen, Naturkatastrophen wie Überschwemmungen, Stürme und Waldbrände nehmen zu. Unsere Lebensräume schrumpfen und die Natur verändert sich rapide. Wir selbst sind durch die Folgen unserer Industriepolitik, unseres Mobilitätsverhaltens und dem Streben nach immer mehr Konsum, verantwortlich für diese dramatische Entwicklung. Deshalb sind wir es auch die umsteuern müssen, um den künftigen Generationen die Chance auf eine gute Zukunft nicht zu verbauen. Mit dem Finger auf andere zu zeigen ist dabei wenig hilfreich. Wenn Europa hier voran geht, dann sollten wir stolz darauf sein! Auch wirtschaftlich kann dies zur Chance werden, wenn Europa eine Vorreiterrolle bei der Entwicklung neuer Verfahren und Industrien wird. Doch vieles wird sich ändern und darauf müssen wir uns jetzt vorbereiten.

Am 11. Dezember 2019 legte Ursula von der Leyen, Präsidentin der Europäischen Kommission, den politischen Gremien in Brüssel ein Papier auf den Tisch, in dem die Ziele eines „Green Deal“, also einer Vereinbarung zu einem Klimaneutralen Europa bis zum Jahr 2050, dargestellt wurden. Die bislang definierten, eher halbherzig verfolgten Ziele, die lediglich eine Reduktion der Schadstoffe vorsahen, sind damit überholt.

## Doch was bedeutet eigentlich Klimaneutralität?

Im Wesentlichen geht es dabei um ein Gleichgewicht aus der Abgabe und dem Binden von Kohlendioxid, kurz CO<sub>2</sub>. Dabei muss dessen Ausstoß soweit reduziert werden, dass die Natur ein entsprechendes Gegengewicht durch die Bindung von CO<sub>2</sub> herstellen kann. Entscheidend sind hierbei die großen Waldgebiete dieser Erde. Doch auch die Waldgebiete in Deutschland leisten ihren Beitrag. Jeder Hektar Wald speichert pro Jahr ca. 11 Tonnen CO<sub>2</sub> (Bayerische Staatsforsten, Wald und CO<sub>2</sub>).

In den Kinderschuhen steckt eine weitere Möglichkeit der CO<sub>2</sub> Bindung. Kohlenstoffdioxid, wie es in der Langfassung heißt, kann nämlich auch als Rohstoff dienen und wird als möglicher Ersatz für die Verwendung von Erdöl angesehen. Daran wird mit Hochdruck geforscht. Doch diese Projekte befinden sich noch in der Entwicklungsphase. In Zukunft soll jedoch auch dies einen Beitrag gegen die Klimaerwärmung leisten.

## Wie wirkt sich der Green Deal auf den Sektor Verkehr aus?

Derzeit beträgt der Anteil der Mobilitätsbranche am CO<sub>2</sub>-Ausstoß rund 25%. Im Vergleich zu 1990 wuchs die Menge der Treibhausgasemissionen in Europa sogar um rund 30% weiter an, während sie in anderen Sektoren deutlich gesunken ist. Zwar sind die Fahrzeuge umweltfreundlicher geworden, das deutliche Verkehrswachstum insbesondere im Güterverkehr bewirkte jedoch, dass alle Anstrengungen zur Reduzierung schädlicher Emissionen dadurch zunichte gemacht wurden.

Obwohl in der Vergangenheit mehrfach und in verschiedenen Ländern deutliche Anstrengungen unternommen wurden, eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene zu erreichen, hat sich der Modal-Split nicht zugunsten der Schiene verändert. Im Gegenteil, der Anteil der Schiene sank sogar weiter ab.

Alleiniger Gewinner der steigenden Transportmengen im Güterverkehr ist der LKW. Mit dem Green Deal der Europäischen Kommission soll nun endlich die Wende in der Verkehrspolitik eingeleitet werden.

Bis zum Jahr 2050 sollen „wesentliche Anteile“ des Straßengüterverkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Als „wesentlich“ sieht mobifair dabei einen Anteil von mindestens 30 Prozent an. Dazu kommt noch





ein prognostiziertes Wachstum des Güterverkehrs in Europa um rund 80 Prozent bis 2050 (Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zum Weißbuch Verkehr).

Für die Schiene wird dies zu einer gewaltigen Herausforderung, denn wenn die Pläne vollständig umgesetzt werden, wächst das Volumen des Schienengüterverkehrs auf fast 400 Prozent der heutigen Verkehrsleistung in Europa an.

*„Für die Schiene wird dies zu einer gewaltigen Herausforderung, ...“*

Doch nicht nur die Schiene, sondern auch die Binnenschifffahrt soll nach dem Willen der Kommission ihren Beitrag leisten und Verkehrsanteile von der Straße übernehmen. Die Wachstumsmöglichkeiten der Binnenschifffahrt sind allerdings sehr begrenzt. Bereits heute kann man in den Kanälen und Flüssen die Folgen des Klimawandels sehen. Durch ausgedehnte Niedrigwasserphasen sind die Ladekapazitäten deutlich reduziert, die Fahrrinnen verengt.

Auch der Personenverkehr nimmt weiter zu, die Reiseweiten steigen. Es ist zwar im Berufsverkehr eine leichte Verschiebung zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel erkennbar, doch gemessen am gesamten Personenverkehr wirkt sich dies kaum aus. Im Jahr 2017 betrug der Anteil des Öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Straße rund 16 Prozent. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) betrug rund 73 Prozent (Statistical Pocketbook 2019 European Commission - EU Transport in Figures). Durch die Folgen der Corona-Pandemie sind auch die bisherigen kleinen Erfolge bereits zunichte gemacht worden. Züge, Bahnen und Busse waren monatelang leer und füllen sich nur zögerlich. Auf langen Strecken wird wieder vermehrt das Auto genutzt, auf kurzen Strecken wird verstärkt auf das Fahrrad zurückgegriffen. Zumindest letzteres ist positiv zu sehen.



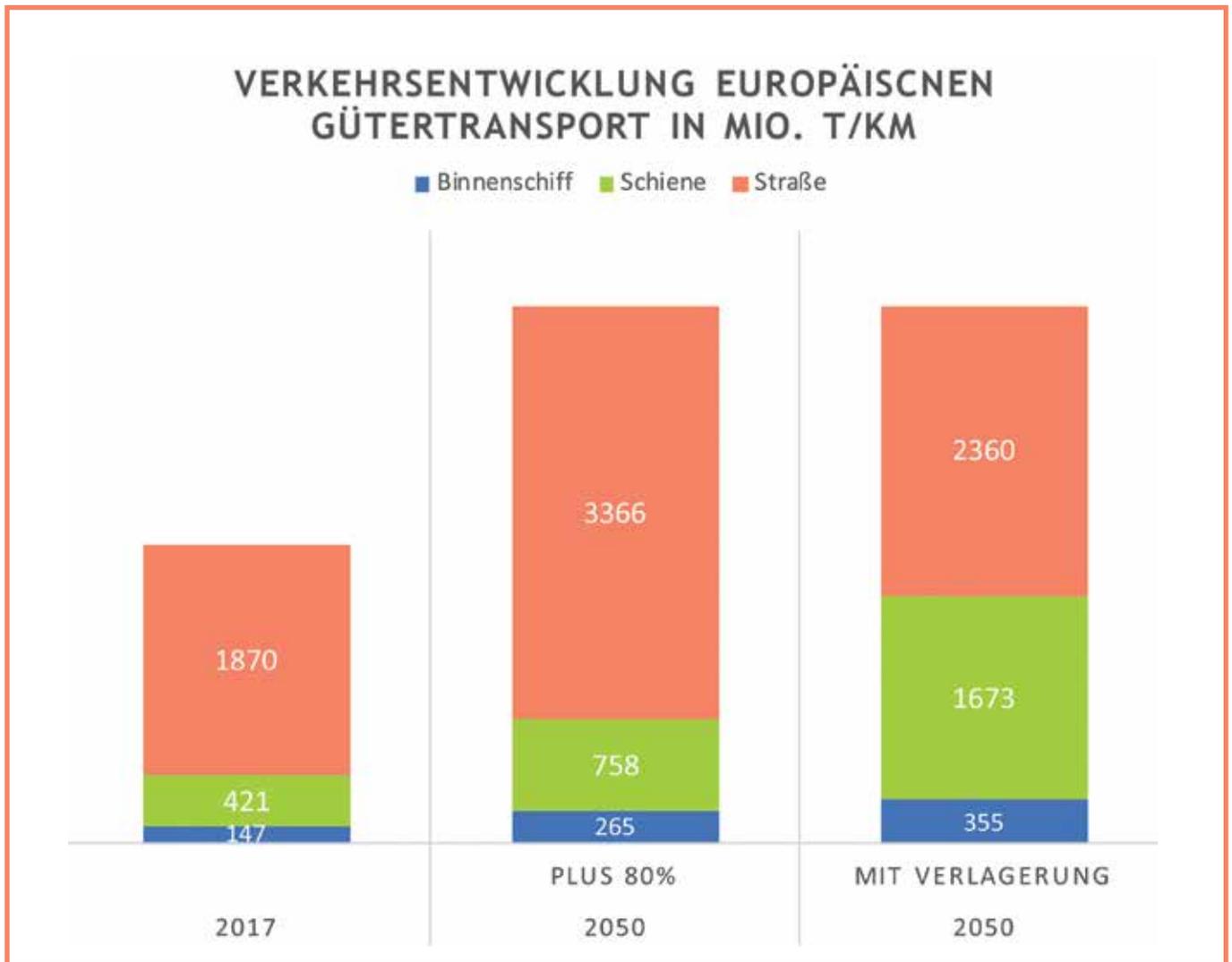
Der Öffentliche Verkehr wird die Hauptlast zur Klimaneutralität im Personenverkehr tragen. Doch ein zukunftsfester Öffentlicher Verkehr braucht flächendeckende Angebote in den Ballungsgebieten und dem ländlichen Raum mit guter Qualität, die sich jeder leisten kann. Wollen die Mitgliedstaaten der EU die Ziele zur Verlagerung von Verkehr auf die öffentlichen Verkehrssysteme erreichen, so sind gewaltige Investitionen in umfassende Aus- und Neubaumaßnahmen der Eisenbahninfrastruktur und der ÖPNV Infrastruktur notwendig.

In der Eisenbahnindustrie, den Bahnen selbst und im gesamten öffentlichen Verkehr werden deshalb viele zusätzliche Arbeitsplätze benötigt, um den Ausbau der Infrastruktur und den Zuwachs an Ver-

kehr verkraften zu können. Durch neue Mobilitätskonzepte, die Digitalisierung und den technischen Fortschritt werden auch neue Anforderungen an bestehende Berufe gestellt und neue Berufsbilder geschaffen.

Die Qualität und Sicherheit in der Verkehrsbranche darf nicht durch mangelhafte Ausbildungskapazitäten, Kurzausbildung, Leiharbeit und Werkverträge ausgehebelt werden. Wir brauchen ein robustes System mit ausreichender Personalstärke und engagierten Beschäftigten.

mobifair international hat hierzu eine Resolution verabschiedet, die auf europäischer und nationaler Ebene in die Politik eingebracht wird.



Spalte 1: Zahlen 2017: Statistical Pocketbook 2019, European Commission - EU Transport in figures

Spalte 2: Prognose Verkehrswachstum 2050: Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zum Fahrplan zu einem einheitlichen Europäischen Verkehrsraum



## mobifair international verabschiedet Green-Deal-Resolution

Der europäische Green Deal und die Auswirkungen auf die Beschäftigten der Mobilitätsbranche lautet der Titel des Beschlusses. Darin werden der Status Quo zur Klimaneutralität und die Folgen der europäischen Zielsetzungen für den Verkehrssektor erläutert und bewertet. Der Green Deal soll eine Wende in der europäischen Verkehrspolitik darstellen. Doch bis dahin ist es noch ein langer Weg. mobifair international macht in der Resolution außerdem auf die gemeinsamen Forderungen aufmerksam.

- Europaweit einheitliche Ausbildung insbesondere für sicherheitsrelevante Berufe bei den Eisenbahnen und der gesamten Verkehrsbranche. Berufsbilder mit besonderen betrieblichen Aufgaben und Anforderungen, wie z.B. Triebfahrzeugführer\*Innen und Fahrdienstleiter\*Innen, müssen zudem eine mehrjährige Berufsausbildung voraussetzen.
- Keine Personalbereitstellung durch Personaldienstleister, Leiharbeitnehmer oder Solo-Selbstständige! Sicherheitsrelevante Arbeiten dürfen nur von Beschäftigten durchgeführt werden, die direkt in dem Unternehmen der Leistungserbringung angestellt sind.
- Regelmäßige Kontrollen der Zugfahrten von in den Ländern gültigen Arbeitsschutz- und Arbeitszeitregelungen durch staatliche Stellen oder beauftragte Institution. Europaweite Kontrollen um grenzüberschreitend Beschäftigte vor Lohn- und Sozialdumping und unzulässigen Arbeitszeiten zu schützen. Die Kontrollen müssen auch die Prüfung von Eignungs- und Befähigungsnachweisen beinhalten.
- Digitale Kontrollgeräte in allen Triebfahrzeugen und Triebzügen wie bei LKWs und Bussen, die insbesondere die ununterbrochene Fahrzeit, Arbeitszeit, Pausen und Ruhezeiten der Beschäftigten ebenso erfassen wie die jeweilige Eignung und Befähigung.

# Gespräch mit Ismail Ertug

Im Rahmen einer Videokonferenz von mobifair International war der Europaabgeordnete Ismail Ertug zugeschaltet. Vertreter von mobifair Luxemburg, Österreich und Deutschland besprachen gemeinsam verschiedene europäische Themen. Dabei gab es einen Einblick hinter die Kulissen und den aktuellen Sachstand. In Coronazeiten gibt es wohl in allen Bereichen Verzögerungen, was bis zu einem gewissen Punkt nachvollziehbar ist. Nach einer Eingewöhnungszeit und Home-Office sollte es jedoch möglich sein wieder schneller Handlungsfähig zu sein. Gerade bei dringenden Themen wie Umweltschutz und der Ausbeutung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern.



## Green Deal

Das Ziel ist es, dass Europa bis 2050 der erste klimaneutrale Kontinent wird. Das vorgelegte Klimagesetz soll im Rahmen des Europäischen Green Deals zu rechtlichen Verpflichtungen der Mitgliedsstaaten umgewandelt werden. Das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 ist mittlerweile Konsens der großen politischen Kräfte in der EU. Gestritten wird noch über den Weg dahin und die Höhe der dafür notwendigen Zwischenziele bis 2030.

Kommissionspräsidentin von der Leyen hat in ihrer Rede zur Lage der EU am 16. September 2020 ein stärkeres Engagement für den europäischen Green Deal gefordert. Gleichzeitig erklärte sie, dass die Kommission das Ziel für die Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 auf mindestens 55 Prozent gegenüber dem Niveau von 1990 erhöhen würde.

„Der Wandel ist notwendig und der Wandel ist möglich. Aber wir dürfen nicht nur ein Klimaziel festlegen, sondern es müssen dann auch die Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit diese ohne gesellschaftliche Verwerfungen erreicht werden können. Ambitionierte Klimaschutzpolitik geht deswegen nur im Paket mit einer aktiven Struktur-, Industrie- und Wirtschaftspolitik und einem starken Sozialstaat“, so Ismail Ertug.

Ein sehr großer Faktor ist Transport und Verkehr. Um einen Verkehrswandel durchführen zu können bedarf es einer Verlagerung auf die Schiene und die Zahlen dazu sind dramatisch. Das Volumen wird sich auf das Vierfache erhöhen. Doch dazu benötigt man die passende Infrastruktur. Das wird die Herausforderung der nächsten Dekaden. Das Thema Umweltschutz ist in Brüssel das allumfassende Thema und es ist auch mittlerweile dort angekommen, dass die Schiene das umweltfreundlichste Verkehrsmittel ist. Ohne Verlagerung auf die Schiene wird es nicht funktionieren.

Die Diskussion über die Umsetzung muss jetzt raus aus der Theorie und rein in die Praxis. Geplant ist eine Revision der Güterverkehrskorridore (Transeuropäische Netze TEN) und die Prüfung der Infrastruktur und des Personenverkehrs, wie z. B. Nachtzüge, etc. Allerdings sind zurzeit keine Gesetzesentwürfe zur Umsetzung in Sicht. Wenn überhaupt, kann damit kurz vor den Neuwahlen gerechnet werden, damit sie dann schnell verabschiedet werden. Dann muss dringend darauf geachtet werden, dass die Formulierungen auch eindeutig werden.

Über einen wichtigen Schritt zum Green Deal, das Europäische Klimagesetz, wurde am 08. Oktober im EU-Parlament abgestimmt. Danach sollen bis 2030 die Emissionen bereits um 60% reduziert werden. Bis 2050 muss dann jeder Mitgliedstaat klimaneutral werden. Zwischen der EU-Kommission und dem EU-Rat gibt es jedoch Meinungsverschiedenheiten über den Finanzrahmen von 174 Milliarden Euro zur Umsetzung des Klimagesetzes. Es muss aber zu einer Lösung kommen, und zwar zu einer Lösung, die den Schienenverkehr in den Vordergrund stellt.

*„Der Wandel ist notwendig und der Wandel ist möglich.“*

mobifair forderte von Ismail Ertug ein, dass auch der Blick verstärkt auf die sozialen Aspekte des Green Deals gerichtet wird. Um für den Anstieg des Verkehrs auf der Schiene gewappnet zu sein muss auch das Personal vorhanden und qualifiziert sein. Da geht es in erster Linie um eine einheitliche, qualitativ hochwertige Ausbildung, klar definierte Berufsbilder und regelmäßige und ausreichende Kontrollen, gerade im grenzüberschreitenden Verkehr. Doch zurzeit ist die Kontrolle die Achillesverse der Europäischen Union.

Im Bereich der Umschlagssysteme werden verschiedenste Methoden auf technische Möglichkeiten untersucht und entwickelt. Doch ist nicht alles was technisch machbar ist, unbedingt gewollt. Es gibt eine sehr starke Lobby im Transport- und Verkehrsbereich, die versuchen diese Neuerungen zu verhindern, weil dadurch angeblich

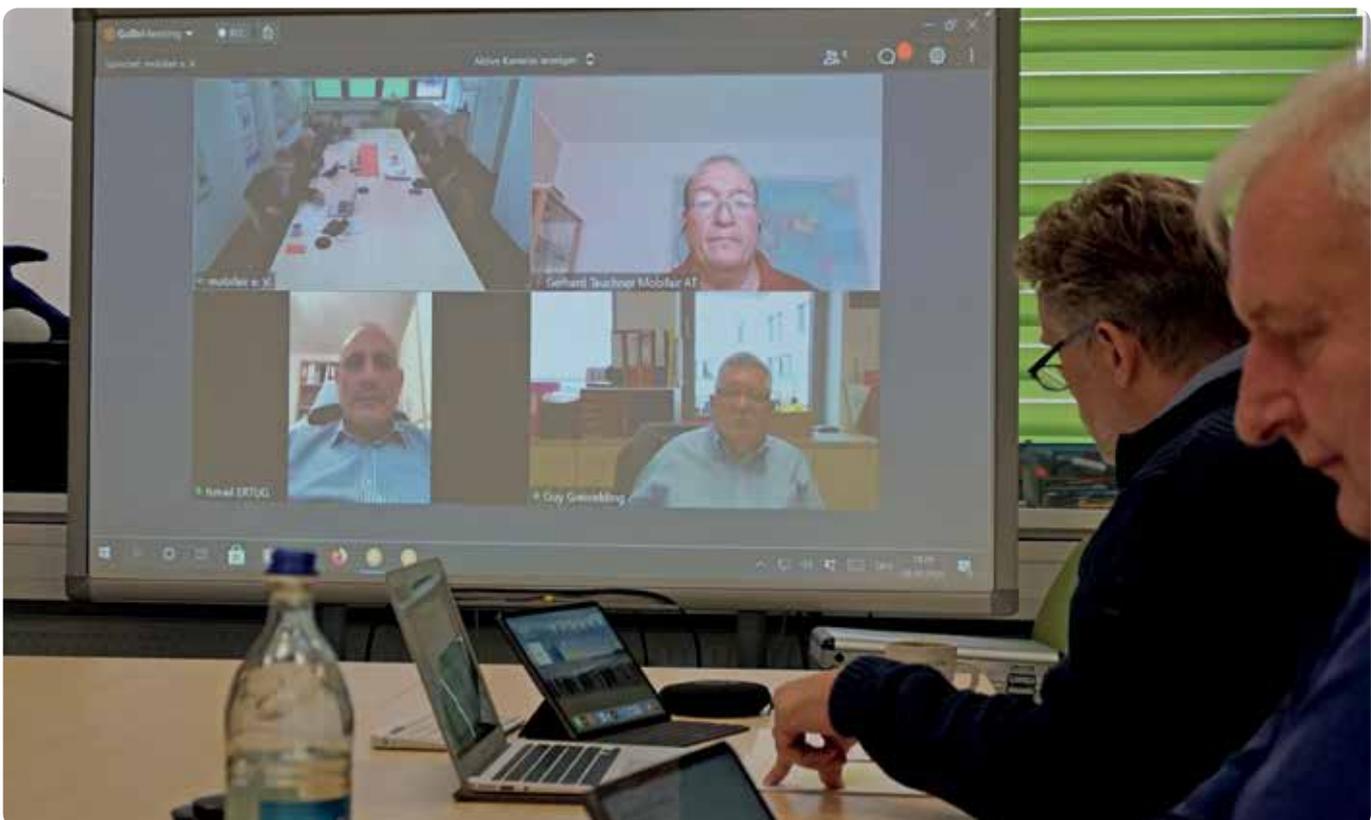
*„...der Blick verstärkt auf die sozialen Aspekte des Green Deals gerichtet wird.“*

das Geschäft leiden würde. Die politischen Vorgaben werden verwässert und ein dagegegehalten ist notwendiger denn je. Am Ende des Tages ist es Politik und Politik ist nicht rational, stellt Ismail Ertug aber fest, Ursula von der Leyen meint es mit dem Europäischen Green Deal aber ernst. Unter anderem auch deshalb gäbe es berechnete Hoffnung. Es wird kein großes finanzielles Paket geben, dass für die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen zur Verfügung gestellt werden wird, aber viele kleine, die verschieden Ansätze vorantreiben werden.

### Europäische Arbeitsschutzbehörde

Vor zwei Jahren wollte man eine europäische Arbeitsschutzbehörde gründen. Diese Behörde sollte sich insbesondere um grenzüberschreitende Arbeitnehmerüberlassungen und über grenzüberschreitende Transportketten kümmern. Neben einer Erfassung und Beratung wäre insbesondere die Kontrolle ein Schwerpunkt der Arbeit. Diese Absicht hat der DGB in Deutsch-

land und mobifair sehr begrüßt. Doch was ist daraus geworden. Hier muss nachgefragt werden und es wird unser Ziel als mobifair international sein hier stärker aktiv mitzuwirken. Europa braucht Kontrolle und wir einen Kontakt und eine Anlaufstelle. Wir bleiben dran. Unser Mitglied Ismail Ertug wird uns dabei unterstützen. Danke!





## Ausbeutung in Deutschland – Lohn- und Sozialdumping in der Mobilitätswirtschaft

Ausbeutung in Deutschland – Lohn- und Sozialdumping in der Mobilitätswirtschaft. So lautete der Titel eines Seminars von mobifair in Kooperation mit der EVA Akademie, welches Mitte Oktober in Neuhof (Kr. Fulda) durchgeführt wurde. Die Teilnehmer – welche in verschiedensten Bereichen des Verkehrssektors ihren täglichen Dienst verrichten – diskutierten mit Elan über die Folgen des Wettbewerbs auf bestehende und künftige Arbeitsverhältnisse in der Mobilitätswirtschaft.

Mittels einer gesunden Mischung aus praktischen Beispielen und theoretischem Wissen setzte sich die Seminarrunde intensiv mit den Themen prekäre Beschäftigung, Lohn- und Sozialdumping, Vergaben, Ausschreibungen, Werkverträge, Arbeitnehmerüberlassung, Kontrollmöglichkeiten der Interessenvertretungen, Ausbildungsinhalte, soziale Unternehmenspolitik und tarifgeschützte Beschäftigungsbedingungen auseinander. Schnell wurde deutlich mit welchen konkreten Auswirkungen auf die Kernarbeitsplätze zu rechnen sei.

Unter der Leitung und Moderation von Manuel Poblitzki wurden gemeinsame Lösungsansätze und Gestaltungsmöglichkeiten für Betriebsrat, Betriebsgruppen und Beschäftigte herausgearbeitet und bewertet. Hierbei waren sich alle Beteiligten einig, dass eigenes Engagement der Schlüssel ist, um positive Veränderungen herbeizuführen. Es lohnt sich, wenn man sich betrieblich aber auch privat für faire und soziale Beschäftigungsbedingungen und gesicherte Stammarbeitsplätze einzusetzt.

Auch im kommenden Jahr wird mobifair in Kooperation mit der EVA Akademie Seminare anbieten.

**#stay tuned – wir freuen uns auf deine Teilnahme.**

### STIMMEN ZUM SEMINAR:

*„Dieses Seminar hat eindeutig gezeigt, dass Werkverträge den schwarzen Schafen Tür und Tor geöffnet haben, skrupellose Geschäftemacher nutzen dies schamlos auf den Rücken der Arbeitnehmer aus. Dem muss eindeutig ein Riegel vorgeschoben werden. Nun ist der Gesetzgeber gefragt, nicht nur in der Fleischbranche.“*

*Deshalb müssen Betriebsräte, Gewerkschaft und mobifair weiter Druck machen!“*

Volker H.

*„Durch die Seminarthemen achte ich mehr auf mein berufliches und privates Umfeld. Bei Auffälligkeiten in Bezug auf Lohndumping und sonstige prekäre Beschäftigung beziehe ich Position und informiere die betreffenden Hilfestellen wie mobifair, damit diese ggf. für Abhilfe sorgen können.“*

Melanie S.

*„Dieses Seminar hat mich darin bestärkt und bestätigt, mit Nachdruck die Stammarbeitsplätze in meinem Betrieb zu sichern. Beschäftigte von beauftragten Fremddienstleistern, welche in prekären Arbeitsverhältnissen beschäftigt sind, finden bei uns verstärkt betriebliches Gehör. Der BR ist nicht die Polizei oder das Arbeitsgericht, aber der Kontrolleur im Betrieb.“*

Micha S.

# Zertifizierung für mehr Qualität im SPNV

Schon seit vielen Jahren mahnt mobifair an, dass bei Vergabeverfahren im SPNV besser geprüft werden muss, ob die Konzepte und Kalkulationen der Bewerber auch passen. Gerade in letzter Zeit häufen sich die Vorfälle, dass nicht genügend Personal zur Betriebsaufnahme vorhanden ist, oder die Ausbildung nicht den Anforderungen entspricht, die für einen guten Betrieb auch nötig ist. Unternehmen, die sich mit mehr Personal oder besserer Ausbildung bewerben, haben oft das Nachsehen. Das Ergebnis solcher Vergaben ist mittlerweile oft, dass Züge ausfallen, neue Linien verspätet aufgenommen werden oder Betriebsaufnahmen gänzlich ins Wasser fallen. mobifair will das nun mit einem neuen Konzept mehr Qualität in die Vergaben bringen. Unser Sozialzertifikat ist bereits vielfach bekannt, doch wir haben dieses nun ganz speziell zur Begleitung von Vergabeverfahren und später zur regelmäßigen Prüfung während der Vertragslaufzeit überarbeitet und den Bedürfnissen angepasst.

## MODUL 1 – VERKEHRSAUFNAHME:

Ziel der Erstzertifizierung ist die Unterstützung einer zuverlässigen Verkehrsaufnahme. Das Modul 1 begleitet den Zeitraum im Vorfeld und während der Verkehrsaufnahme.

### Dies umfasst insbesondere:

- Personalplanung;
- Personalübernahme vom Vorunternehmen;
- Personalgewinnung;
- Ausbildungsqualität und Ausbildungsquote;
- Beschäftigungsbedingungen;
- Etablierung der Prozesse zertifizierungsrelevanter und personalbezogener Kennzahlen.

Sollten sich Regelungsnotwendigkeiten ergeben, so wird dies unverzüglich mit dem Verkehrsunternehmen beraten und Lösungen erarbeitet.

## MODUL 2 – FOLGEZERTIFIZIERUNG:

Ziel dieser zweijährigen Folgezertifizierungen ist die Sicherstellung eines kontinuierlichen sowie qualitativen Ausbildungs- und Fortbildung Prozesses. Zudem wird mit einem Stresstest Personal die Robustheit der personellen Ausstattung geprüft, indem personalintensive betriebliche Situationen simuliert werden.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Prüfung der beschäftigungsbezogenen Rahmenbedingungen. Erstmals findet diese Zertifizierung ein Jahr nach der Verkehrsaufnahme statt und wird in einem Turnus von zwei Jahren wiederholt. Die Analyse findet weitgehend anhand von zertifizierungsrelevanten und personalbezogenen Kennzahlen statt.

### Wesentliche Punkte der Zertifizierung sind:

- Urlaubsplanung und Urlaubsabwicklung;
- Soziale Aspekte und Leistungen des Unternehmens im Rahmen von Tarifverträgen und/ oder Betriebsvereinbarungen;
- Zusammenarbeit mit den betrieblichen Interessenvertretungen;
- Zufriedenheit der Beschäftigten;
- Beständigkeit der Einsatzplanung;
- etc.

Ohne die Schwierigkeiten der Corona Pandemie wären auch wir mit der Umsetzung dieses wichtigen Konzeptes für mehr Qualität und besseren Arbeitsbedingungen im SPNV viel weiter. Einige vielversprechende Gespräche haben wir bereits mit Aufgabenträgern geführt. Wir werden weiter daraufhin arbeiten, dass bei den Vergabeverfahren die beste Qualität und nicht der niedrigste Preis gewinnt.



# Minister-Tour: Einsatz für einen starken und fairen Öffentlichen Nahverkehr

Gemeinsam mit dem stellvertretenden Vorsitzenden der EVG, Martin Burkert, hat sich mobifair-Vorstand Dirk Schlömer auf eine besondere Reise begeben. Es geht um den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und im Besonderen um den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). In persönlichen Gesprächen mit den Landesverkehrsminister\*innen gilt es, sich für eine gute Daseinsvorsorge einzusetzen und die Beschäftigten in den Fokus zu rücken. Dabei spielen Tariftreue und faire Ausschreibungsbedingungen eine große Rolle.



Zum Auftakt der Gesprächsreihe ging es nach Brandenburg zum Minister für Infrastruktur und Landesplanung, Guido Beermann.

Dirk Schlömer, Vorstandsmitglied von mobifair, sprach das Thema „Vergabegesetz“, an und machte deutlich, dass in den Vergabeverfahren stärker als bisher der Personalübergang bei Betreiberwechsel und Ausbildungsquoten geregelt werden müssen. „Dass die Zahl der Signalverfehlungen seit Jahren steigt, hat ja seine Gründe“, machte er deutlich. Nicht hinnehmbar sei auch, dass auf den Zügen aus Kostengründen vermehrt Mitarbeiter\*innen nur Basiswissen vermittelt bekämen, die dann in Notfällen schnell überfordert seien.

Die weiteren Stationen waren Sachsen-Anhalt, Hessen, Berlin, Thüringen, Hamburg, Sachsen Mecklenburg-Vorpommern und Saarland. Auch bei diesen Gesprächen wurden die Forderungen von mobifair vorgetragen.

Ein großes Thema ist die faire Vergabe im ÖPNV. Ein verpflichtender Personalübergang bei Betreiberwechsel ist Grundlage für einen fairen und sozial gerechten Wettbewerb. Rheinland-Pfalz hat es vorgemacht und für mobifair ist eine solche Verpflichtung alternativlos. Beschäftigte dürfen nach einer Vergabe nicht auf der Strecke bleiben und um ihre erarbeiteten Lohn- und Sozialstandards fürchten. Diese gehören vom Aufgabenträger geschützt.

Der Schienenverkehr muss das Rückgrat des Verkehrs werden. Das ist ausschlaggebend für die Klimawende. Es dürfen nicht mehr Strecken stillgelegt werden, sondern wir brauchen die Reaktivierung, um wieder für mehr Menschen Mobilität auf der umweltfreundlichen Schiene zu ermöglichen. Dafür benötigt man ausreichendes und gut ausgebildetes Personal. Das bedeutet klare Berufsbilder und eine einheitliche Ausbildung. Die Arbeitsbedingungen in der Eisenbahnbranche müssen zudem attraktiver gestaltet werden. Da stehen aber nicht nur eine gute Bezahlung, sondern auch soziale Aspekte im Vordergrund. Auch für die Kunden muss der ÖPNV attraktiver werden. Das bedeutet bezahlbare Ticketpreise und eine gute Anbindung von Tür zu Tür. Außerdem muss das Thema Sicherheit verstärkt in den Fokus gerückt werden, zum Schutz der Beschäftigten und der Reisenden.

Dirk Schlömer fasst die Gespräche von Seiten mobifair und Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) zusammen. „Wir fordern mehr Qualität in den Ausschreibungen und wir brauchen ein klares Bekenntnis für mehr Öffentlichen Nahverkehr. Das ist für alle Beteiligten wichtig, für die Nutzer genauso wie für die Beschäftigten. Bei den Landesverkehrsminister\*innen sind wir da an der richtigen Stelle. Aber es muss mit Nachdruck immer wieder deutlich gemacht werden, dass es ohne gute Beschäftigungsbedingungen keine gute Qualität und somit auch keine erfolgreiche Verkehrswende geben kann. Wir haben viele gute Gespräche geführt, aber jetzt heißt es dranbleiben und bei der Umsetzung eine führende Rolle übernehmen.“

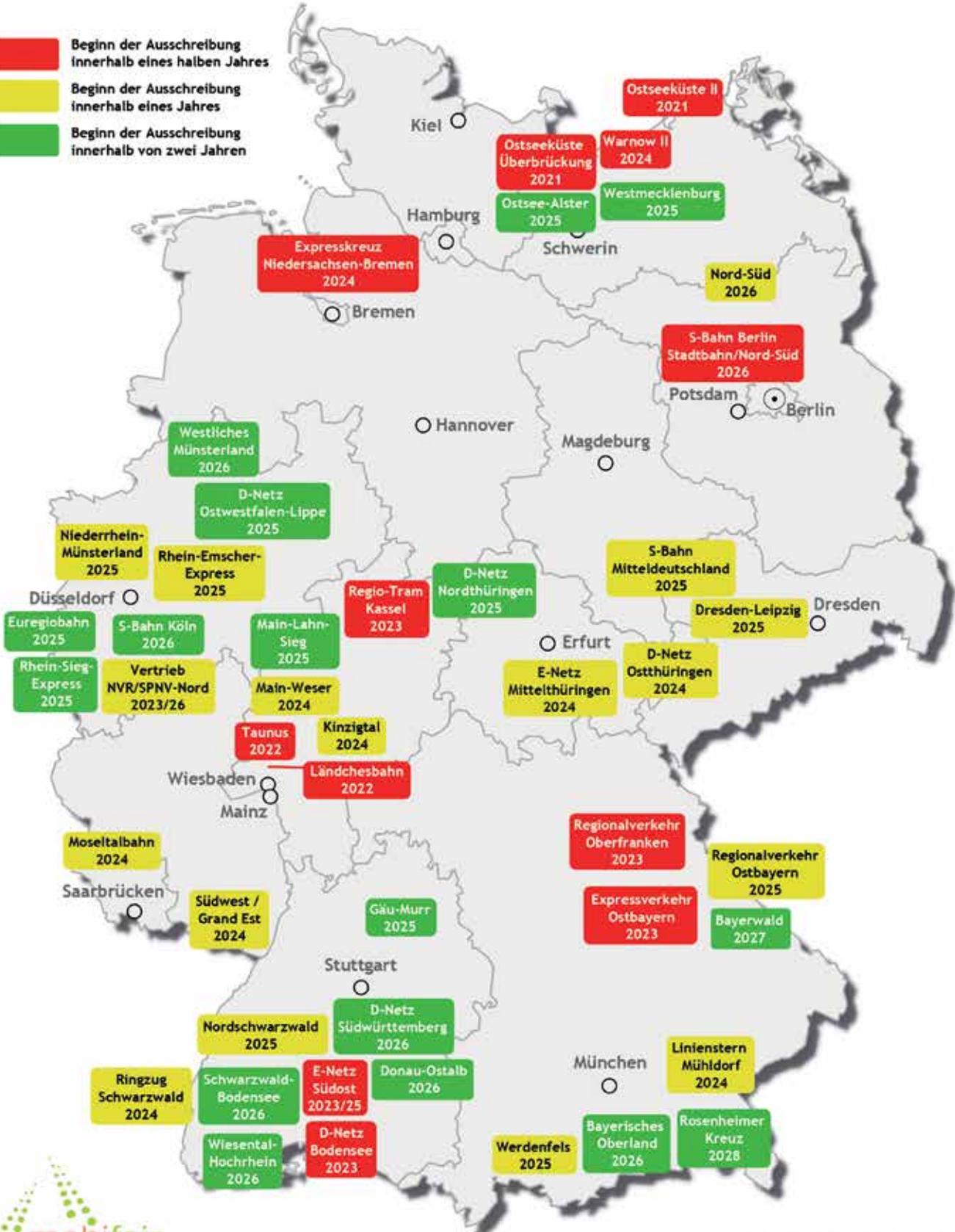
Nächster Ministertermin ist am 05. November in Nordrhein-Westfalen, dann folgen die verbleibenden Bundesländer.

# Voraussichtlich zwischen 2020 und 2022 startende SPNV-Ausschreibungen mit Jahr der Betriebsaufnahme

Ohne bereits laufende Vergabeverfahren

Nähere Infos unter [vergabe.mobifair.eu](http://vergabe.mobifair.eu)

- Beginn der Ausschreibung innerhalb eines halben Jahres
- Beginn der Ausschreibung innerhalb eines Jahres
- Beginn der Ausschreibung innerhalb von zwei Jahren



# BUS: KREISPOLITIK UND BESCHÄFTIGTE AN EINEM TISCH

Am Ende des Jahres startet im Schwarzwald-Baar-Kreis eine neue Ausschreibung von Busleistungen. Da gilt es ein Augenmerk auf die Ausschreibungskriterien zu werfen. Gerade weil die Vergabe im Nachbarlandkreis Konstanz an einen neuen Betreiber negative Folgen hatte, wie Ausfälle durch Personalmangel und zum Teil fehlende Qualifikationen, wollen die Betroffenen nicht einfach zusehen, sondern sich im Vorfeld für die Beschäftigten einsetzen. Der Betriebsrat der Südbadenbus GmbH (SBG) und die Betriebsgruppe der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) nehmen mit Unterstützung durch mobifair das Heft in die Hand.

Bei einem Gespräch mit dem Landrat und den Kreistagsfraktionen legten die Kolleginnen und Kollegen den Aufgabenträgern eindringlich ihre Befürchtungen und Forderungen dar, die mobifair mit weiteren Argumenten und positiven Beispielen aus der Praxis untermauerte. Die über Jahre, teils Jahrzehnte, erarbeiteten Ansprüche, wie Lohnhöhe, Urlaubsdauer, tarifvertragliche Regelungen etc., dürften nicht verloren gehen, falls es zum Betreiberwechsel kommt.

Der Landrat Sven Hinterseh nahm die Bedenken wohlwollend zur Kenntnis und stellte fest, dass jeder Busfahrer von seiner Arbeit gut leben können müsse. Eine Situation wie in Konstanz wolle keiner. Die Ausschreibung sehe daher Verbesserungen hinsichtlich der Pausenregelungen und der Wertungsgewichtung vor. Ein geschützter Personalübergang werde allerdings nicht

verpflichtend in die Ausschreibung aufgenommen, da es einen zu starken Eingriff in den Wettbewerb darstelle. Dies habe der Kreistag bereits beschlossen.

Der Schutz der Betroffenen wird somit doch wieder ein Stück weit in die Waagschale geworfen, meint der Verein mobifair. Hier verpasst man eine Chance. Allerdings hofft der Verein, dass das Thema bei der folgenden Ausschreibung im nächsten Jahr erneut auf die Tagesordnung genommen wird. Anzeichen in diese Richtung waren aus den Reihen der Kreispolitik durchaus zu vernehmen. mobifair steht dann gerne zur Verfügung, denn das Gespräch hat wieder einmal gezeigt: Beim Thema Ausschreibungen ist es wichtig, den Kontakt zu den Verantwortlichen zu halten und die Beschäftigtenperspektive einzubringen.



# mobifair-Themen Schwerpunkte im EBA-Sicherheitsbericht

Der Sicherheitsbericht des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) für 2019 wurde veröffentlicht. Somit auch die Schwerpunkte für 2020 und mobifair ist ganz besonders auf die Ergebnisse gespannt. In der Beurteilung des Berichtsjahrs geht das EBA auch auf die Ausbildung und Prüfung von Triebfahrzeugführern ein und stellt dort einige Qualitätsmängel fest. Unter anderem eine „ungenügende Reife des Organisationsmanagements“. Dazu das EBA: „Da die Handlungssicherheit der Triebfahrzeugführer langfristig auch vom Wirken dieser Beteiligten im Eisenbahnmärkte abhängt, hat das EBA verschiedene Aktivitäten zur Verbesserung der Organisation dieser Stellen ergriffen, flankiert durch eine Intensivierung der generellen Überwachung dieses Bereichs“.

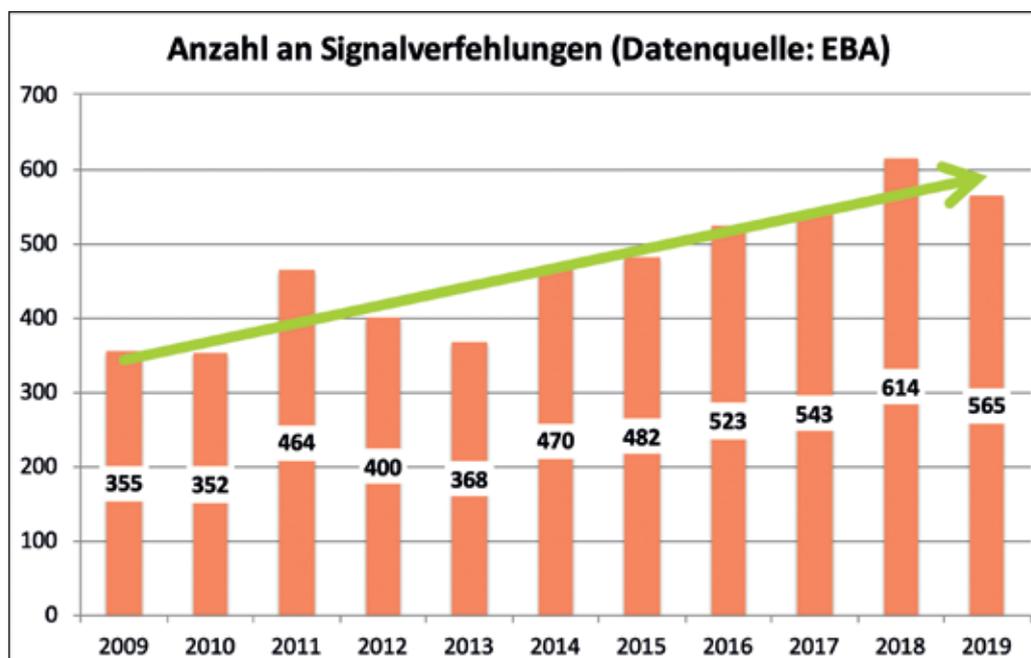
Insbesondere im Jahr 2020 wurden mobifair-Themen zu Schwerpunkten des EBA. Hervorzuheben sind

- die Ursachenbeeinflussung bei unzulässigem Vorbeifahren an Haltesignalen;
- Personaldienstleistungen, insbesondere Triebfahrzeugführer und
- Ausbildungs- und Prüfungsorganisationen für Triebfahrzeugführer.

mobifair schließt daraus, dass es richtig war und bleibt, immer wieder auf diese negativen und teils sicherheitsgefährdenden Einflüsse und Abläufe bei Zugfahrten hinzuweisen. Ausbildungseinrichtungen, die sich besser mit dem Abgreifen von Fördergeldern von der Bundesagentur für Arbeit auskennen, als mit der Ausbildung selbst, haben am Markt keinen Platz. Eisenbahnver-

kehrsunternehmen, die es zulassen, dass Personaldienstleister mit Triebfahrzeugführern unterwegs sind, die dem Arbeitszeitgesetz wenig Respekt entgegenbringen, sollten ebenfalls ihre Pforten schließen. Deshalb bleibt mobifair bei seinen Forderungen, dass Zugfahrten im sicherheitsrelevanten Aufgabenbereich nur mit eigenem Personal durchgeführt werden dürfen. Ein Lokführer ist „kein Produkt das in irgendeinem Regal steht“, sagt Helmut Diener, Vorsitzender vom Verein mobifair.

mobifair unterstützt das EBA gerne und hält nach wie vor die Augen offen. Immer wieder erreichen mobifair Meldungen über den mobifair-Dumpingmelder – 0800 28 44444 – die nach Prüfung an das EBA weitergegeben werden. Auch die politische Initiative für eine verbesserte Ausbildung und die Stärkung des Berufsbilds sowie für sozialgeschützte Personaleinsätze bleibt bestehen. mobifair klopft bald wieder an der Tür der zuständigen Ministerien.





## DIE LINKE bei mobifair

Sabine Leidig, MdB und Dr. Bernhard Knierim von der Partei DIE LINKE waren vor Ort in der mobifair-Zentrale. Das Thema war Leiharbeit und Werkverträge sowie faire Zugfahrten. „Das ist Recherchegebiet von mobifair. Da haben wir das Know-How“, stellte Helmut Diener, Vorsitzender vom Verein mobifair, fest und berichtete über diese aktuellen Themen. Nach dem Verbot von Werkverträgen in der Fleischindustrie muss es nun schnell weiter gehen, fordert mobifair. Denn auch in der Bahnbranche findet immer stärker der Einsatz von Subunternehmern statt.

„Da wird zum Teil ganz frech und skrupellos abgezockt“, so Diener. „In der Tiefe mit bis zu vier Subsohlen. Jeder davon hat klebrige Finger.“ Die Beschäftigten sind die „Opfer“. Ihnen stiehlt man nicht nur den Lohn und gute Beschäftigungsbedingungen, sondern auch die Wertschätzung ihrer Arbeit. Leiharbeit und Werkverträge in dieser Form braucht niemand. Selber machen ist angesagt. Mit eigenem Personal. Insbesondere bei den Zugfahrten ist das wichtig, denn wenn man mit sicherheitsrelevanten Aufgaben unterwegs ist, dann muss man auch in dem Unternehmen beschäftigt sein, dass die Leistung fährt. Es sollte nicht mit irgendwelchen Personalen fahren, von den 111 Unternehmen in Deutschland, die „mit Lokführern handeln“. mobifair forderte eine Evaluierung der Aufgaben des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA).

„So darf das nicht bleiben. Die Zuständigkeiten, wie die Kontrolle von Arbeitszeiten und Personaldienstleistern, gehören in die Zuständigkeit des EBA“, forderte Diener. Sabine Leidig, die auch Mitglied im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestag ist, nahm die Informationen sehr interessiert auf. Sie sagte zu, diese Themen im Bundestag stärker platzieren zu wollen. Die Fakten und Ergebnisse die mobifair erarbeitet hat, überraschten die Bundestagsabgeordnete. „Man könnte zwei, drei Tatorte mit diesem Material drehen“, stellte die Abgeordnete fest. „Ich bin beeindruckt von dem hartnäckigen Engagement für gute Arbeit, sichere Eisenbahnverkehre und soziale Mobilität. Wir werden euch nach Kräften unterstützen.“ Das nächste Treffen wird vereinbart. Es geht weiter.

