



AUSBLICK

Alte Herausforderungen - Neue Herausforderungen

NEUE SEMINARE IN 2023 FÜR BETRIEBSRÄTE

Bei den folgenden von der EVA Akademie organisierten Seminaren sind Referenten für die mobifair GmbH im Einsatz:



Seminar – Zusammenarbeit zwischen Betriebsrat und Jugend- und Auszubildendenvertretung

Referent: Manuel Poblitzki

30.01.–03.02.2023; Berlin

Seminar – Vergabe von Verkehrsleistungen im Bereich Bus und Handlungsmöglichkeiten des Betriebsrats

Referent: Christian Gebhardt

14.06.–16.06.2023; Fulda

Grundseminar – Einführung in das Betriebsverfassungsrecht

Referent: Manuel Poblitzki

17.04.–21.04.2023; Wernigerode

04.09.–08.09.2023; Kassel

09.10.–13.10.2023; Erfurt

Seminar – Das Lieferkettengesetz und Handlungsmöglichkeiten für den Betriebsrat

Referent: Manuel Poblitzki

25.10.–27.10.2023

Aufbauseminar zum Betriebsverfassungsrecht – Mitbestimmung in sozialen Angelegenheiten

Referent: Manuel Poblitzki

20.03.–24.03.2023; Berlin

19.06.–23.06.2023; Bremen

21.08.–25.08.2023; Kassel

13.11.–17.11.2023; Dresden

Leiharbeit und Werkverträge

Referent: Manuel Poblitzki

27.11.–29.11.2023; Göttingen

SEMINARE POLITISCHE BILDUNG

Seminar – Meine Arbeit – Deine Arbeit

Referenten: Helmut Diener/Manuel Poblitzki

15.–17.02.2023; Neuhoof (bei Fulda)

Aufbauseminar zum Betriebsverfassungsrecht – Mitbestimmung in personellen Angelegenheiten

Referent: Manuel Poblitzki

08.05. - 12.05.2023; Erfurt

Grundseminar – Green Deal und Gute Arbeit

Referenten: Dirk Schlömer/Manuel Poblitzki

18.–20.10.2023; Neuhoof (bei Fulda)

Diese und weitere Seminare findet ihr auch im Seminarprogramm der EVA Akademie:
www.eva-akademie.de
Anmeldung erfolgt direkt über die EVA Akademie.



Editorial



Das Jahr 2022 wird uns allen in Erinnerung bleiben. Bei einem Rückblick kommt man nicht umhin, an die vielen schrecklichen Bilder aus der Ukraine zu denken, an die Menschen die dort leiden, an die unzähligen Toten. Unser ganz persönlicher Beitrag, um den russischen Diktator Putin aufzuhalten ist gemessen an den Entbehrungen und dem Leiden der Ukrainer selbst nur gering. Doch die explodierenden Energiepreise, die starke Inflation und auch die Ungewissheit über die Zukunft belasten uns alle. Vielleicht bringt uns der Mangel an konventioneller Energie jedoch auch voran.

Für die Mobilität gibt es nichts wichtigeres als einen noch stärkeren Ausbau der Schiene für Güter- und Personenverkehr und des ÖPNV. Die Fehler der Vergangenheit stehen dabei im Weg. Mangelnde Investitionen in die Infrastruktur, zu wenig Geld für den Nahverkehr und viel zu wenig Personal.



Unser vom BMAS gefördertes Projekt hat uns sehr geholfen, Verstöße aufzudecken und Gegenmittel zu entwickeln. Wir lassen nicht locker und machen weiter, auch in den kommenden Jahren. Wir wünschen uns, dass wir alle zum Jahreswechsel ein wenig zur Ruhe kommen und Kraft tanken können.

Euer mobifair-Team wünscht euch ein besinnliches Weihnachtsfest und ein friedvolles und gesundes neues Jahr 2023

Helmut Diener und Dirk Schlömer, Vorstand

Aus dem Inhalt



MOBIFAIR – MITGLIEDER-VERSAMMLUNG 2022 S. 4	Kommentar Helmut Diener: Aufwachen! S. 14
Projekt Arbeitsschutz und Unfallverhütung – Brennpunkt Verkehrsmarkt ... S. 11	Meinung: 49 Euro Ticket kommt! Und dann? S. 16
Verein Sozialmaut S. 12	

IMPRESSUM



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

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

Vorstand:
Vorsitzender:
Dirk Schlömer
[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

mobifair-Mitgliederversammlung 2022

mobifair-Mitgliederversammlung in Fulda. Rund 100 Mitglieder kamen mit großem Interesse und Freude zu unserem jährlichen „Event“. „Das ist eine große Wertschätzung unserer geleisteten Arbeit“, stellte der Vorsitzende des Präsidiums, Jörg Krüger, bei der Eröffnung fest. Die Tagesordnung sah alle wichtigen Beschlussfassungen mit der Wahl eines neuen Präsidiums für unseren gemeinnützigen Verein vor und war umrahmt von den politischen Ausführungen des neu gewählten EVG-Vorsitzenden Martin Burkert und der Grußworte wichtiger nationaler und internationaler Gäste, wie Alexander Kirchner, als Gründer von mobifair oder Gerhard Tauchner aus Österreich und Guy Greivelding aus Luxemburg von mobifair International. In seiner Eröffnungsrede hob der Vorsitzende des Präsidiums, Jörg Krüger, heraus, dass unser Verein mobifair auch in schwierigen Zeiten eng zusammensteht und er fand deutliche Worte gegen den Angriffskrieg Russlands gegen die Ukraine.



mobifair bleibt wichtig

Der Vorsitzende der EVG Martin Burkert hatte es sich nehmen lassen eine Bestandsaufnahme der aktuellen Situation im Verkehrsmarkt und der Positionen der EVG und mobifair vorzunehmen. Mit seinem Beitrag mit der Überschrift: „EVG und mobifair – ein starkes Team für gute Arbeit!“ verschaffte er den Anwesenden einen umfangreichen Überblick.

Er unterstrich die Wichtigkeit von mobifair und lobte die Arbeit des Vereins für die Verbesserung der Rahmenbedingungen in der Mobilitätswirtschaft. mobifair sei nach wie vor notwendig und mittlerweile in der Mobilitätsbranche und in der Öffentlichkeit zu einer eigenen Marke geworden. Mit plakativen Aktionen habe der Verein unermüdlich auf unfaire Bedingungen für die Beschäftigten im Verkehrsbereich hingewiesen. Mit Recherchen wird

skrupellosen Geschäftemachern das Leben schwer gemacht. Es folgen meist Anzeigen bei den Behörden oder sogar bei der Justiz und eine breite Öffentlichkeitsarbeit in den Medien, teils sogar in den anerkannten Magazinen im Fernsehen. Die Ergebnisse der Recherchen haben unvorstellbare Arbeitszeit-Verstöße beim Fahrpersonal, grenzenlose Ausbeutung bei Personaldienstleistern, kriminelle Methoden und illegale Arbeits-Einsätze bei Subunternehmen sowie das systematische Abkassieren mit Bildungsgutscheinen von der Agentur für Arbeit zum Vorschein gebracht. In diesem Zusammenhang machte Martin Burkert auf die Hotline bzw. die mobifair-App aufmerksam, mit der es möglich ist Verstöße dem Verein zu melden.

mobifair schaffe nicht nur deutliche Fakten im Rahmen der Recherchearbeit, sondern auch mit den fachlich fundierten Ergebnissen der Projektarbeit. Diese seien wichtige Impulse für die Politik und Bund und Ländern. Gerade beim Thema Personalübergang bei Ausschreibung und dem Schutz der Sozialstandards spiele mobifair eine große Rolle. Die gleichen Arbeits- und Sozialbedingungen müssen bei Beschäftigungsübergang beim neuen Arbeitgeber erhalten bleiben. Das sei ganz besonders auch bei Auszubildenden zu beachten. „Denn jede junge Kollegin und jeder junge Kollege, der der Branche den Rücken kehrt, ist ein großer Verlust für uns alle,“ so Burkert. Fachkräftemangel sei die große Herausforderung dieser Zeit, da seien sich Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände in der Kanzlerrunde einig gewesen.



Martin Burkert, EVG-Vorsitzender



Als gutes Beispiel für die funktionierende Zusammenarbeit zwischen EVG und mobifair, nannte Burkert die vereinbarte Kooperation mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Damit soll der Personalübergang bei Betreiberwechsel zur Regel werden. Das könne man als großen Erfolg verbuchen, da es dazu im Vorfeld eine gerichtliche Auseinandersetzung mit dem VRR gab. Jetzt bilde man eine gemeinsame Arbeitsgruppe mit EVG, mobifair und VRR.

Dieser konkrete Fall zeigt die wichtige Grundlagenarbeit, die mobifair leistet. „Die Gestaltung von Ausschreibungen ist wohl die wichtigste Weichenstellung für die Beschäftigten im SPNV und ÖPNV,“ betonte der EVG-Vorsitzende. Dabei sei die Aufklärungsarbeit die wichtige Basis. Denn nur so können sich Betriebsrätinnen und Betriebsräte rechtzeitig zusammen mit mobifair vorbereiten und auf Augenhöhe mit den Arbeitgebern und den zuständigen Politikern über die Ausschreibungsdetails diskutieren. Ein wichtiges Werkzeug und Informationsquelle dazu sei der mobifair-Vergabekalender.

Burkert sieht die strategische Arbeit von mobifair beim Thema Landestariftreuegesetzen, als weitere Säule der erfolgreichen Zusammenarbeit mit der EVG. In mühevoller Detailarbeit seien die unterschiedlichen Regelungen der Bundesländer miteinander verglichen und transparent aufbereitet worden. Dadurch sei der Druck auf die Landespolitik von Jahr zu Jahr gestiegen.

Heute haben nur zwei Bundesländer kein Tariftreuegesetz: Sachsen und Bayern. mobifair und die EVG seien aber auch dort an der weiteren Entwicklung beteiligt.

Martin Burkert schloss seine Rede mit einem Appell: „Die Aufgaben von mobifair werden nicht weniger. Es ist leider eine Tatsache, dass es in Teilen unserer Branche scheinbar vor Scharlatanen nur so wimmelt. Diese Ausbeuter versuchen auf Kosten der Beschäftigten und der Sicherheit, ihre Gewinne zu maximieren. Ihr, von mobifair, haltet als starker Fels in der Brandung dagegen. Wir bei der EVG sind sehr froh und dankbar, dass ihr euch dieser wichtigen Aufgabe mit Herzblut und Engagement widmet. Ihr zeigt, dass ein kleines, hoch-motiviertes Team viel bewegen kann. Dafür – im Namen der EVG – mein herzliches Dankeschön: für die Zusammenarbeit im Interesse der Beschäftigten. Lasst uns also auch in Zukunft eng zusammenarbeiten und die Branche im Sinne unserer Kolleginnen und Kollegen besser machen.“

*„...mit Herzblut
und Engagement...“*



Grußworte Alexander Kirchner, Vorsitzender Verein Sozialmaut

In seinem Grußwort ging Alexander Kirchner als Initiator der mobifair-Idee auf seine damaligen Beweggründe zur Gründung von mobifair ein. Ziel war es, etwas gegen einen Wettbewerb zu stellen, der in der Verkehrswirtschaft auf Kosten guter Beschäftigungsbedingungen letztendlich Billiganbietern den Vorzug gibt. Mit der Gründung des Fonds Soziale Sicherung wurde die finanzielle Grundlage dafür geschaffen, denn aus diesem Topf konnten neben den direkten Förderungen für EVG-Mitglieder auch indirekte Förderungen geleistet werden. Das war in den Jahren 2004 und 2005 und mobifair konnte letztendlich im April 2006 gegründet werden. Alexander Kirchner unterstrich, dass mobifair mit seiner erfolgreichen Arbeit den Beschäftigten in der Mobilitätswirtschaft einen großen Dienst erweist. Er forderte ein, dass jetzt alles dafür getan werden müsse, damit diese Idee ihre Fortsetzung findet. Deshalb sei die bevorstehende Tarifrunde nicht nur wichtig, um den Kolleginnen und Kollegen gute Löhne zu sichern, sondern auch die Leistungen aus dem Fonds soziale Sicherung weiter zukunftsfähig zu machen und damit mobifair fortführen zu können.

Alexander Kirchner verwies auf den nach seiner aktiven Zeit als Vorsitzender der EVG gegründeten Verein „Sozialmaut“. Hier nimmt mobifair ebenfalls eine wichtige Aufgabe ein. Zweck des Vereins Sozialmaut ist die Verbesserungen sozialer Bedingungen der Lkw-Fahrer. Diese sind oft wochenlang weit weg von ihrem zuhause unterwegs. Die Benutzung von Duschen und Toiletten der Raststätten können sie sich zumeist ebenso wenig leisten wie die teuren Mahlzeiten. Über das deutsche Mautsystem ließe sich das alles finanzieren. Mit einem Cent pro Kilometer wären die Kosten abgedeckt und vielen Menschen in dieser Branche geholfen. Das sei auch gut für die Eisenbahn, denn es schaffe fairere Wettbewerbsbedingungen auf der Schiene wie auf der Straße.

Alexander Kirchner beendete sein Grußwort mit einem Wunsch: „An dieser Stelle möchte ich mich bei euch für die Unterstützung bedanken. Ich wünsche mir, dass sich

mobifair, in Stück weit auch mein Baby, noch lange Zeit weiter besteht. Auch mit neuer Führung, die sich sicher auch neuen Aufgaben stellen wird. Auf weiterhin gute Zusammenarbeit.“

Grußworte Gerhard Tauchner, mobifair international

mobifair Deutschland sei für mobifair Österreich als Schwester-Organisation schon Jahrzehnte lang ein Vorbild, begann Tauchner, Vorsitzender von mobifair Österreich und Mitglied des Präsidiums der österreichischen Verkehrsgewerkschaft vida. „Henry am Zug“, war damals eine der Entscheidungshilfen, auch in Österreich mobifair zu gründen und gemeinsam mit der Gewerkschaft vida, solchen Unternehmen den Kampf anzusagen. Im Unternehmen Henry am Zug waren insbesondere Kolleginnen und Kollegen aus Ungarn beschäftigt, die man mit Dumpinglöhnen und schlechten Beschäftigungsbedingungen als Servicepersonal auf den Eisenbahnstrecken in Österreich und Deutschland zum Einsatz brachte. Gerhard Tauchner führte aus, dass gemeinsam mit mobifair in Deutschland grenzüberschreitend den MACHENSCHAFTEN auf den Grund gegangen werden konnte und den dort beschäftigten Kolleginnen und Kollegen Hilfe zukam. „Uns alle in der Gewerkschaft vida und selbstverständlich alle unsere Mitglieder von mobifair Austria verbindet eine enge Freundschaft zu euch. Insbesondere auch zu eueren Vorstand Helmut Diener. Das gilt selbstverständlich auch für die mobifairler aus Luxemburg, die bei dieser Mitgliederversammlung durch deren Vorsitzenden Guy Greivelding vertreten werden.“ fuhr Gerhard Tauchner weiter fort und schloss damit, auch im Namen von Guy Greivelding die besten Wünsche für alle Mitglieder von mobifair und dem Wunsch nach weiterer Zusammenarbeit mit mobifair in Deutschland und mit mobifair international.





Jahresbericht Vereinsentwicklung und Projektarbeit, Dirk Schlömer, Vorstand mobifair e. V.

Die Mitgliederzahlen seien seit Jahren stabil, bestätigte der neue Vorsitzende des mobifair-Vorstands Dirk Schlömer, die Vereinsentwicklung anhand der aktuellen Zahlen. Die Tendenz sei sogar etwas steigend. Dies wäre ein klarer Auftrag, die gute Vereinsarbeit fortzuführen. Damit ging er über zum Bericht des Langzeitprojektes. Im vergangenen Jahr sei viel passiert, so Schlömer. Allein im Busbereich wären viele Themen zu begleiten gewesen. In Holzminden wurden die Busverkehre der Regionalbus Braunschweig (RBB) ausgeschrieben. Zu Grunde lag dort ein Dumping-Tarifvertrag der Gewerkschaft Öffentlicher Dienst GÖD mit einem Stundenlohn von 12,01 Euro. mobifair stellte sich gegen diese Dumpingabsichten und begleitete Betriebsrat und EVG der RBB bei verschiedenen Aktionen. Erfolgreich konnte so der Aufgabenträger überzeugt werden, die Vergabe zu guten Konditionen durchzuführen und Lohndumping zu verhindern. Zu einem kompletten Versagen der Aufgabenträger kam es im Landkreis Mayen-Koblenz. Die Busleistungen sollten hier verdoppelt werden, doch ohne qualifiziertes Personal, ohne abgestimmtes Konzept und mangelhafter Beteiligung der Bevölkerung kam es zum totalen Chaos, bei dem Beschäftigte, ÖPNV Nutzer und Anwohner gemeinsam die Leidtragenden waren. Gerade im Schulbusverkehr kam es zu nicht tragbaren, gefährlichen Situationen. mobifair stellte sich hier hinter die Beschäftigten und verlangte, dass künftig mehr Wert auf qualitative Planung solcher Vergaben von Seiten des Aufgabenträgers (VRM) als auch von Seiten der Transdev Tochter VMR als Betreiber gelegt werden müsse.

Aber auch im Schienenpersonen Nahverkehr zeigte der Wettbewerb seine dunklen Seiten. Dirk Schlömer erklärte, dass die Abellio-Pleite mit Fug und Recht als das beste Beispiel dienen könne, wie Verkehrsausschreibungen nicht funktionieren. Nach dem Motto „der Billigste bekommt den Auftrag“ wurden Deutschland weit

über 500 Millionen Euro in den Sand gesetzt. Die Arbeitsplätze Tausender Beschäftigte waren bedroht, weil das Unternehmen falsch kalkulierte und die Aufgabenträger in NRW, Baden-Württemberg und Sachsen-Anhalt zu sehr den Versprechen von Abellio vertrauten, anstatt klare und nachprüfbare Qualitätsvorgaben zu machen und zu kontrollieren.

Positive Beispiele sollten aber nicht zu kurz kommen. mobifair klagte gemeinsam mit der EVG gegen den Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR). Dieser hatte bei einer Ausschreibung wiederholt keinen Personalübergang vorgegeben, obwohl es eine bundesgesetzliche Verpflichtung ist, von der nur im Ausnahmefall abgewichen werden darf. Die Folge der gerichtlichen Auseinandersetzung und der darauf folgenden Gespräche war eine Annäherung und in Folge eine Gemeinsame Vereinbarung zwischen mobifair und EVG mit dem VRR. Gemeinsam wurde vereinbart, dass es zukünftig einen gesicherten Personalübergang geben soll, eine robuste Personalausstattung durch nachprüfbare Konzepte, eine Absicherung der Beschäftigten und Steigerung der Qualität für die Reisenden.

Im Rahmen des Langzeitprojektes konnten nach mehrjähriger Verschiebung durch Corona die geplanten zwei Workshops zu den Wettbewerbsbedingungen in anderen europäischen Ländern durchgeführt werden. In Dänemark und Schweden konnten sich Vertreter von mobifair, EVG und DB Regio mit Teilnehmern der jeweiligen nationalen Gewerkschaften und Eisenbahnen austauschen. Dirk Schlömer wies darauf hin, dass mobifair für das kommende Jahr weitere Vergleiche durchführen wolle. Dabei seien die Länder nicht willkürlich gewählt, sondern begrenzen sich auf die wenigen Länder der EU, in denen Wettbewerb im Schienennahverkehr herrsche.

Die Tariftreue spielte von Anfang an bei mobifair eine große Rolle. Auch in diesem Jahr wurden die Landestariftreue gegenübergestellt und Änderungen analysiert.

Leider gehört dass unvermindert weiter zu einer der wesentlichen Aufgaben von mobifair, denn bei neuen politischen Verantwortlichen gab es in der Vergangenheit immer wieder auch negative Veränderungen der Tariftreue. „Wichtig ist es deutlich zu machen, welche Länder mit gutem Beispiel voran gehen und in welchen Bundesländern noch Nachholbedarf besteht.“, so Schlömer. In diesem Rahmen wurde 2022 der mobifairness-Preis gemeinsam mit der EVG an Anke Rehlinger übergeben, um das herausragende Landestariftreuegesetz im Saarland zu würdigen.

Auch Neuland wurde in diesem Jahr von mobifair betreten. Mit dem Projekt „Arbeitsschutz und Unfallverhütung – Brennpunkt Verkehrsmarkt“, wurde erstmals ein mobifair-Projekt vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales gefördert. Von der Antragsstellung bis zum Projektabschluss wurde mobifair vor neue Herausforderungen gestellt. Das komplette Team stellte sich dem

Projekt und konnte es so erfolgreich durchführen. Es umfasste Workshops, Recherchen, viel Austausch und Beratung, sowie Controlling und Berichte. Zwei Ergebnisse des Projekts werden auch zukünftig genutzt werden. Es wurde ein Praxisratgeber erstellt, der die Beschäftigten mit praktischen Informationen zu Arbeitsschutz und Unfallverhütung unterstützen soll und eine MeldeApp, die für eine schnellere Kontaktaufnahmen mit dem Verein und zum Austausch entworfen wurde, aber auch aktuelle Infos rund um die Mobilitätswirtschaft und mobifair bereithält.

„Alles in allem war es ein herausforderndes Jahr, dass wir als Verein gemeinsam gemeistert haben. Wir kämpfen tagtäglich dafür, dass es nicht nur einen fairen Wettbewerb gibt, sondern dafür, dass es einen fairen und guten Öffentlichen Verkehr in Deutschland gibt,“ betonte der mobifair-Vorsitzende Dirk Schlömer.



**Recherchebericht von Helmut Diener,
Vorstand mobifair e.V.**

[REDACTED]

[REDACTED]

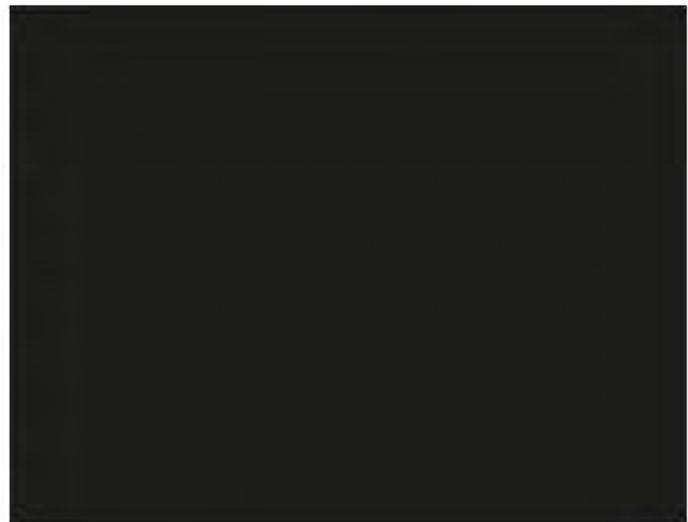
[REDACTED]

Das „Abgrabschen“ von Fördergeldern der Bundesagentur für Arbeit nimmt auch kein Ende. Das beschäftigt auch die Medien und werden zeitnah darüber berichten. „Systemrelevante und qualifizierte Berufsbilder zu opfern und diese durch „Anlernjobs“ zu ersetzen, lassen wir nicht zu,“ appellierte Helmut Diener an die Versammlung. Das muss alles auf den Prüfstand. Es muss Schluss sein, dass hier das Eisenbahn-Bundesamt den Hut auf hat und entscheidet wer ausbildet, wer prüft, aber das Ganze nicht kontrolliert, wie das abzulaufen hat. „Das EBA ist überfordert,“ bekräftigte Diener. Es werden mehr Zulassungen erteilt, als kontrolliert werden kann. Das eröffnet dubiosen Machenschaften Tür und Tor und sorgt bestimmt nicht für einen sicheren Zugbetrieb mit qualifiziertem Personal. „Erst gut ausgebildetes Personal, dann Zug oder Bus“, fordert mobifair. Umgekehrt geht das nicht und ruiniert den Verkehrsmarkt.

Helmut Diener bedankte sich bei allen Mitstreitern und will auf dem Weg in den Ruhestand etwas mehr im Hintergrund treten. Er betonte aber dabei den Hintergrund, denn im Untergrund sind andere. „Das war es noch nicht, ihr werdet mein Hobby,“ adressierte er an diese zwielfichtigen Ausbeuterunternehmen.

Jahresabschluss 2021, Revisionsbericht, Entlastung des Präsidiums und Vorstellung Haushaltsplan 2023

Im Rahmen der Tagesordnung stellte Hans-J. Rath den Jahresabschluss 2021 vor. Der Revisionsbericht der Rechnungsprüfer wurde von Michael Küster vorgetragen. Dabei gab es keine Beanstandungen und er empfahl somit, das Präsidium zu entlasten. Darüber hinaus lobte er Kollegin Natascha Nimbler für die hervorragende Vorbereitung des Prüfungstermins. Die Entlastung des Vorstands und der Rechnungsprüfer wurde einstimmig



beschlossen. Im Anschluss stellte Dirk Schlömer im Detail den Haushaltsplan 2023 vor. Er erläuterte die besondere Bedeutung des Jahres 2023, in dem der Verein erstmalig ohne neue Projektgelder zurechtkommen muss. Jörg Krüger, bisher der amtierende Vorsitzende des Präsidiums, übergab mit seiner letzten Amtshandlung als mobifair-Präsident, das Wort an die Wahlkommission.



NEUES JAHR – NEUES BÜRO

Wir ziehen um. Ab dem 01.01.2023 findet ihr mobifair in neuen Büroräumen. Unsere neue Anschrift lautet:

**Weilburger Straße 24
60326 Frankfurt am Main**

Daher sind wir vom 19.12.22 bis 08.01.23 ggf. nur eingeschränkt erreichbar. Wir bitten um Verständnis.

Euer mobifair-Team



v. l. : Jolanta Skalska, Reiner Kolb, Peter Henke, Heino Seeger, Jennifer Krämer, Reiner Bieck, Felix Lenz, Anna Gmeiner und Björn-Markus Gerlach

Wahlen des Präsidiums

Die Wahlen des Präsidiums und der Revisionskommission wurden unter der Leitung von Johann Gebhardt als Sprecher der Wahlkommission durchgeführt. Jörg Krüger trat, wie drei weitere Präsidiumsmitglieder nicht mehr zur Wahl an. Das mobifair-Tema bedankte sich bei ihm, sowie bei Guntram Grasy, Helmut Jeck und Stephan Stobbe.

Das mobifair-Präsidium besteht aus einem Vorsitzenden oder einer Vorsitzenden, eine/r Stellvertreter*in und sieben weiteren Mitgliedern. Für den Vorsitz bewarb sich Reiner Bieck, Bevollmächtigter des Vorstandsvorsitzende der DEVK. Er führte in seiner kurzen Bewerbungsrede aus, dass er mobifair bereits seit Jahren gut kenne und die Zukunft von mobifair sehr gerne mitgestalten möchte. Gemeinsam mit dem Team und den Mitgliedern wolle er auch neue Ideen umsetzen. Reiner Bieck wurde einstimmig gewählt. Zur stellvertretenden Vorsitzenden wurde, ebenfalls einstimmig, Jennifer Krämer gewählt. Sie war bereits Mitglied des Präsidiums und führte aus, dass sie gerne den Weg von mobifair weiter mitbestim-

men möchte und mit ihrer Expertise dem Verein zur Seite stehen will.

Die weiteren Mitglieder des Präsidiums setzen sich wie folgt zusammen, Björn Markus Gerlach, Abteilungsleiter Grundsatz, Politik und Unternehmensmitbestimmung bei der EVG, Anna Gmeiner, Jugendsekretärin des DGB in Bayern, Peter Henke, Rechtsanwalt im Datenschutzbeirat der DB AG, Reiner Kolb, Bereich Bus ver.di, Felix Lenz, Lokrangierführer und Betriebsrat DB Cargo und aktiver Gewerkschafter in der EVG, Heino Seeger, Eisenbahnbetriebsleiter und Jolanta Skalska, Bereich Europa und Internationales bei der EVG. Diese Mitglieder wurden ebenfalls einstimmig gewählt und komplettierten das mobifair Präsidium.

Reiner Bieck verabschiedete mit Dirk Schlömer und Helmut Diener die ausscheidenden Mitglieder des Präsidiums. „Die Verbundenheit wird bleiben und der Austausch wird auch weiterhin stattfinden,“ so Bieck.

Schlusswort des Vorsitzenden des Präsidiums Reiner Bieck

Reiner Bieck nutzte die Schlussworte, um die wichtige Position von mobifair deutlich zu machen, „mobifair steht für fairen Wettbewerb und fair ist, wer sich an Spielregeln hält. mobifair wird sich weiter dafür einsetzen, dass diejenigen, die sich nicht daran halten, ins Licht gerückt werden. Nicht mit der Taschenlampe, sondern mit dem Scheinwerfer. mobifair bleibt das Sprachrohr derjenigen, die sonst nicht zu hören sind. Ich freue mich auf die Zusammenarbeit mit meinem bunt gemischten Präsidium, mit diesem Fach- und Sachverstand für die Ziele von mobifair zu kämpfen.“





PROJEKT ARBEITSSCHUTZ UND UNFALLVERHÜTUNG - BRENNPUNKT VERKEHRSMARKT

Das vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS) geförderte mobifair-Projekt ist abgeschlossen und wir sind mächtig stolz auf das Ergebnis und was wir damit erreichen konnten.

Für mobifair war es das erste Mal, dass wir Fördermittel des Bundes für unsere Projektarbeit einsetzen konnten und das brachte u. a. auch wegen der formalen Vorgaben einige neue Herausforderungen. Erschwert wurde unsere Arbeit leider durch die andauernde Corona Pandemie. Die wichtige Arbeit vor Ort, aber auch Workshops mit persönlichem Austausch lässt sich nicht einfach durch Videokonferenzen oder E-Mails ersetzen.

Unser Projekt war in mehreren Teilen aufgebaut und entsprechend arbeitsintensiv, weshalb wir zeitweise auch zusätzliche personelle Unterstützung an Bord hatten.

Mit einer Onlineschulung wurden Grundinformationen über die Arbeit der Berufsgenossenschaften und Praxisbeispiele über die Verstöße und die Einhaltung des Arbeitsschutzes vermittelt. Fachkundig zur Seite stand dabei unser Fachanwalt Ansgar Dittmar. Darauf aufbauend wurde von mobifair ein „kleiner“ Praxisratgeber entwickelt. Vorgabe war hierzu, eine leicht verständliche und praxisorientierte Arbeitshilfe zu erstellen, die für alle Beschäftigten bei Bussen und Bahnen Beispiele bereithält und die Kontaktaufnahme mit helfenden Stellen erleichtert, denn nur wer weiß, was richtig und falsch ist und nur wer weiß, wer helfen kann, der kann sich auch zur Wehr setzen.

Ein großer Bereich war und ist die Recherche von Verstößen gegen den Arbeitsschutz und die Unfallverhütung. Wir haben diesem schlimmen Thema viel Zeit gewidmet und einiges auf der Schiene, wie auch auf der Straße aufgedeckt. Dabei ist meistens viel kleinteilige und zeitintensive Detektivarbeit gefragt. Im Mittelpunkt stehen dabei immer der Schutz und das Vertrauen der Kolleginnen und Kollegen vor Ort. Denn natürlich wissen die entsprechenden Unternehmen, dass sie gegen Gesetze verstoßen und deshalb ist der Druck auf die Beschäftigten enorm. mobifair wird hierüber auch in Zukunft berichten und dazu auch den neuen Schutz des sog. Hinweisgeberschutzgesetzes nutzen und für die Beschäftigten der Mobilitätswirtschaft eine Meldestelle im Sinne dieses Gesetzes aufbauen.

Ein wichtiges Handwerkszeug dazu wird unsere nagelneue mobifair Meldeapp sein. Diese ist ebenfalls im Zuge des vorgenannten vom BMAS-geförderten Projektes von mobifair entwickelt und getestet worden. In einer ersten Phase steht sie als sog. Web App zur Verfügung. In Kürze wird sie auch im Apple App Store und im Google Play Store kostenfrei angeboten. Neben der Möglichkeit von vertraulichen Meldungen an mobifair bspw. über Verstöße gegen den Arbeitsschutz, werden wir euch dort auch mit Newsticker, Infos über unsere Arbeit und Schulungsangeboten auf dem Laufenden halten.

Wichtig für mobifair ist es, dass wir auch mit Hilfe des BMAS etwas aufbauen konnten, was uns in unserer künftigen Arbeit weiter unterstützen wird.

Verein Sozialmaut

Vor 2 Jahren erfuhren wir erstmals von der Idee Alexander Kirchners, dem ehemaligen Vorsitzenden der EVG, eine Initiative zur Verbesserung der Sozialbedingungen von LKW-Fahrer*innen zu starten. Zum Großteil sind die zumeist osteuropäischen Fahrer*innen monatelang unterwegs und das Geld reicht kaum zum Leben aus. Für mobifair war schnell klar, dass wir die Initiative von Alex unterstützten. Denn uns ist auch der faire Wettbewerb auf der Straße und zwischen Straße und Schiene wichtig. Nun ist der Verein Sozialmaut e.V. offiziell gegründet und Alex steht uns als frisch gewählter Vorsitzender zu einem kurzen Interview zur Verfügung.



Alexander Kirchner
Vorsitzender des Vereins Sozialmaut

mobifair: Bei dem neuen Verein soll es ja im Wesentlichen um eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen für LKW-Fahrer gehen. Was hat dich angetrieben, nach deiner beruflichen Tätigkeit als Gewerkschaftler, zuletzt als langjähriger Vorsitzender der EVG, dieses Projekt in Angriff zu nehmen?

Alexander Kirchner: In meiner langen gewerkschaftlichen Arbeit auf nationaler und europäischer Ebene konnte ich immer wieder erfahren, wie prekär die Bedingungen für Berufskraftfahrer*innen sind. Im Vergleich der Arbeits- und damit verbundenen Lebensbedingungen der Beschäftigten im Transportbereich, sind die Menschen die auf unseren Straßen arbeiten müssen am unteren Ende der Skala zu finden.

Was sind die besonderen Herausforderungen in dieser Branche?

Mit klassischer gewerkschaftlicher Arbeit von Interessensvertretung in den Betrieben und der Gestaltung von Tarifverträgen mit den Arbeitgebern sind insbesondere die Bedingungen für im Ausland Angestellte Beschäf-

tigte, die in Deutschland eingesetzt werden, nicht zu lösen.

Deshalb bleibt bisher nur die Möglichkeit über Einfluss auf nationale und europäische Gesetzgebung, Verbesserungen für die Kolleginnen Kollegen zu erreichen.

Wie schwer und zäh es ist, hier Erfolge zu erreichen, belegt die Arbeit der europäischen Gewerkschaften in den letzten Jahrzehnten. Dennoch ist es unverzichtbar weiter auf nationaler und europäischer Ebene bei der Politik für bessere Rahmenbedingungen von Beschäftigten im Transportbereich zu kämpfen.

Wie will der Verein Sozialmaut diese schwierige Aufgabe meistern und die Arbeits- und Sozialbedingungen der LKW-Fahrer verbessern?

Europäisch einheitliche Mindeststandards bei Arbeitsbedingungen und Ländergrenzen übergreifende Tarifregelungen wären eine gute Antwort zur Verbesserung der Bedingungen für viele Arbeitnehmer*innen, die grenzüberschreitend arbeiten müssen. Bis dahin ist jedoch in Europa noch ein langer Weg zu beschreiten. Gleichfalls kam die Idee, auf nationaler Ebene in Deutschland das bestehende Mautsystem zu nutzen um direkt von den Arbeitgebern ein Beitrag zu erheben, der zur Verbesserung der Lebens- und Arbeitsumstände von Berufskraftfahrer*innen eingesetzt werden kann.

Warum sollen die Unternehmen über das Mautsystem nur für die Kosten aufkommen die durch die Nutzung der LKW's und Busse für den Bau und Unterhalt der Straßen notwendig sind. Sie sollen auch die Kosten tragen, die für menschenwürdigeren Bedingungen ihrer Beschäftigten aufgewandt werden müssen. Das ist die Grundidee der Sozialmaut, und das Ziel unseres Vereins Sozialmaut e.V. dies mit Hilfe der Politik in Deutschland umzusetzen.

Herzlichen Dank für das Interview und viel Erfolg bei der Umsetzung dieser wichtigen Ziele.

Lkw-Fahrer*innen

Sie halten unsere Gesellschaft am Laufen, doch sie leben isoliert und abgehängt auf unseren Autobahnratsstätten

Volle Autobahnparkplätze, wer kennt das nicht. Meist vollgestellt mit Lkws, meist abends und nachts und an den Wochenenden. Viele die an einem Freitag auf der Autobahn zu einem schönen Wochenendausflug fahren und am Sonntag zurückkommen, sehen immer noch die gleichen Lkws dort stehen. Die Fahrer*innen sind gezwungen die Wochenruhezeit auf den Parkplätzen zu verbringen – isoliert vom Leben in den Städten und weit entfernt von ihren Familien.

Warum ist das so und muss das so bleiben?

Aufgrund der Gesetzeslage in der EU ist es Unternehmen und Fahrer*innen aus anderen EU-Ländern gestattet in jedem anderen Land zu arbeiten, bzw. Dienstleistungen anzubieten. Wegen der großen Differenz bei den Mindestlöhnen zwischen Ländern wie Frankreich, den Niederlanden oder Deutschland und den Ländern aus Südosteuropa lohnt es sich für die Unternehmen Fahrer aus diesen Ländern in den Ländern fahren zu lassen, wo sie sonst hohe Löhne zahlen müssten. Und diese Unternehmen nutzen nicht nur das extrem hohe Lohngefälle aus, sondern auch noch die schlechten Regeln der EU im Straßengütertransport. Fahrer*innen bleiben so in der Regel Monate lang auf der Straße unterwegs. Vielfach kommen sie nur ein bis zweimal im Jahr nach Hause.

Doch das ließe sich vermeiden. Lkws könnten sich zum Beispiel im Begegnungsverkehr auf der Hälfte der Strecke treffen. Die Fahrer könnten ihre Fahrzeuge tauschen und wieder an ihren Heimatort zurückkehren. Eine konsequente Verlagerung von Gütern auf die Schiene im



Stefan Thyroke,

Bundesfachgruppenleiter Speditionen, Logistik, Kurier-, Express- und Paketdienste
ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft Ressort 2

kombinierten Verkehr würde ebenfalls helfen. Nach dem geltenden EU-Recht müssten Fahrer und Lkws ohnehin spätestens alle acht Wochen zum Betriebssitz zurückkehren. Doch die Unternehmen halten sich nicht daran und Kontrollen, die solche Verstöße aufdecken, sind selten.

Es muss also nicht sein, dass Lkw-Fahrer*innen wie Nomaden leben. Es müsste also nicht so bleiben. Nur schauen leider nicht genügend Leute hin, wie es den Lkw-Fahrer*innen damit geht. Unsere Kolleg*innen, egal woher sie kommen, haben Besseres verdient. Die Idee einer Sozialmaut, die von den Unternehmen für jeden LKW-Kilometer zu zahlen ist und den Fahrer*innen zu Gute kommt, ist damit der richtige Weg.



AUFWACHEN!

von Helmut Diener

.....
 Dringlichster Klimaschutz mit Unterstützung einer notwendigen Verkehrswende ohne ausreichendes Personal und einer maroden Infrastruktur. Herzlichen Glückwunsch und Guten Morgen Deutschland. Nun bekommen wir die Quittung aus den letzten Jahrzehnten mit geringem Interesse für die Folgen eines Ozonlochs, ohne die Stärkung der Schiene und ohne zukunftsorientierte Personalzuführungen. Übrigens gilt das auch für den Busbereich im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als wichtige Säule in einem funktionierenden Verkehrssystem.

Wenn mobifair immer wieder betont hat, dass das System bröckelt, müssen wir heute feststellen, dass das System bricht. Eine notwendige Verkehrswende funktioniert leider nicht mit Beschlüssen von Billigtarifen. Für mehr Güter auf die Bahn und mehr Fahrgäste in Züge und Busse braucht man neben einer funktionierenden Infrastruktur bestens bezahlte und qualifizierte Arbeitsplätze im Verkehrsmarkt. Also lukrative Arbeitsplätze und keine billigen Jobs. Wir brauchen auch keine Hemmschuhe mehr, die durch ihre Billigheimer Vergabepolitik einen fairen Wettbewerb verhindern. Wir brauchen keine Regeln die Unternehmen dazu animieren Tarifflicht zu betreiben, ihre Beschäftigten nicht ordentlich behandeln und dazu noch unkontrolliert walten und schalten können. Deshalb sagen wir auch hier „Aufwachen“.

Wir erleben es fast täglich. Zu viele Zugfahrten und zu wenig Personal verursachen Überbelastungen. Unkontrollierte und teils zu kurze Ausbildungen und Qualifizierungen sorgen für Unsicherheit beim Personal und sind die Wurzeln für unsichere Zugfahrten. Immer wieder passieren vermeidbare Unfälle, über dessen Ursache wir nicht spekulieren werden. Die wahre Ursache herauszufinden ist Sache der Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung. Eines wollen wir aber wissen: Unter welchen Beschäftigungsbedingungen waren die am Unfall beteiligten Eisenbahner*innen eingesetzt. Wie waren diese qualifiziert und ausgebildet und wie lange am Unfalltag schon im Dienst.

Damit es künftig besser funktioniert, ist es notwendig zu handeln:

- Wer einen Zug oder Bus fährt und für die Zugfahrt Verantwortung trägt, muss das mit eigenem Personal tun.
- Wer einen Zuschuss für eine Ausbildung will, der muss auch selbst im dualen System ausbilden.
- Wer viele Eisenbahnverkehrsunternehmen und Ausbildungsschulen zulässt, muss diese auch kontrollieren.
- Die Anzahl der Züge und Busse muss sich nach der Anzahl qualifizierter Beschäftigung richten.

Also umdenken. Nicht was man will zählt, sondern das was geht.





Das heißt im Umkehrschluss:

- Ohne qualifizierte Fachkräfte fährt kein Zug und kein Bus.
- Schluss mit den Bildungsgutscheinen, hin zu einer betrieblichen Ausbildungsförderung.
- Personaldienstleister oder Eisenbahnerverleiher braucht keiner.

Damit die Qualifizierung und Ausbildung wieder ein hochwertiges hochwertiges Niveau erreicht, ist es dringend erforderlich das System der „schnellen Rekrutierung“ zu ändern.

- Quereinstieg muss zur Ausnahme werden und fordert eine abgeschlossene Berufsausbildung.
- Aus der Funktionsausbildung wird eine Umschulung.
- Einstiegsvoraussetzungen in der Qualität des Marktführers.
- Einheitlicher Rahmenlehrplan und zentrale Prüfungsdatenbank.
- Begleitung und Prüfung durch die IHK.

Dazu gehört eine Evaluierung der Zulassung solcher Schulen. Wir meinen, dass die derzeit zuständige Behörde, das Eisenbahn-Bundesamt, personell überfordert ist. Die Zulassungen finden unseres Wissens meist in Form sogenannter „Dokumentenprüfungen“ statt und die Kontrollen sind mehr als unzureichend. Die berufliche Aus- und Fortbildung muss hin zur IHK. Dort ist die Kompetenz und hier sehen wir einen größeren Schutz für die Berufsbilder.

Solche Forderungen sind „Sprengstoff“ in der Branche. Muss es aber nicht sein, wenn man sich besser sortieren würde. In Gesprächen mit den Wettbewerbsverbänden oder dergleichen gibt es schon die eine oder andere Übereinstimmung. Es liegt scheinbar an der Nachhaltigkeit oder fehlenden Willen unseren Themen mit einer

wohlwollenden Aufmerksamkeit zu begegnen. Unsere Türe ist auf.

Nicht jedoch für alle. Für diejenigen Verbände und Unternehmen, die Ausbeutung unterstützen oder anwenden, ist unsere Türe geschlossen, aber die bei der Justiz offen. Wir werden nämlich weiter die Branche im Auge behalten und die dubiosen Machenschaften aufdecken und zur Anzeige bringen.

mobifair ist bekannt, dass viele Lokführer in Deutschland arbeiten und ungerecht behandelt werden. [REDACTED]

[REDACTED] Keiner muss sich das gefallen lassen. Es gibt auch viele gute Bahnunternehmen in Deutschland.

Unser Grundgesetz schützt im Artikel 12 die freie Wahl des Arbeitsplatzes und schützt den Einzelnen in seinem Entschluss eine konkrete Beschäftigungsmöglichkeit in dem gewählten Beruf zu ergreifen, beizubehalten oder aufzugeben.

Wir helfen gerne. Auf mobifair kann man sich verlassen.



Meinung: 49 Euro Ticket kommt! Und dann?

.....
Bundestag und Bundesländer haben sich verständigt. Das 49 Euro Ticket soll als ständiges Angebot Menschen vom Individualverkehr in Busse und Bahnen locken. Es soll bundesweit gültig sein und die Nutzung aller Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs auf der Schiene und der Straße beinhalten.

Für die Nutzer war das 9 Euro Ticket, das dieses Jahr von Juni bis August angeboten wurde, ein voller Erfolg. 52 Mio. Tickets wurden verkauft, 20 Prozent Neukunden konnten für den Öffentlichen Nahverkehr begeistert werden, 17 Prozent stiegen vom Auto auf den Öffentlichen Nahverkehr um und 88 Prozent der Reisenden waren mit dem Angebot zufrieden. Der Hauptgrund neben dem günstigen Preis war, dass dieses neue System sehr einfach nutzbar war. Jeder, der in einer fremden Stadt schon mal versucht hat, ein passendes Ticket dem Automaten zu entlocken weiß, was damit gemeint ist.

Insgesamt gibt es in Deutschland 133 Verkehrsverbünde mit ebenso vielen Preissystemen und Übergangstarifen wie aus der Kaiserzeit. Die Preisgestaltung selbst, ist ebenfalls undurchschaubar. Günstige Monatskarten sind in manchen Städten bereits ab rund 50 Euro zu erhalten. Kommt man aus dem Umland, dann werden leicht bis über 300 Euro im Monat fällig. Aus Kundensicht ist das 49 Euro Ticket also ein großer Fortschritt.

mobifair sieht jedoch auch die andere Seite. Aus der Sicht unserer Kolleginnen und Kollegen bei Bahn und Bus fällt die Bilanz nämlich nicht so positiv aus. Die Überlastung des Personals wie im diesjährigen Sommer ist dauerhaft nicht möglich. Wenn mit dem 49 Euro Ticket ein ebenso großer Zuwachs an Nutzern erfolgt, dann kann das nur mit deutlich mehr Personal geschehen. Außerdem muss klar sein, dass ohne Ausbau der Infrastruktur sowie zusätzliche Züge und Busse, der Zuwachs an Reisenden nicht dauerhaft bewältigt werden kann. mobifair ist zudem davon überzeugt, dass Bund und Länder die Kosten für ein solches Ticket viel zu gering angesetzt haben. Denn 3 Mrd. Euro zusätzlich und eine höhere Dynamisierung der Regionalisierungsmittel, die

den SPNV finanzieren, reichen wohl gerade aus, um Inflation, höhere Energiepreise und steigende Löhne zu bezahlen. Wir sehen außerdem die Gefahr, dass Aufgabenträger im SPNV überlegen, Verkehre auszudünnen.

Beim Bus sieht es noch schlimmer aus. In den Städten fahren zumeist Stadtverkehrsbetriebe, deren Verluste von den Städten getragen werden. Steigen diese durch fehlende Fahrgeldeinnahmen, geraten Städte mit leeren Kassen in Bedrängnis. Im ländlichen Raum, deren Einwohner*innen ohnehin wesentlich geringere Vorteile durch das 49 Euro Ticket haben, wird es noch dramatischer. Die Busunternehmen finanzieren die Fahrten oft eigenwirtschaftlich durch Ticketpreise und finanzielle Ausgleichs für Schülerverkehre. Nur geringe Verluste bei den Einnahmen führen deshalb zur Rückgabe von Konzessionen. Bei den klammen kommunalen Haushalten werden dann wohl reihenweise Verkehre gestrichen.

Welche Auswirkung das auf die ganze Branche haben wird, darüber darf spekuliert werden. Am Ende könnten es jedoch die Beschäftigten sein, die mit Mehrbelastung oder Arbeitsplatzverlust die Zeche zahlen. Die Kunden werden dann ebenfalls enttäuscht sein, wenn sie mit ihrem günstigen Ticket dann vergeblich auf Busse und Bahnen warten. Im Übrigen lassen sich die Klimaschutzziele lassen sich so jedenfalls nicht erreichen.