



VERKEHR

*Was ändert sich  
in Deutschland?*

# UNSERE APP IST DA!

- Schneller über deine Rechte informieren
- Einfacher mit uns in Kontakt treten
- Missstände online melden (auch anonym)
- und vieles mehr ...

JETZT HAST DU  
MOBIFAIR STETS  
GRIFFBEREIT!



NEWTICKER  
FOTOGALERIEN  
BROSCHÜREN  
RATGEBER  
FORMULARE  
CHATS

Jetzt App  
downloaden:



# Editorial



Momentan gibt es keine Woche ohne neue Meldungen zu Eisenbahn und Öffentlichem Nahverkehr. Wir würden uns ja über soviel Aufmerksamkeit freuen, wenn es denn jetzt wirklich professionell mit der Ertüchtigung der Schiene und des ÖPNV vorwärtsgehen würde. Doch das Gegenteil ist der Fall. Das 49 Euro Ticket droht, bei der Umsetzung ein Desaster zu werden, da immer noch zu viele Fragen ungeklärt sind. Gut gemeint ist halt nicht immer auch gut gemacht!

Verkehrsminister Wissing will die Straßen massiv ausbauen, in der irrigen Annahme, dass es eine weitere Verschiebung von der Schiene auf die Straße gibt und man das so hinnehmen müsse. Dazu verwechselt die EU Kommission eine Förderung der Schiene mit der Förderung des Wettbewerbs auf der Schiene um bestehende Verkehre. Eine verantwortungsvolle Politik schaut anders aus.

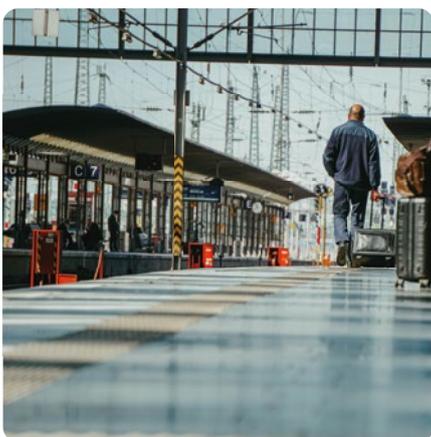
Bei der neuen Tf-Führerscheinrichtlinie der EU wird dann auch deutlich, dass man offensichtlich nicht einmal den Unterschied zwischen Brummifahrer und Lokführer kennt.

Mit der neuen „Wistleblowerrichtlinie“ hat die EU jedoch etwas sehr sinnvolles zum Schutz der Beschäftigten erarbeitet. Um so schlimmer, dass es in Deutschland so lange dauert, daraus ein gutes und schützendes Gesetz zu machen, damit die „schwarzen Schafe“ auch auf der Schiene endlich vom Markt verschwinden.

Viele Themen haben wir in dieser mopinio Ausgabe zusammengefasst, denn es ist eine Zeit in der viele Weichen für die Zukunft gestellt werden und wir müssen aufpassen, dass die Fahrt nicht vor dem Prellbock endet.

*Helmut Diener und Dirk Schlömer, Vorstand*

# Aus dem Inhalt



**VERKEHR –**

Was ändert sich in Deutschland? ..... S. 4

**DAS DEUTSCHLANDTICKET – WAS KOMMT AUF UNS ZU? .....** S. 4

Betriebsübergang oder nicht? .. S. 7

RLP will vorlegen bei landesweiten ÖPNV-Standards..... S. 8

**EU-Kommission:**

Öffentlicher Verkehr: Isoliert sich völlig..... S. 8

**Whistleblowergesetz:**

Schutz für Informierende. .... S. 10

Triebfahrzeugführer: Zusatzbescheinigungen

auf dem Postweg ..... S.13

**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



## Was ändert sich in Deutschland?

Wir leben in einer sehr bewegten Zeit. Krieg, Inflation, Lieferengpässe und Energiekrise betreffen jeden Haus-halt. Dazu fehlen im Sektor Mobilität unzählige Fachkräfte. Es scheint auch fast vergessen, dass wir dringend eine Mobilitätswende vollziehen müssen, um die schlimmsten Folgen des Klimawandels noch abzuwenden.

Verlagerung von der Straße auf die Schiene in Deutschland? Fehlanzeige! Fokus auf mehr öffentlichen Ver-kehr in der EU? Fehlanzeige! Stattdessen setzt man auf mehr Wettbewerb, geringere Standards und einen Ausbau der Straße. Für uns gehören die Menschen und ein gutes Lebensumfeld in den Mittelpunkt, nicht Wettbewerb, Rendite und Profit, egal ob wir von den Nutzern der öffentlichen Mobilität sprechen oder von den Beschäftigten. Diese Ausgabe widmen wir den derzeit aktuellsten Themen.

## DAS DEUTSCHLANDTICKET – WAS KOMMT AUF UNS ZU?

Es ist beschlossene Sache, das neue Deutschlandticket kommt zum 1. Mai. Doch schon der Namenswechsel vom 49 Euro zum Deutschlandticket wirft erste Fragen auf. Bleibt der Preis bei 49 Euro? Was kann passieren, wenn das Geld zur Finanzierung nicht ausreicht?

Zunächst einmal begrüßt mobifair e. V., dass sich im deutschen Verbund- und Tarifwarr endlich etwas ändert, dass es einfacher wird, die „Öffis“ zu nutzen. Die jetzigen Abopreise variieren zwischen rund 50 € bis über 300 € Euro im Monat bei 133 unterschiedlichen Verbänden und verbundfreien Regionen. Verglichen mit allen anderen Ländern der EU ist das völlig aus der Zeit gefallen.

Doch wir haben im vergangenen Sommer erlebt, welche Belastungen durch das 9-Euro-Ticket für das gesamte System und die Kolleginnen und Kollegen entstanden sind.

Nun war es im Sommer sicherlich ein besonderer Anreiz für sehr wenig Geld, das gesamte Land erkunden zu können, aber die Auswirkung auf den täglichen Berufsverkehr sind weitgehend unbekannt. Das neue Ticket trifft auf einen jetzt schon in weiten Teilen überlasteten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit hohem Kostendruck und viel zu wenig Personal. Auch finanziell war das für drei Monate im vergangenen Sommer geltende 9-Euro-Ticket nicht mit einer dauerhaften Einführung zu vergleichen.

Zumindest die Finanzierung scheint für dieses Jahr gesichert zu sein. Bund und Länder übernehmen je zur Hälfte 3 Mrd. Euro und was noch wichtiger ist, sie zahlen auch mehr, wenn das Geld nicht ausreicht. Doch diese Zusage gilt nur zeitlich befristet.

### FOLGENDE PROBLEME SIEHT MOBIFAIR:

- Bei dem bestehenden Kostendruck wird sehr oft an einer robusten Personalmenge und guten Beschäftigungsbedingungen gespart. Das führt schon jetzt zum Ausfall von Zügen und Bussen durch ein Abwandern von Beschäftigten in andere Branchen oder mangelhafte Planung. Tariffucht, ein Aufspalten von Verkehrsleistungen und Vergabe an zahlreiche Subunternehmen gefährdet ebenfalls gute Verkehrsleistungen.
- Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) lebt von langlaufenden Verkehrsverträgen zwischen 10 bis 15 Jahren mit einem Ausgleich der Verluste. Sind sich die Aufgabenträger nicht sicher, ob sie über diesen Zeitraum die Verträge finanzieren können, dann werden sie das Risiko in künftige Verträge aufnehmen, ggf. Linien ausdünnen oder streichen und auch nur verhalten in einen Ausbau weiterer Angebote investieren.
- In den Ballungsräumen fahren oft kommunale Unternehmen im ÖPNV. Verluste werden durch die Kommunen getragen. Doch ob die bereit sind, weitere Kosten selbst zu tragen, darf angesichts der öffentlichen Kassenlage bezweifelt werden.



## ...viele offene Fragen...

- Im ländlichen Raum werden die Busverkehre fast ausschließlich eigenwirtschaftlich betrieben. Das heißt, sie müssen mit den Fahrgeldeinnahmen zurechtkommen. Reicht das künftig nicht mehr aus, dann müssen all diese Leistungen öffentlich vergeben werden. Bei klammer Kassenlage droht die Streichung vieler Linien.
- Nicht berücksichtigt ist dabei, dass derzeit hohe Kostensteigerungen in allen Bereichen zu verzeichnen sind, so auch bei den Betriebs- und Personalkosten des öffentlichen Verkehrs. Hinzu kommt, dass es nicht darum gehen kann, den Status quo des öffentlichen Nahverkehrs zu halten, sondern das die Kapazitäten verdoppelt werden sollen und gleichzeitig hohe Investitionskosten für einen Umbau zur Klimaneutralität der gesamten Branche anfallen werden.

mobifair sieht also immer noch viele offene Fragen zum neuen Deutschlandticket. Einer der wichtigsten Punkte ist jedoch eine robuste Personalausstattung sowie gute Beschäftigungsbedingungen, denn ohne Personal fahren keine Züge, keine Stadtbahnen und keine Busse. Es wird sich zeigen, ob der Preis von 49 Euro gehalten werden kann. Zu wünschen wäre, dass Bund und Länder Verantwortung übernehmen und in einen umweltfreundlichen und leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr mit Bus und Bahn investieren.

### EIN PAAR ZAHLEN ZUM ÖPNV/SPNV:

**Bundesregionalisierungsmittel im Jahr 2023:**  
9,17 Mrd. Euro. Dynamisierung jährlich 3%.

**Fahrgeldeinnahmen bundesweit im ÖPNV 2019  
(vor Corona):** 10,31 Mrd. Euro.

**Verlustrausgleich von Kommunen für  
eigene Verkehrsunternehmen:**  
unbekannt.

**Zusätzliche Subventionen durch Kommunen  
für defizitäre Verkehre bundesweit:**  
unbekannt.

**Bundes- und Landesmittel zum Verlustrausgleich  
des Deutschlandtickets (jährlich bis 2025):**  
3 Mrd. Euro, Dynamisierung jährlich 3%  
(Bund und Länder übernehmen in 2023  
auch zusätzliche Verluste)

**Verkaufte 9-Euro-Tickets in 2022:**  
ca. 50 Mio. Tickets.

**Derzeitige Abokunden:** ca. 10 Mio.



## Überarbeitung des Vergaberechts: Das muss sich ändern

Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag vorgenommen das Vergaberecht im Hinblick auf Tariftreue, faire Arbeitsbedingungen und Klimaschutz zu überarbeiten. Tariftreue bei Vergaben des Bundes soll in einem Bundestariftreuegesetz geregelt werden. Dazu gab es bereits im Dezember eine öffentliche Konsultation von Sozialpartnern, Verbänden und anderen Interessenvertretungen. Jetzt sind diese – darunter auch mobifair e. V. – aufgerufen, zum sogenannten Vergabetransformationspaket Stellung zu nehmen, in dem es um weitere Regelungen zu nachhaltigen, sozialen und innovativen Vorgaben im Vergaberecht geht.

Der Verein mobifair beteiligt sich selbstverständlich daran und nutzt diese Chance, frühzeitig darauf hinzuweisen, wo dringender Verbesserungsbedarf besteht, damit bei (Verkehrs-) Ausschreibungen endlich der Schutz der Beschäftigten die Aufmerksamkeit erhält, die er dringend benötigt. Konkret fordert der Verein, dass Umwelt-, Sozial- und Qualitätsstandards, wie z.B. Berufsausbildungsquoten, die Vorgabe von robusten Personalkonzepten und eine weitest gehende Einschränkung der Vergabe an Subunternehmen (Subvergabe) verpflichtend als Mindeststandards vorgegeben werden müssen. Durch eine weitere Konkretisierung des Betriebsverfassungsgesetzes müssen zudem Arbeitnehmervertretungen im Vorfeld sowie in der Begleitung und Kontrolle einer Subvergabe stärker eingebunden werden. Zu den zentralen Forderungen gehören natürlich auch die Geltung aller Vorgaben für Nachunternehmen und der geschützte Personalübergang bei Betreiberwechsel für alle betroffenen Beschäftigten auf Schiene und Straße.

Für Christian Gebhardt, Projektleiter bei mobifair, ist eines besonders wichtig: „Bundesmittel müssen an den Schutz der Kolleginnen und Kollegen und an hohe Qualität geknüpft werden.“ Das Gesetz müsse daher überall dort Vorgaben machen, wo Bundesmittel eingesetzt wer-

den, also ebenso für alle Unternehmen, die mehrheitlich in Bundeseigentum stehen (wie z.B. die Deutsche Bahn AG), bei Bundesbehörden, Bundesanstalten, Einrichtungen des öffentlichen Rechts sowie bei der Vergabe von Konzessionen. Ebenfalls müssten Fördermittel aller Art daran gekoppelt werden, z.B. die Regionalisierungsmittel für ÖPNV und SPNV. Damit die Vorgaben wirksam umgesetzt werden, gehört ein effektives Kontrollsystem dazu mit festen Mindestkontrollquoten während der gesamten Vertragslaufzeit vor Ort im Betrieb sowie in Nachunternehmen. Die Kontrollen und ihre Ergebnisse sollten auch dokumentiert und den politisch Verantwortlichen vorgelegt werden.

mobifair erwartet von der Bundesregierung, dass bei den Gesetzespaketen die Beschäftigten immer im Fokus stehen. Gleichzeitig warnt der Verein davor, die ebenfalls vorgesehene Entbürokratisierung, Beschleunigung und Vereinfachung von Vergabeverfahren dazu führen zu lassen, dass soziale und ökologische Kriterien nachrangig behandelt werden. Dies würde der Verkehrswende nachhaltig schaden, statt nachhaltigen Verkehr zu schaffen.

BAD KREUZNACH GEHT SONDERWEG

## Betriebsübergang oder nicht?

Bei der Rekommunalisierung der Busverkehre im Raum Bad Kreuznach handelte es sich nicht um einen Betriebsübergang – die Beschäftigten haben also keinen Anspruch auf Übernahme durch den neuen Betreiber. Das hat das zuständige Arbeitsgericht in seinem Urteil festgestellt. Doch der Fall ist komplex – und möglicherweise von großer Bedeutung für künftige Betreiberwechsel und die Frage, ob ein Betriebsübergang vorliegt oder nicht.

Im Oktober 2022 wurde die Rekommunalisierung der Busverkehre in den Landkreisen Bad Kreuznach und Mainz-Bingen sowie der Stadt Bad Kreuznach abgeschlossen. Seitdem heißt der Betreiber Kommunalverkehr Rhein-Nahe (KRN). Früher wurden die Stadtbusleistungen von der Transdev-Tochter Stadtverkehr Bad Kreuznach (SBK) eigenwirtschaftlich erbracht. Von dieser Konzession hat sich das Busunternehmen entbinden lassen. In der Folge gab es eine teure Notvergabe (an die SBK), zahlreiche Probleme und einen Notfahrplan. Die beiden Landkreise sowie die Stadt haben dann ein eigenes Verkehrsunternehmen gegründet und eine Direktvergabe an dieses durchgeführt. Dabei wurden etwa 70% der bisherigen SBK-Beschäftigten übernommen, nicht jedoch drei Betriebsräte, die daraufhin vor dem Arbeitsgericht geklagt haben. In ihrer Klage haben sie sich auch auf das wegweisende EuGH-Urteil vom 27.02.2020 - C-298/18 bezogen, wonach ein Betriebsübergang auch dann vorliegen kann, wenn keine Fahrzeuge übergehen, z.B. wegen Umweltschutzvorgaben, und wenn die wirtschaftliche Identität gewahrt bleibt (mobifair hat über das Urteil berichtet).

Das Arbeitsgericht ist dieser Argumentation jedoch nicht gefolgt und begründet sein Urteil u.a. damit, dass eine 70%-ige Übernahmequote nicht ausreicht, sondern mindestens 85% notwendig seien, und zwar in derselben Arbeitsorganisation. Der KRN hatte – laut Bericht der Allgemeinen Zeitung – erklärt, es habe eine Umorganisation der Linien gegeben und es kämen auch Subunternehmen zum Einsatz. Die Kläger hielten dagegen, dass viele Fahrer\*innen wieder ihre alten Linien fahren würden. Sie wollen notfalls durch alle Instanzen gehen. Nächste Station wäre das Landesarbeitsgericht in Mainz. mobifair begrüßt dies und wünscht den Kollegen viel Erfolg, weil aus dem Urteil des EuGH-vom 27.02.2020 keine Übernahmequote von 85% ersichtlich ist. Vielmehr kommt es danach auf die „Wahrung der Identität einer wirtschaftlichen Einheit“ an. Das Urteil des Arbeitsgerichts ist daher für mobifair nicht nachvollziehbar.

Es kommt aber noch ein weiterer wichtiger Punkt hinzu: Bad Kreuznach liegt in Rheinland-Pfalz und somit gilt hier laut Tarifreuegesetz eigentlich die „Muss“-Bestimmung zum Personalübergang. Eigentlich? Der Aufgabenträger hat wegen der Rekommunalisierung in Form einer Direktvergabe an einen internen Betreiber keinen Personalübergang vorgegeben. Die Rechtslage sieht man jedoch in der Servicestelle zum Landestariftreuegesetz anders: Auch bei Direktvergaben greife die „Muss“-Vorgabe, ebenso wie bei Notvergaben. Es könnte also gut sein, dass der Fall auch noch vor der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion und dem Verwaltungsgericht behandelt wird, weil es auch um verwaltungsrechtliche Fragen geht.

mobifair e. V. kann die Entscheidung des Aufgabenträgers, keinen Personalübergang vorzugeben, nicht nachvollziehen und geht davon aus, dass das letzte Wort hierüber noch nicht gesprochen ist und meint dazu: „Es muss endlich Schluss sein mit der Suche nach immer neuen Wegen, den Beschäftigten doch noch irgendwie den Schutz vor den negativen Folgen des Wettbewerbs vorzuenthalten, den sie verdienen. Diese Energie sollte besser in nachhaltige Konzepte für gute Beschäftigungsbedingungen und hohe Qualität gesteckt werden. Diese braucht der ÖPNV dringender denn je und dazu gehört ein sozialgeschützter Personalübergang ohne Wenn und Aber.“



## Rheinland-Pfalz will vorlegen bei landesweiten ÖPNV-Standards

Bei den Tariftreugesetzen ist Rheinland-Pfalz (RLP) bereits ein Vorbild und dafür mit dem mobifairness-Preis ausgezeichnet worden. Jetzt soll die Vorreiterrolle mit dem Landesnahverkehrsplan (LNVP) bei den Standards für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) folgen.

Den Startschuss für den Beteiligungsprozess gab die Ministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität des Landes Rheinland-Pfalz, Katrin Eder. Ziel sei es, einen verkehrspolitischen Meilenstein zu erreichen und die Verkehrswende in Rheinland-Pfalz einen wichtigen Schritt nach vorne zu bringen. Dazu rief sie Kommunen, Zweckverbände, Verkehrsverbände, Fahrgastverbände, Behindertenverbände, Gewerkschaften, Industrie- und Handwerkskammern, Unternehmensverbände sowie Planungsgemeinschaften auf, sich an der Planung zu beteiligen. Ein erster Entwurf des LNVP soll bis Ende 2023 auf dem Tisch liegen und einheitliche Rahmenbedingungen für den ÖPNV im ganzen Land schaffen.

mobifair pflegt seit langem den Kontakt zu Bundesländern und begleitet verkehrspolitische Prozesse. Gerade mit RLP steht mobifair e.V. im engen Austausch. Der Verein begrüßt diesen Vorstoß und hatte diesen Ansatz schon in der Vergangenheit empfohlen. Ein ganzheitliches Verkehrskonzept ist die Voraussetzung für die notwendige Verkehrswende. Durch bessere Verkehrsangebote, den Abbau von Barrieren und landesweit einheitliche Qualitätsstandards bei Fahrzeugen, Infrastruktur und Beschäftigung muss die Attraktivität des ÖPNV gesteigert und neue Kunden gewonnen werden. Natürlich hat mobifair dabei immer besonders auch die Menschen im Blick, welche die Verkehrsleistungen erbringen, nämlich die Kolleginnen und Kollegen vor Ort. Dieser Aspekt muss ein zentraler Teil des Gesamtpakets sein. Rheinland-Pfalz ist mit dem Tariftreugesetz gut aufgestellt. Jetzt muss es darum gehen, dass alle Aufgabenträger bis hinunter zu den Kommunen hohe Sozial- und Qualitätsstandards bei Ausschreibungen vorgeben: Dazu gehören (Berufs-) Ausbildungsquoten, robuste Personal- und Betriebskonzepte und regelmäßige Kontrollen der Vorgaben. Denn: Die Qualitätsvorgaben müssen sowohl den Kunden, als auch insbesondere den Kolleg\*innen dienen. mobifair e. V. wird sich einbringen und Gespräche suchen.

## EU-Kommission legt Grundlagen der Vergaben im Öffentlichen Verkehr neu aus – und isoliert sich damit völlig

Es hört sich ja etwas trocken und bürokratisch an, wenn die EU Kommission eine neue Interpretation der EU Verordnung 1370/2007, oder kurz gesagt der sog. PSO-Verordnung vorlegen will. Deshalb muss das erst einmal kurz erklärt werden. Diese EU Verordnung regelt grob gesagt, wie in Europa Leistungen des ÖPNV und SPNV vergeben und betrieben werden dürfen. Im ÖPNV sind dies drei Möglichkeiten.

1. Erbringung von Verkehren durch Eigenbetriebe der Kommunen mit möglichem Verlustausgleich;
2. Konzessionsvergaben profitabler Verkehre an Unternehmen;
3. Vergabeverfahren (zumeist Ausschreibung) defizitärer Verkehre mit Kostenausgleich.

### Im SPNV sind das folgende wesentliche Möglichkeiten:

1. Beauftragung eines Unternehmens zur Erbringung des Eisenbahnverkehrs (z. B. in Österreich die ÖBB)
2. Betrieb profitabler Verkehre durch Unternehmen (in Deutschland ausschließlich Fernverkehr)
3. Vergabeverfahren (zumeist Ausschreibung) defizitärer Verkehre mit Kostenausgleich.

Bereits im Jahr 2022 hat die Europäische Kommission einen Vorschlag zur Auslegung der PSO-Verordnung gemacht, in dem künftig der Wettbewerb im Eisenbahnverkehr alle anderen Möglichkeiten verdrängen soll. Das heißt, dass langfristige Verträge mit Staatseigenen Unternehmen zur Erbringung von Eisenbahnverkehren künftig fast unmöglich wären. Aus Sicht von mobifair und aller Fachverbände, Gewerkschaften aber auch aus

Sicht vieler Mitglieder des EU Parlamentes geht das weit über die tatsächlichen Inhalte der PSO-Verordnung hinaus. Für jeden einzelnen Verkehr müsste untersucht und bewiesen werden, dass die Leistung nicht im Wettbewerb erbracht werden kann. Für die Verkehrsplanung und auch zur Weiterentwicklung des Eisenbahnverkehrs in Anbetracht des EU-Green Deals wäre das ein Desaster!

Doch auch im ÖPNV würde mit dieser Argumentation die Situation für eigene Unternehmen der Kommunen schwieriger. Denn das Dogma der EU Kommission, den Wettbewerb über alles Andere zu stellen, würde auch hier vermutlich gravierende Auswirkungen haben.

mobifair e. V. hat zu diesem Thema selbst an einer Anhörung der EU-Kommission im vergangenen Jahr teilgenommen. Im Anschluss daran zeigte sich Dirk Schlömer, mobifair Vorstand und auch Vorsitzender des ÖPNV-Ausschusses beim Dachverband der EU-Verkehrsgewerkschaften ETF, enttäuscht über die harte Position der EU-Kommission. „Ziel für den Öffentlichen Nahverkehr ist der beste und leistungsstärkste Nahverkehr, nicht der stärkste Wettbewerb. Die Position der Kommission ist falsch und sie deutet in die PSO-Verordnung Inhalte hinein, die es so ausdrücklich nicht gibt!“ Aus diesem Grund haben im vergangenen Jahr die Europäischen Verkehrsgewerkschaften mit ihrem Dachverband der ETF, aber auch die Arbeitgeberverbände unter dem Dach der CER, gemeinsam mit vielen Nationalstaaten gegen die EU-Kommission Stellung bezogen. Auch das Europäische Parlament stellte sich gegen die Position der EU-Kommission.

Nach dieser überwältigenden Kritik von allen Seiten, zog die EU-Kommission den ersten Entwurf wieder zurück und entwickelte einen Neuen. Doch anders als beim ersten Mal, wurde dieser erneute Entwurf weder dem EU Parlament, noch den Verbänden zur Beratung vorgelegt. Neben den inhaltlichen Differenzen ist das ein weiterer Skandal. Am 28. Februar demonstrierte die ETF mit ihren Mitgliedsgewerkschaften vor dem Europäischen Parlament um im Vorfeld der Sitzung des Verkehrsausschusses (TRAN) ihrem Unmut über die Behandlung durch die EU-Kommission Luft zu machen. Zahlreiche Abgeordnete kamen ebenfalls zur Demo und teilten die Sorgen der Gewerkschaftler. Jolanta Skalska, Internationale Sekretärin der EVG, Mitglied im Vorstand der ETF Eisenbahnsektion und mobifair-Präsidiumsmitglied unterstrich, dass die Kommission hier ihre Kompetenzen eindeutig überschreitet. Sie monierte auch die undemokratische

Verfahrensweise und appellierte an das Europäische Parlament, entschlossen zu handeln. „Das Europäische Parlament als eine demokratisch gewählte Institution muss sicherstellen, dass die PSO-Auslegungsleitlinien den Inhalt der PSO-Verordnung respektieren und den rechtlichen Rahmen für die Organisation des öffentlichen Verkehrs nicht untergraben. Das Parlament muss die Europäische Kommission verpflichten, auf die von den Interessengruppen des Sektors geäußerten Bedenken einzugehen und die volle Transparenz über die Inhalte des Konsultationsprozesses herstellen.“

Am 02. März stellte die Vertreterin der EU-Kommission den Entwurf der neuen Interpretation dem EU-Verkehrsausschuss (TRAN) vor, ohne jedoch das Papier selbst auszuhändigen. Karina Delli, Vorsitzende des TRAN, Frankreich, Fraktion der Grünen, monierte dies umgehend und stellte fest: „Unsere (Parlament) Aufgabe ist es, Gesetze zu erlassen und nicht die der Kommission.“ Sie stellte darüber hinaus fest, dass die Interpretation der EU-Kommission keinerlei Rechtsbindung habe und dieser Umgang mit dem Europäischen Parlament völlig unakzeptabel wäre. Fast alle Wortmeldungen von Abgeordneten unterstützten diese Position.

Letztlich bleibt uns die Hoffnung, dass eine Interpretation der EU-Kommission, die niemand inhaltlich bislang teilt und die offiziell keinerlei Rechtsbindung hat, nach ihrer Veröffentlichung auch dort landet, wo sie nach Auffassung von mobifair und der EVG hingehört, nämlich in den Papierkorb!



# Schutz für Informierende – „Whistleblowerschutzgesetz“

Für mobifair ist es nichts Neues. In den vergangenen 16 Jahren haben sich viele Kolleg\*Innen aus unterschiedlichen Unternehmen bei uns gemeldet, um uns ihr Leid zu klagen. Ob es Überschreitungen der Arbeitszeit waren, ob man verlangt hat ohne Streckenkenntnis oder mit defekten Fahrzeugen zu fahren, sogar eindeutig kriminelle Machenschaften waren dabei. Die größte Sorge der Kolleg\*innen ist immer die Gleiche. Sie wollen das alles nicht mehr akzeptieren, aber fürchten sich vor persönlichen Konsequenzen, wenn sie sich zur Wehr setzen. Das ist nachvollziehbar.



Mit dem neuen „Hinweisgeberschutzgesetz – HinSchG“ will man Informant\*innen schützen, die „im Zusammenhang mit ihrer beruflichen Tätigkeit oder im Vorfeld einer beruflichen Tätigkeit Informationen über Verstöße erlangt haben und diese an die nach diesem Gesetz vorgesehenen Meldestellen melden oder offenlegen.“ Entstanden ist das Gesetz auf Basis einer Europäischen Richtlinie (EU)2019/1937, die bis Ende Oktober 2021 auch in Deutschland hätte umgesetzt werden müssen. Der Grund für diese Richtlinie waren natürlich die prominenten Fälle, die weltweit für Aufmerksamkeit sorgten.

Nun hätte es auch in Deutschland so weit sein sollen. Am 16. Dezember 2022 hat der Deutsche Bundestag den Gesetzesentwurf der Bundesregierung (DRS 20/3442) angenommen. Jetzt musste noch der Bundesrat zustimmen. In der Sitzung des Bundesrates am 10. Februar 2023 stimmten jedoch die von CDU und CSU geführten Bundesländer dagegen. Doch erstmal einen Schritt zurück. Worum geht es bei dem aktuellen Gesetzesentwurf?

## Was soll und kann gemeldet werden?

Das Gesetz nennt eine ganze Menge unterschiedlicher Verstöße, um die es gehen soll. Im Arbeitsbereich von mobifair sind dies z. B.:

- strafbare Handlungen aller Art sowie
- Rechtsverstöße, die Bußgelder nach sich ziehen,
- bei Vorgaben zur Sicherheit im Straßenverkehr;
- zur Gewährleistung der Eisenbahnbetriebssicherheit;
- zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und der Schiene;
- zum Umweltschutz.

Es gibt noch viele weitere Bereiche, die das Gesetz umfasst. Aufgrund der Übersichtlichkeit verzichten wir hier jedoch auf die Aufzählung aller Themenfelder.

## Was soll geschützt werden?

Das Gesetz soll sicherstellen, dass Kolleg\*innen, die Meldungen machen, keine Nachteile erleiden. Ansonsten sind harte Strafen und Schadensersatz fällig.

## Wie will man die Kolleg\*Innen schützen?

Es sollen sowohl interne Meldestellen bei Unternehmen als auch externe Meldestellen eingerichtet werden. Interne Meldestellen müssen Unternehmen einrichten, die mindestens 50 Beschäftigte haben. Diese Meldestellen müssen unabhängig arbeiten und absolute Vertraulichkeit gegenüber den Meldenden wahren. Externe Meldestellen sollen z. B. auf Bundesebene beim Bundesministerium für Justiz und auf Länderebene bei Landesverwaltungen und Kommunalverwaltungen eingerichtet werden.

## Wie könnten die Meldungen erfolgen?

Bei anonymen Meldungen entfällt natürlich die Berichtspflicht der Meldestelle. Noch gravierender ist jedoch, dass Meldestellen keine speziellen Kanäle für anonyme Meldungen vorhalten müssen. Das gilt gleichermaßen für interne wie externe Meldestellen.

## Wie kann mobifair Hinweisgeber unterstützen?

Informierende brauchen Vertraulichkeit. Ist diese nicht gewährleistet, dann scheuen sich viele Kolleg\*innen, über schlimme Vorfälle zu berichten. Das gilt besonders dann, wenn sie nicht wissen, ob sie sich vielleicht selbst belasten. mobifair gewährleistet die Vertraulichkeit, wir werden alle Möglichkeiten des neuen Gesetzes zum Wohl der Kolleginnen und Kollegen nutzen und arbeiten mit kompetenten Juristen zusammen.

mobifair e. V. ist auch in der Lage, mit betroffenen Personen zusammen nach dem besten Weg für eine solche Meldung zu suchen und vorab zu prüfen, ob und welche Art von Verstößen oder Vergehen vorliegen. Außerdem können wir auch im Namen der betroffenen Kolleg\*Innen Meldungen weitergeben, damit auf jeden Fall die Vertraulichkeit gesichert bleibt. Denn auch wir wären als eure Unterstützung durch dieses neue Gesetz geschützt.



mobifair meint, dass dieses Gesetz schon lange überfällig ist und die richtigen Möglichkeiten zum Schutz der Kolleg\*innen vorsieht. Es wird jedoch dauern, bis alles zufriedenstellend in den Betrieben und Behörden umgesetzt ist. Diese Zeit muss man sich nehmen und wir stehen an der Seite der Menschen, die nicht länger wegsehen wollen und sich vertrauensvoll an uns wenden.

# GESETZ ZUM HINWEISGEBERSCHUTZ VON BUNDESRAT ABGELEHNT – WAS NUN?

Wir müssen leider geduldig warten! Der Gesetzesentwurf liegt nun im sog. Vermittlungsausschuss, in dem ein Kompromiss zwischen Bundestag und Bundesrat gefunden werden soll. CDU und CSU beanstanden den „hohen bürokratischen Aufwand, sowie die Kosten.“

Nach Ansicht von mobifair e. V. sind dies jedoch eher vorgeschobene Gründe. Klar ist, dass ein solcher Schutz für die Beschäftigten etwas Geld kostet.

Diese Kosten geben CDU und CSU mit 400 Mio. Euro an. Bei einer Gesamtmenge von rund 3,4 Mio. Unternehmen in Deutschland (Quelle: Statistisches Bundesamt 2021) wären das rund 120 Euro pro Unternehmen und Jahr. Das sollte jedes Unternehmen doch verkraften können!

Anscheinend gibt es nun aber noch eine zweite Möglichkeit, nämlich ein Gesetz, das ohne Zustimmung des

Bundesrates auskommt. Damit wären jedoch Meldestellen auf Landesebene passé. Es bleibt also abzuwarten, was passiert.

mobifair begrüßt, dass die Europäische Kommission nun ebenfalls Druck aufbaut und die Bundesrepublik Deutschland verklagt.

Ungeachtet der Entwicklung des nationalen Gesetzes steht mobifair schon jetzt allen Kolleg\*Innen zur Seite, die nicht länger warten können. Mobifair e.V. macht das schon seit über 16 Jahren, schützt die Informanten und hat schon viel erreicht für Kolleg\*Innen, aber auch für die Unternehmen, die sich an Gesetze und Tarifverträge halten.

**MOBIFAIR HÄLT EUCH WEITERHIN AUF DEM LAUFENDEN!**

# Danke Jörg Krüger!

.....  
 Unser langjähriger Vorsitzender des mobifair-Präsidiums hat, wie er es zum Ausdruck brachte, „aus Respekt vor der Jugend“ bei der letzten Mitgliederversammlung nicht mehr für dieses wichtige Ehrenamt im Verein mobifair kandidiert.



Jörg war von Anfang an dabei. Er war 2006 Gründungsmitglied unseres Vereins und übernahm 2008 den stellvertretenden Vorsitz. Im Jahr 2009 wurde die Satzung angepasst und der Verein bekam eine neue Struktur. Der Vorstand wurde von acht ehrenamtlichen Mitgliedern auf einen hauptamtlichen Vorsitzenden und einen ehrenamtlichen stellvertretenden Vorsitzenden angepasst. Die Kontrollfunktion übernahm ein Präsidium, zu dessen Vorsitzenden Jörg im Jahre 2010 und 2014 gewählt wurde. Im Jahre 2018 übernahm Dirk Schlömer das Ehrenamt im Präsidium und Jörg Krüger wurde sein Stellvertreter. Als Dirk im Jahr 2020 in den Vorstand unseres Vereins wechselte, war Jörg wieder der Chef des

Präsidiums. Am 17.12.2022 trat Jörg aus Altersgründen nicht mehr erneut zur Wahl für den Vorsitz des Präsidiums an und reichte den „Präsidentenstab“ an Reiner Bieck weiter. So war Jörg 16 Jahre aktiv in vorderster Vereinsebene und davon 11 Jahre als Vorsitzender des mobifair-Präsidiums. In seiner Zeit war er unter anderem federführend bei Fragen rund um die Satzung von mobifair, der Gründung von mobifair-International sowie bei tarifpolitischen Bewertungen.

Wir sagen nochmals DANKE an einen guten Freund und Weggefährten und wollen weiter auf seinen Rat nicht verzichten.

## TRIEBFahrZEUGFÜHRER

# Zusatzbescheinigungen auf dem Postweg

.....  
 In § 9 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung ist die Ausstellung der Zusatzbescheinigung geregelt. Diese Bescheinigung dokumentiert unter anderem die Fahrberechtigung des Triebfahrzeugführers in Bezug auf die Kenntnis der Fahrzeuge, der Infrastruktur und der Zugsteuerungs-/Zugsicherungssysteme. Die Zusatzbescheinigung wird vom Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Rahmen des Sicherheitsmanagementsystems ausgestellt. Das bedeutet, dass man ohne Zusatzbescheinigung nicht fahren darf. Daher besitzen Triebfahrzeugführer von Personaldienstleistern mehrere solcher Zusatzbescheinigungen, da sie im Verleih für mehrere EVU unterwegs sind.

In der Dokumentation einiger uns bekannt gewordener Fälle haben wir über die uns begleitende Rechtsanwaltskanzlei LAW UNIQ Arbeitsrecht aus Frankfurt das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) gebeten zu prüfen, ob der postalische Versand von Zusatzbescheinigungen ohne vorherigen persönlichen Kontakt gegen das Regelwerk verstößt. Bei den von uns recherchierten Fällen handelt es sich um Fahrzeuge und Zugsicherungssysteme, für die die betroffenen Triebfahrzeugführer keine Prüfung abgelegt haben. Außerdem sollte unserer Meinung nach der für das EVU zuständige Eisenbahnbetriebsleiter schon wissen, wen er hier auf die Strecke schickt. Außerdem fehlt dem einen oder anderen Triebfahrzeugführer auch die Streckenkenntnis, die bei der jeweiligen Schichteinteilung nicht berücksichtigt wird.

Hier herrscht ein unkontrolliertes Durcheinander. Die Vorschriften sollten einfach, klar und eindeutig sein. Anscheinend ist das nicht der Fall und es gibt Lücken, die wir mit unsicheren Zugfahrten in Verbindung bringen. Schon aus diesem Grund darf es nicht ausreichen, die Verantwortung den EVU zu überlassen, wenn es offenbar nicht möglich ist, diese zu kontrollieren. Das gilt insbesondere auch für die Personaldienstleister, die das EBA überhaupt nicht im Fokus hat. Das muss niemand verstehen. Die Leidtragenden sind letztlich die Triebfahrzeugführer. Wenn etwas passiert, tragen sie die Hauptverantwortung.

## ZUWENDUNGSBESTÄTIGUNGEN AB 2023

Liebe Mitglieder, mobifair e. V. bedankt sich bei all seinen Mitgliedern für die jahrelange Unterstützung. Damit trägt jede/r Einzelne von euch einen großen Teil zur Bekämpfung von unseriösem, sittenwidrigem und kriminellem Verhalten im Verkehrsmarkt bei.

In diesem Jahr führt mobifair ein neues Verfahren bezüglich der jährlichen Zuwendungsbestätigung ein und leistet damit einen aktiven Beitrag zum Thema Umweltschutz. Bei Zuwendungen und Mitgliedsbeiträgen bis zu 300 Euro verzichten wir zukünftig auf den vorsorglichen Versand der Bestätigung, da hier für die Steuererklärung der vereinfachte Zuwendungsnachweis in Form eines Kontoauszuges genügt (§50 Abs. 4 Nr. 2 Buchst. b EStDV). Diese vereinfachte Regelung gilt für jede Einzelspende auch

zu anderen Spendenempfängern und nicht als Gesamtsumme. Auf Wunsch senden wir natürlich trotzdem eine Zuwendungsbescheinigung per Mail zu.

Mitglieder mit einem Mitgliedsbeitrag von 300 Euro und mehr bekommen selbstverständlich weiterhin, ohne schriftliche Anfrage, die Bestätigung per Post zugesendet.

Du benötigst eine Zuwendungsbestätigung? Dann melde dich gerne unter: [info@mobifair.eu](mailto:info@mobifair.eu)

# Reiner Bieck, Vorsitzender des mobifair Präsidiums

## Was hast du gemacht, bevor du Vorsitzender des mobifair-Präsidiums wurdest?

Ich habe im August 1979 bei der S-Bahn in Berlin meine berufliche Laufbahn bei der Eisenbahn begonnen. Dort habe ich bei der Fahrzeuginstandhaltung gearbeitet, bevor ich Lokführer und Lehrloführer wurde. 1989 bin ich hauptamtlicher Gewerkschaftssekretär bei der GdE geworden, später dann bei der GdED/TRANSNET/EVG. In dieser Zeit war ich für unterschiedliche Bereiche verantwortlich, z. B. für die Unternehmen außerhalb der DB AG und die Fachgruppen. Ich war Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands. Seit 2015 bin ich bei der DEVK beschäftigt und im Rahmen meiner Tätigkeit für den Verkehrsmarkt zuständig. Ich berate den Vorstand zu unterschiedlichen Themen der Verkehrsbranche.

## Wie bist du zu mobifair gekommen?

Ich kann sagen, dass ich eines der Gründungsmitglieder von mobifair bin. In meiner damaligen Tätigkeit als Vorstand der EVG, haben wir das Thema, die Verschärfung des Wettbewerbs im ÖPNV, immer wieder auf der Tagesordnung gehabt. Lohndumping und maximale Ausbeutung der Kolleginnen und Kollegen standen leider immer wieder zur Diskussion. Das Ziel war es, ein Regulativ dagegen zu stellen. Jemanden der diese Missstände, ohne mit der Wimper zu zucken, öffentlich macht. Deshalb hatte die Gründung von mobifair meine absolute Unterstützung.



## Warum ist mobifair wichtig und was ist deine Motivation dich bei mobifair aktiv zu engagieren?

Der unfaire Wettbewerb ist noch immer existent. Noch immer sind es vorwiegend die Lokführer\*innen, Zugbegleiter\*innen, Busfahrer\*innen die im täglichen Kundenkontakt die Fehlentscheidungen des Managements aushalten müssen. Sie sind es aber auch, die dafür sorgen, dass der Betrieb weiter funktioniert. Der Verkehr am Rollen bleibt. Leider gibt es noch immer viel zu viele „schwarze Schafe“ in der Branche. Diese Unternehmen sind offenbar der Meinung, sich auf den Knochen der Kolleg\*innen eine goldene Nase verdienen zu dürfen. Genau diese Ausbeuter müssen wir auf die öffentliche Bühne holen und die dubiosen Machenschaften offenbaren. Genau dafür ist mobifair heute und Morgen verdammt wichtig.

## Welche Themen stehen, deiner Meinung nach, in nächster Zeit nach im Fokus des Vereins?

mobifair muss, trotz momentan geringer Kapazitäten, dafür sorgen, dass die Arbeit in der Mobilitätsbranche erträglich bleibt. Der Verein muss weiterhin, der Garant für fairen Wettbewerb bleiben. Die Bekanntheit in der Branche muss weiter steigen.

Dabei ist das Thema Ausbildungsqualität auch eine Baustelle. Ein nicht neues, aber immer aktueller werdendes Thema, ist die demographische Situation in den Betrieben. Hier wird mobifair auch ein Betätigungsfeld bekommen. Beispielsweise Rentner die mit 70 Jahren auf dem Bus sitzen und Geld dazu verdienen müssen, um einen schönen Lebensabend zu haben. Das kann es ja nicht sein.

## Wo siehst du mobifair in fünf Jahren?

mobifair e.V. ist in fünf Jahren noch bekannter in der Verkehrsbranche. Das Thema Lokführerausbildung und einheitliche Qualifikationsstandards werden von mobifair hoffentlich nur noch kontrolliert, statt sie einfordern zu müssen. Da sie durch- und umgesetzt wurden. Der Vergabekalender ist nur noch halb so lang, weil unsere Diskussionen und Dialoge mit den Aufgabenträgern Wirkung gezeigt haben. Ansonsten sind und bleiben wir ein Garant für fairen Wettbewerb und gerechte Wettbewerbsbedingungen.



## Jennifer Krämer, stellvertretende Vorsitzende des mobifair Präsidiums

### Was hast du gemacht, bevor du stellv. Vorsitzende des mobifair-Präsidiums wurdest?

Ich bin Jenny, 35 Jahre alt und wohne in Berlin. Seit 2013 bin ich bei der Deutschen Bahn tätig. Sieben Jahre bei der DB Sicherheit GmbH als Referentin des Gesamtbetriebsrates, danach im Europäischen Betriebsrat DB AG und DB Cargo AG.

### Wie bist du zu mobifair gekommen?

2018 gab es ein gemeinsames Projekt der DB Sicherheit GmbH mit mobifair, bei dem ich Helmut Diener und das gesamte Team kennenlernen durfte. Kurz darauf wurde ich in das Präsidium gewählt. Ich freue mich sehr, nach 4 Jahren erfolgreicher Zusammenarbeit, erneut im Präsidium, dieses Mal als stellv. Vorsitzende, zu agieren.

### Warum ist mobifair wichtig und was ist deine Motivation dich bei mobifair aktiv zu engagieren?

Wichtig ist es mir, gegen prekäre Beschäftigungsbedingungen im Mobilitätsbereich vorzugehen. mobifair hat durch die intensiven Recherchen einige schwarze Schafe zum Vorschein gebracht. Vor allem das Thema Sicherheit spielt für mich eine große Rolle. Die Arbeitsbedingungen verändern sich in der heutigen schnelllebigen Zeit zunehmend, was wiederum großen Stress bei den Kolleginnen und Kollegen zur Folge hat. Daher ist aus meiner Sicht entscheidend, hier positive Veränderungen herbeizuführen, insbesondere mit dem Knowhow von mobifair.



### Welche Themen stehen, deiner Meinung nach, in nächster Zeit nach im Fokus des Vereins?

Mit den Kolleginnen und Kollegen aus Österreich und Luxemburg hat mobifair bereits ein Netzwerk im europäischen Bereich aufgebaut, weitere Länder bzw. Aktivitäten folgen. Ich denke, wir können vor allem von unseren Nachbarländern lernen und voneinander profitieren.

### Wo siehst du mobifair in fünf Jahren?

Die Zusammenarbeit mit der EVG, dem Fonds Soziale Sicherung und den vielen Stakeholdern im Mobilitätsbereich wird sich in den nächsten Jahren verstärken. Zusammen kann die Mobilitätswende und die einheitlichen guten Arbeitsbedingungen erzielt werden.



## Fährt die Verkehrswende vor den Prellbock?

.....  
**Manche Aussagen des Bundesverkehrsministers Volker Wissing muten an, wie aus einer anderen, längst vergangenen Zeit. Der Autoverkehr darf sich munter weiterentwickeln, 10 Spuren sollen es dann künftig sein, damit noch mehr LKWs und PKWs freie Fahrt auf deutschen Autobahnen haben.**

Abgesehen davon, dass die von Wissing genannten Zahlen des Güterkraftverkehrs auf der Straße falsch sind, und der LKW nicht die 10fache Menge der Schiene transportiert, sondern knapp die 4fache Menge, ist auch der Lösungsansatz nach Auffassung von mobifair e.V. völlig unrealistisch.

Die Wahrheit ist besorgniserregend. Wenn jetzt nicht endlich alle aufwachen, dann fahren wir die Verkehrswende und damit auch die Klimaneutralität ungebremst vor den Prellbock!

Nur wenn jetzt die Kapazitäten auf der Schiene massiv ausgebaut werden, können wir in Deutschland die Klimawende noch schaffen.

Die bisherige Mobilität kann und darf nicht so wie bisher weitergehen. Warum das nicht geht, ist eine einfache Rechenaufgabe. Würde jeder Verbrenner gegen ein E-Auto ausgetauscht, dann ginge bei uns allen wohl das Licht aus.

Im Jahr 2022 waren rund 48,5 Mio. PKW in Deutschland angemeldet. Die durchschnittliche Fahrleistung liegt bei ca. 10.000 km im Jahr. Bei dem durchschnittlichen Energieverbrauch eines E-PKW von 20 kWh pro 100 km

ergibt sich ein Jahresvolumen von 124 Mrd. kWh elektrischer Energie. Hinzu kommt der Energiebedarf elektrischer LKW. Die Kilometerleistung im Güterkraftverkehr lag 2022 bei rund 64 Mrd. km. Einen Verbrauch von 200 kWh pro 100 km angenommen entspricht dies einem Energiebedarf weiterer 128 Mrd. kWh.

Machen wir so weiter wie bisher, dann benötigen wir bei einer reinen Umstellung auf Elektromobilität eine zusätzliche Jahresleistung von 23 Atomkraftwerken oder eine Strommenge, die für 80 Mio. Haushalte ausreichen würde! Das sind rund zweimal so viele, wie es derzeit in Deutschland gibt.

Damit dürfte klar sein, dass die Lösung nicht die Straße, sondern die Schiene sein muss. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass wir alle akzeptieren müssen, dass es ein „Weiter so“ nicht geben kann und darf. Wenn wir von der Politik eine notwendige Weichenstellung erwarten, müssen wir die Wahrheit und Konsequenzen für uns selbst ebenfalls berücksichtigen.