



MITGLIEDERVERSAMMLUNG

*mobifair*  
*zieht Bilanz*



Auf dem aktuellen Stand  
bleiben. Hier geht's zu Infos  
und Seminarterminen in  
der mobifair-App

# NEUE SEMINARE IN 2024 FÜR BETRIEBSRÄTE

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

## Grundseminar – Einführung in das Betriebsverfassungsrecht

Referent: Manuel Poblitzki

09.09.-13.09.2024 in Potsdam  
25.11.-29.11.2024 in Dresden

## AufbauSeminar zum Betriebsverfassungsrecht – Mitbestimmung in sozialen Angelegenheiten

Referent: Manuel Poblitzki

11.03.-15.03.2024 Dresden  
13.05.-17.05.2024 in Erfurt  
10.06.-14.06.2024 in Potsdam

## Whistleblower:

### Das neue Hinweisgeberschutzgesetz

Referent: Manuel Poblitzki

25.03.-27.03.2024 in Erfurt  
30.09.-02.10.2024 in Göttingen

## Die Aufgaben als Betriebsratsvorsitzende:r oder Stellvertretende:r Betriebsratsvorsitzende:r

Referent: Manuel Poblitzki

23.09.-25.09.2024 in Potsdam

## Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz – die Arbeitnehmervertretung als Netzwerker in der Verkehrsbranche

Referent: Manuel Poblitzki

17.04.-19.04.2024 in Wernigerode

## Arbeitsplätze sichern – Leiharbeit und Werkverträge auf dem Prüfstand des BR

Referent: Manuel Poblitzki

14.02.-16.02.2024 in Wernigerode

## Beschützer der Beschäftigungsbedingungen: Handlungsmöglichkeiten des BR bei Verkehrsausschreibungen

Referent: Christian Gebhardt

10.06.-12.06. in Fulda/Künzell

Diese und weitere Seminare findet  
ihr auch im Seminarprogramm der  
EVA Akademie: [www.eva-akademie.de](http://www.eva-akademie.de)



Anmeldung erfolgt  
direkt über die  
EVA Akademie.

# Editorial



Ein besonderes Jahr geht zu Ende!

Es ist ja oftmals so, dass man mit Neugier und voller Erwartung zum Ende eines Jahres in das Nächste blickt. Auch zum Ende des vergangenen Jahres war das so und wir hatten die Zuversicht, dass es endlich wieder bergauf geht. Doch viele schlimme Geschehnisse in dieser Welt lassen Zweifel aufkommen, ob sich alle bewusst sind, dass es drängende Aufgaben gibt, vor denen sich niemand drücken kann und die sich mit Waffen und Gewalt nicht lösen lassen.

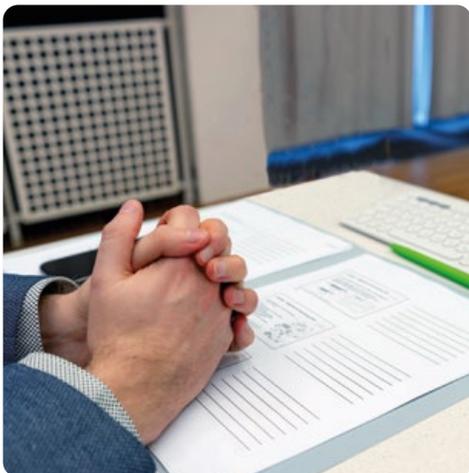
Der wichtige Schutz des Klimas kann nur gelingen, wenn alle zusammenarbeiten und dies nicht für eigene Zwecke missbrauchen. Im Bereich der Schiene zeigt sich das besonders deutlich. In der europäischen Politik stehen nicht die Leistungsfähigkeit und Stabilität des europäischen Güter- und Personenverkehrs im Fokus, sondern lediglich Wettbewerb und Zerschlagung. Die Europäische Kommission macht da vor nichts halt. Nur gut, dass es Gewerkschaften und Verbände gibt, mit denen sich mobifair gemeinsam dem entgegenstellen kann.

Das kommende Jahr wird für die Ausrichtung Europas sehr entscheidend werden, denn das Europäische Parlament wird neu gewählt. Wir können alle jetzt dafür sorgen, dass in Zukunft wieder die Menschen und die Idee eines kooperativen Miteinanders in einem lebenswerten und sozialen Europa im Mittelpunkt stehen.

Auch hier in Deutschland steht mobifair weiterhin auf, wenn Sozialstandards abgeschraubt werden sollen oder Unternehmen mit der Ausbeutung ihrer Beschäftigten Geld verdienen wollen, versprochen!

*Helmut Diener und Dirk Schlömer, Vorstand*

# Aus dem Inhalt



<b>MITGLIEDERVERSAMMLUNG:</b> mobifair zieht Bilanz..... S. 4	Geht es so noch weiter im SPNV ..... S. 10
<b>mobifair Langzeitprojekt:</b> Wir werden auch 2024 gebraucht ..... S. 8	<b>Präsidium</b> ..... S. 12
<b>Landkarte:</b> Voraussichtlich 2024 startende SPNV-Ausschreibungen mit Jahr der Betriebsaufnahme ... S. 9	<b>Tariftreugesetze:</b> Gegenläufige Entwicklungen in Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen..... S. 14
	<b>Das sagt der Anwalt:</b> Neuigkeiten zur Arbeitszeit.. S. 16

## IMPRESSUM



**Herausgeber:**  
mobifair e. V.  
Weilburger Str. 24  
60326 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 zieht Bilanz

Die Mitgliederversammlung fand dieses Jahr im Frankfurter DGB-Haus statt. Es war ein turbulentes Jahr für den gemeinnützigen Verein mobifair. Ende des letzten Jahres fand der Umzug in neue Geschäftsräume statt. Die Geschäftsstelle von mobifair befindet sich nun in der Weilburger Straße 24 in Frankfurt. Helmut Diener, der 2022 den Vorsitz des mobifair-Vorstands an Dirk Schlömer übergeben hatte, konzentrierte sich vermehrt auf die Recherchearbeit. Die Finanzierung des Langzeitprojektes war lange Zeit unsicher und konnte erst am Anfang des 4. Quartals 2023 geklärt werden. Ein weiteres wichtiges Thema war auch die Modernisierung der mobifair-Satzung. Es gab interessante Dinge zu besprechen, doch nun der Reihe nach.



Reiner Bieck, der im letzten Jahr von den Mitgliedern zum Vorsitzenden des Präsidiums gewählt worden war und damit die Nachfolge von Jörg Krüger angetreten hatte, begrüßte die Anwesenden. Die 18. Mitgliederversammlung eröffnete Bieck direkt mit einer Ansage. „Der Wettbewerb ist nicht dazu da, dass wir uns alle gegenseitig das Personal wegnehmen, sondern dass der Personennahverkehr, der ein grundgesetzlicher Anspruch ist, von allen Beteiligten realisiert wird.“ Das Engagement von mobifair sei notwendig, damit der Verkehr in seiner ursprünglichen Art durchgeführt werde, so der Vorsitzende des Präsidiums. Der Verein sei ein regulierendes Element und ein qualitativer Faktor, der sich dafür einsetze, dass der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland seiner Aufgabe unter Berücksichtigung der sozialen Aspekte gerecht werde.

Anschließend übernahm Dirk Schlömer als Vorsitzender des Vorstands das Wort. Da Helmut Diener leider aus dringenden persönlichen Gründen verhindert war, übernahm Schlömer den Vorstandsbericht der Recherchearbeit von mobifair. Zur Einleitung verlas er eine Nachricht von Diener, die die Notwendigkeit der Arbeit in diesem Bereich untermauern sollte. Kriminelle Machenschaften seien nach wie vor an der Tagesordnung. Menschenunwürdige Arbeitsbedingungen, dubiose Bahnunternehmen, die ihre Mitarbeiter\*innen ausbeuten und unsichere Zugfahrten seien offengelegt und zur Anzeige gebracht worden. Leider seien diese Fakten von der Politik und den Behörden, insbesondere dem zuständigen Eisenbahnbundesamt, nur eine Interesslosigkeit entgegengebracht worden. mobifair werde nicht müde, sich für die betroffenen Kolleg\*innen einzusetzen und für bessere Rahmenbedingungen zu kämpfen. Schlömer stützte diese Ausführungen mit einem Faktencheck. Die Signalverfehlungen nehmen weiter zu, darunter eine hohe Anzahl mit Überschreitung des Gefahrenpunkts. Grund dafür sei die Verschlechterung des Berufsbildes Lokführer und die fehlenden Kontrollen der Ausbildungsschulen. Dieser Problematik wird sich mobifair weiter entgegenstellen und auch im europäischen Bereich werde man gemeinsam mit der Europäischen Transportarbeiter Föderation (ETF) zusammenarbeiten, um die Vorgaben zu verbessern. Das Geschäftsmodell der Personaldienstleister und das Abgreifen von Bildungsgutscheinen bleibt weiterhin Thema. „Es werden Millionen Euro verbrannt und es stellt eine große Gefährdung im Verkehrsablauf dar“, betonte Dirk Schlömer. „Zuständigkeiten werden hin und her geschoben, jedoch verbessert sich nichts.“ mobifair bleibt dran.





Im Anschluss berichtete Simone Hennig, EVG-Geschäftsstellenleiterin aus Dresden, von der Recherchearbeit vor Ort. Ein Blick in die Praxis und auf den aktuellen Stand laufender Gerichtsverfahren machte deutlich, wie akut notwendig die Hilfe von mobifair und der Eisenbahnergewerkschaft (EVG) ist. Sie warf einen Blick zurück und resümierte: „Menschen, die ihre Arbeit machen wollen, werden hintergangen und ausgenutzt.“ Gemeinsam mit dem DGB-Rechtsschutz werden mit Klagen die Rechte der Kolleg\*innen eingefordert. Es sei auch ein Zeichen für den gewerkschaftlichen Zusammenhalt. Man sei auf einem guten Weg, aber es gebe noch viel zu tun.

Ein persönlich betroffener Kollege führte Simone Hennigs Bericht weiter aus und schilderte aus seiner Perspektive emotional die widrigen Umstände, unter denen er und weitere Kolleg\*innen arbeiten mussten, als sie nach Deutschland kamen, um hier zu arbeiten. Arbeitszeitverstöße seien an der Tagesordnung gewesen. In Bereitschaft bleiben statt freier Tage. Das habe einen großen psychischen Druck auf ihn ausgeübt. Es könne nicht sein, dass man in einem sicherheitsrelevanten Bereich solche Risiken in Kauf nehmen müsse. Hoher Druck sei in seinem Job Alltag gewesen. Mit dem Vertrauen zu mobifair und der Gewerkschaft hat er es aus dieser misslichen Lage geschafft. „Dank mobifair und der EVG kann ich jetzt normal arbeiten, als Mensch, als Arbeitnehmer. Das ist für mich sehr wichtig und auch für die anderen Kolleg\*innen,“ betonte er.



Dirk Schlömer fuhr danach mit dem Vorstandsbericht über die Projektarbeit von mobifair fort. Das Hinweisgeberschutzgesetz, oder auch Whistleblowergesetz genannt, gibt mobifair neue Möglichkeiten. Gerade solche Fälle, wie die bei der Recherchearbeit vorgestellt wurden, seien noch besser zu bearbeiten. mobifair setze sich damit auseinander und biete sich als Alternative zu Meldestellen von Unternehmen an. Im Rahmen des vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales geförderten Projekts „Brennpunkt Verkehrsmarkt“ sei eine Möglichkeit geschaffen worden, Vorfälle auch über die mobifair-App zu melden. Zu diesem Thema seien auch Seminare gemeinsam mit der EVA-Akademie entwickelt worden, die im kommenden Jahr stattfinden werden.



Im Langzeitprojekt stehen weiterhin die öffentlichen Auftragsvergaben im Schienennahverkehr unter Beobachtung. Unter der Überschrift „28 Jahre Vergabewettbewerb – Eine Erfolgsstory?“ gab Schlömer einen Überblick über die aktuelle Situation in der Branche. Anhand von positiven und negativen Beispielen verdeutlichte der Vorsitzende des mobifair-Vorstands die Folgen des Wettbewerbs. mobifair begleitete akribisch die Ausschreibungen in Deutschland, um zum richtigen Zeitpunkt Einfluss nehmen zu können. Das Werkzeug dazu sei der umfangreiche mobifair-Vergabekalender. mobifair fordert nach wie vor mehr Qualität und mehr Kontrollen bei der Umsetzung der Verkehrsleistungen. In regelmäßigen Terminen versuche mobifair gemeinsam mit der EVG bei Politik, Aufgabenträgern und Unternehmen Sensibilität zu erzeugen. Das Vergaberecht sei nicht dafür gemacht, Verkehrsverträge, die über 15 Jahre gingen und ein Milliardenvolumen besäßen, auszuschreiben. Direktvergaben seien eine Option, über die zukünftig wieder nachgedacht werden müsse. „Da geht es nicht darum, einem Unternehmen Aufträge zuzuschustern,



sondern sich mit allen Beteiligten zusammensetzen und zu schauen, was man für Verkehre braucht und wie man das zum Vorteil der Kunden und der Beschäftigten gemeinsam umsetzen kann,“ so Schlömer. „Wie können wir die Qualität sichern und wie können wir dafür sorgen, dass es ausreichend Personal gibt? mobifair ist ständig dran, dass gute Regelungen beibehalten und schlechte Regelungen verbessert werden“. Es seien schon viele Erfolge erzielt worden, genau wie bei den Landestariftreugesetzen. Doch darauf werde man sich nicht ausruhen.

Der Blick über die Grenzen sei ebenfalls wichtig. Bereits in der Vergangenheit machte sich mobifair gemeinsam mit der Gewerkschaft EVG und Unternehmensvertreter\*innen ein Bild vom Wettbewerb im SPNV und tauschte sich mit Fachleuten in Schweden und Dänemark aus. Diese Ländervergleiche sollen im nächsten Jahr um Italien und die Niederlande erweitert werden. Im Rahmen eines europäischen Projekts der ETF sei mobifair ebenfalls unterstützend tätig, um die Entwicklung des Landtransportes und speziell des Öffentlichen Nahverkehrs und des Eisenbahnverkehrs in Europa zu untersuchen. In diesem Rahmen werde es auch verschiedene Aktionen und Veranstaltungen geben. „Wir müssen davon wegkommen, dass in vielen Köpfen die Meinung herrscht, Liberalisierung sei ein Garant für besseren Verkehr. Alles bestehende zu zerschlagen und zu glauben, dann würde alles billiger und besser, ist ganz einfach Unsinn und die Fakten beweisen das“, betonte Schlömer.

mobifair habe sich für das Jahr 2024 einiges vorgenommen. Ziel sei es, die bisherige gute Arbeit weiter fortzusetzen. Viele Aufgaben müssen weiter begleitet und aktualisiert werden. Zusätzlich gäbe es auch im Bereich der Busverkehre viele Entwicklungen, die bedenklich sind und beobachtet werden müssen. Auch den Verein Sozialmaut wird mobifair weiter unterstützen. Es gibt viel zu tun.

Ein ambitioniertes Programm habe auch die mobifair-GmbH. Es stünden viele verschiedene Seminare an. Das Seminarprogramm für Betriebsräte wurde weiter ausgebaut, Workshops für die berufliche Bildung und Online-Formate werden gemeinsam mit der EVA-Akademie folgen. Die GmbH werde auch das Beratungsangebot erweitern.

Damit das alles funktioniere und die Ziele erreicht werden können, brauche es ein funktionierendes Team, sei

es in der Geschäftsstelle oder im Präsidium. Aber gerade auch die Menschen vor Ort, die Vertrauenspersonen von mobifair und die Kolleg\*innen, die tagtäglich aufmerksam ihre Arbeit machen und dem Verein viele Informationen zukommen ließen, bilden die Grundlage für eine erfolgreiche Arbeit. Wichtig sei auch der Austausch mit den Gewerkschaften und dem DGB, aber auch mit Vertreter\*innen von Unternehmen und Verbänden. Stellvertretend sprach Matthias Rohrmann, Geschäftsführer des AGV MOVE und Präsident des Europäischen Sozialen Dialogs Eisenbahn in der EU, ein Grußwort per Videobotschaft. Er bedankte sich für die gute Zusammenarbeit und freute sich auf eine weitere gemeinsame Zusammenarbeit im nächsten Jahr. Er betonte, dass viele Erfolge erzielt worden seien. Der europäische Austausch über die Aspekte der Vergaben und Personalübergang habe einen Mehrwert für die nationale Situation. „Ich blicke sehr gerne auf das nächste Jahr und die Fortsetzung des Langzeitprojekts“, betonte Rohrmann.

Nach der Mittagspause stand die Vereinsentwicklung auf der Tagesordnung, gefolgt von der Aussprache. Diese Gelegenheit nutzte der ehemalige Vorsitzende der EVG und der Vorsitzende des Vereins Sozialmaut, Alexander Kirchner, um einige Anmerkungen zur aktuellen Situation in der Verkehrsbranche zu machen. Er regte an, sich die positiven und negativen Aspekte der Bahnreform intensiv anzuschauen. Kirchner mahnte, die Trennung und Segmentierung von Verkehrsverträgen im Blick zu behalten. „Das ist für die Qualität der Verkehrsleistungen nicht gut. Wir haben in der Vergangenheit gesehen, dass es besser funktioniert, wenn die gesamte Leistung von einem Unternehmen erbracht wird“, so Kirchner. Als Beispiel führte er die häufiger werdende Trennung von Verkehr und Instandhaltung an. Er reflektierte die Arbeit des Vereins Sozialmaut und die Notwendigkeit einer Än-



derung des Systems. Hierbei legte er mobifair das neue Lieferkettengesetz als Werkzeug ans Herz. Dieses Gesetz bringt den Auftraggeber in die Haftung.

Die Vorstellung des Jahresabschlusses 2022 übernahm Berater Hans-J. Rath und empfahl die Entlastung des Präsidiums und der Rechnungsprüfer. Der Revisionsbericht wurde vorgetragen von Rechnungsprüfer Michael Dröge, der die Vorbereitung der Prüfung ausdrücklich lobte und ebenfalls die Entlastung des Präsidiums befürwortete. Dieser Empfehlung kam die Mitgliederversammlung nach.

Das neue Präsidium hatte sich in ihren ersten Sitzungen der Vereinssatzung gewidmet und diese überarbeitet und moderner gestaltet. Sie wurde zeitgemäß angepasst, um unter anderem digitale Mitgliederversammlungen möglich zu machen und der personellen Ausstattung des Vorstands anzugleichen. Die Satzung wurde in dieser Form angenommen.

Dirk Schlömer erläuterte den Haushaltsplan 2024, der der finanziellen Situation angepasst sei.

Der Vorsitzende des Präsidiums, Reiner Bieck, sprach das Schlusswort der diesjährigen Mitgliederversammlung. Er fasste die Veranstaltung kurz zusammen und machte deutlich, wie wichtig mobifair sei und bleibe. „Ich bin stolz, jetzt hier und mit euch mobifair gestalten zu können“, bekräftigte Bieck. Er bedankte sich bei allen Anwesenden und dem mobifair-Team. Mit „Ein geruhiges Weihnachtsfest und einen guten Rutsch, ein bisschen Zeit zum Runterkommen, das können wir alle gebrauchen. Nächstes Jahr greifen wir wieder an“, schloss Reiner Bieck die Veranstaltung.



# mobifair-Langzeitprojekt: Wir werden auch 2024 gebraucht

.....  
In seinem Langzeitprojekt zu den Themen Personalübergang, Sozialstandards und Tariftreue konnte mobifair in den letzten Jahren schon viel erreichen – bei einzelnen Ausschreibungen, den gesetzlichen Rahmenbedingungen und allgemein als fundierter Ansprechpartner für Beschäftigte, Interessenvertretungen, Sozialpartner und Politik. Von einem fairen Wettbewerb im ÖPNV und SPNV sind wir immer noch weit entfernt und so bleibt noch viel zu tun. Das sind die Schwerpunkte im kommenden Jahr:

Weiterhin steht die **aktive Begleitung der SPNV-Ausschreibungen** zusammen mit Sozialpartnern, betrieblichen Interessenvertretungen und betroffenen Beschäftigten im Fokus. Rund 40 davon starten voraussichtlich im kommenden Jahr. Zwar gab es in den letzten Jahren durchaus Verbesserungen bei Ausschreibungskriterien, aber die **Ziele von mobifair** sind noch nicht erreicht:

- **Personalübergang für alle Beschäftigten mindestens zu den bisherigen Bedingungen (und nicht nur für Triebfahrzeugführer\*innen, Kundenbetreuer\*innen im Nahverkehr und Disponent\*innen)**
- **robuste, auf Plausibilität geprüfte Personalkonzepte**
- **Verpflichtung zur hochqualitativen Eigenausbildung**
- **Selbermachen statt Subvergabe**
- **Tarifbindung**
- **mehr Sicherheit für Beschäftigte und Fahrgäste**
- **Ausschreibungen aus einem Guss statt Zerstückelung auf mehrere Lose und Teilleistungen**
- **Erhalt des personenbedienten Fahrkartenvertriebs und regelmäßige Kontrollen aller Vorgaben unter Einbindung der betrieblichen Interessenvertretung.**

Diese Ziele verfolgt mobifair auf allen Ebenen. Die Botschaft ist klar: Wer höhere Qualität und mehr öffentlichen Personenverkehr will, kommt um gute Beschäftigungsbedingungen nicht herum. Daher gehen die **Gespräche mit den Landesverkehrsministerien** in die nächste Runde. Drei davon, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Bremen, sind bereits für Anfang des Jahres terminiert, weitere folgen. Doch auch der regelmäßige Austausch mit Aufgabenträgern, Verbänden und Unternehmen wird fortgesetzt und weiter intensiviert.

Gleich am Anfang des neuen Jahres steht voraussichtlich die lange geplante Einführung des **Bundestariftreuegesetzes** und des sog. **Vergabetransformationspakets** an. Ersteres dürfte neben seiner Geltung für die bundeseigene Deutsche Bahn AG auch Einfluss auf die weitere Entwicklung von **Landestariftreuegesetzen** haben, z.B. in Hamburg oder Niedersachsen, wo derzeit Novellen geplant sind. Bei Letzterem setzt sich mobifair dafür ein, dass der Personalübergang nach § 131, Abs. 3 GWB umfassend weiterentwickelt und die Vorgabe sozialer Kriterien verpflichtend wird sowie dass Direktvergaben bzw. Elemente davon einfacher möglich werden, wie es nach EU-Recht machbar wäre.

Einen Blick über die Ländergrenzen hinaus wirft mobifair durch weitere **Länderuntersuchungen**: Nach Dänemark und Schweden im Jahr 2022 sind nun die Niederlande und Italien im Fokus. Dazu finden im Laufe des Jahres Workshops mit Gewerkschaften, Arbeitgebern und Aufgabenträgern statt. Auch bei internationalen Studien zu den Folgen der Liberalisierung für den Schienenverkehr ist mobifair eingebunden. Ziel ist es, neue Ansätze zum Schutz der Beschäftigten in Deutschland, aber auch auf europäischer Ebene zu finden, damit der Wettbewerb nur um des Wettbewerbs willen ein Ende findet und Qualität und gute Arbeit im Mittelpunkt stehen.

# Voraussichtlich 2024 startende SPNV-Ausschreibungen mit Jahr der Betriebsaufnahme

Ohne bereits laufende Vergabeverfahren



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

Stand: November 2023. Ohne Gewähr.

# Geht es so noch weiter im Schienenpersonennahverkehr?

Eigentlich sollte alles besser werden. So lauteten die Versprechungen. Manchmal hilft da ein Blick zurück in die Vergangenheit. Nicht dass wir als rückwärtsgewandt gelten wollen, aber zum Jahresbeginn 2024 wird die Deutsche Bahn 30 Jahre alt und die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird 28. Denkt man daran zurück, so gibt es unterschiedliche Emotionen.

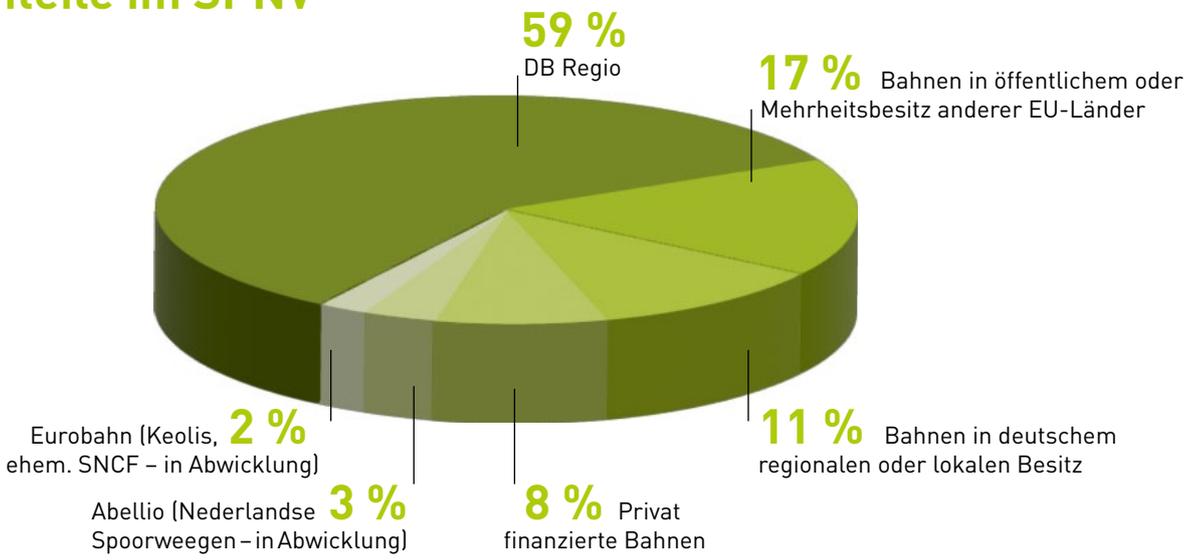
Zu Beginn, also Anfang 1994, war ja zunächst einmal alles neu. Und damit die neue Bahn auch für jeden sichtbar war, gab es ein neues Logo. Und es gab neue Grenzen. Bei der damaligen Bundesbahn pflegte man eher die Zusammenarbeit. In kleinen Bahnhöfen gab es Betriebsbeamte, die im sogenannten „vereinigten Dienst“ arbeiteten, also nicht nur Weichen und Signale stellten, sondern auch noch Fahrkarten verkauften und ach ja, sie fertigten auch noch Gepäck und Expressgut ab, denn viele Personenzüge verfügten ja damals auch noch über Gepäckwagen. Die Lokführer fuhren damals auch noch verschiedene Verkehre, also Nahverkehr und Güterverkehr, Rangierloks und Fernverkehr und in den großen Bahnhöfen waren Zugbegleitdienst, Reisezentrum und Informationsschalter in einem Betrieb zusammengefasst. Ach ja, und genug Personal gab es auch.

Mit der Auftrennung der alten Bundesbahn sollte dann alles moderner und natürlich besser werden. Geschäftsbereiche wurden gebildet, nachher wurden Gesellschaften daraus gegründet. Damit entstanden dann auch unternehmerische Grenzen, die eine Zusammenarbeit schwierig machten oder auch gewollt komplett unterband.

Doch die Versprechen blieben bestehen, mit dem freien Zugang zum Eisenbahnnetz und der Regionalisierung des SPNV sollte alles besser und billiger werden. Die Europäische Kommission, der Bundesrechnungshof, Bund der Steuerzahler und natürlich auch die FDP sowie der Wirtschaftsflügel der CDU schwören heute noch drauf. „Wettbewerb sorgt für bessere Qualität und sinkende Preise!“ Es hört sich an wie aus einem Lehrbuch für allgemeine Betriebswirtschaftslehre und es wäre ja auch zu schön, wenn es denn auch wirklich wahr wäre.

Die Fakten sprechen jedoch eine andere Sprache. Vor zwei Jahren versanken Keolis und Abellio in Deutschland in ihren Schulden. Verzockt oder Systemfehler oder doch Corona? Das war nicht ganz so klar aber sichtbar war, wer das Nachsehen hatte. Es waren die Beschäftigten und die Fahrgäste. Mitverantwortlich für diese Misere waren die Aufgabenträger. Die bemühten sich mit Verhandlungen und Notvergaben um Schadensbegrenzung. Dabei griffen dann auch die betroffenen Landesverkehrsministerien beherzt in ihre Kassen, um das finanzielle Desaster schnell zu verdecken. mobifair nimmt an, dass der wirtschaftliche Schaden des Abellio-Niedergangs mindestens 500 Mio Euro an öffentlichen

## Marktanteile im SPNV



Mitteln gekostet hat. Wenn die Verkehrsverträge auch in Mitteldeutschland beendet sind, wird Abellio in Deutschland wohl nicht mehr fahren und die Niederländer geben ihr Geld wieder für Verkehre im eigenen Land aus.

Auch die französische SNCF-Tochter Keolis verkaufte Ende 2021 ihr Deutschlandgeschäft, die Eurobahn, an eine Münchener Anwaltskanzlei. Die wurde mit genügend Geld versorgt, um die bestehenden Verkehrsverträge noch zu erfüllen. Man sucht nun händeringend nach Investoren, um vielleicht doch noch am Markt zu bleiben, doch 2032 enden die letzten Verkehre und damit wird wohl auch dieses Unternehmen von der deutschen SPNV-Landkarte verschwinden.

Go-Ahead ist nun die nächste Gesellschaft, die sich verabschiedet. Nachdem zwei Investoren den international tätigen britischen Konzern übernahmen, trennen sich diese nur ein Jahr später von den deutschen Tochterfirmen. Die ÖBB aus Österreich will nun ihr Glück versuchen und übernimmt die Verkehre. Wie lange das gutgeht, wird sich zeigen.

## *Haushaltssperren beim Bund und vielen Kommunen, 49 Euro Ticket, klimaneutrale Busse ab 2030 und alles wird teurer.*

Der sogenannte Markt des SPNV ist nahezu zum Erliegen gekommen, auch wenn derzeit in Statistiken eine weitere Zunahme der sogenannte Wettbewerbsbahnen suggerieren wollen. Doch die Zahlen selbst sprechen eine andere Sprache. Es ist überwiegend ein Wettbewerb der Bahnen im öffentlichen Eigentum, der hier stattfindet. Aktuell fährt rund 59 Prozent der Verkehre die DB Regio AG, 17 Prozent der SPNV-Leistungen werden durch Bahnen im Eigentum anderer EU-Staaten erbracht und 11 Prozent der Verkehre führen öffentliche Eisenbahnen aus den Bundesländern durch. Zusammen macht das einen Marktanteil von 87 Prozent für Eisenbahnen im öffentlichen Eigentum. Nimmt man Abellio und Keolis aus der Bewertung, weil der Marktausstieg absehbar ist, dann bleiben ganze 8 Prozent der Verkehre übrig, die von privat finanzierten Unternehmen durchgeführt. Nach 28 Jahren der Marktöffnung im SPNV be-

steht der Erfolg also aus einem privaten Marktanteil von 8 Prozent und einer Teilnehmerquote bei Vergaben von durchschnittlich 1,7 Angeboten. Selbst glühende Wettbewerbsverfechter dürften bei diesem Ergebnis sehen, dass hier etwas nicht stimmt!

Der einzige Erfolg der Regionalisierung des SPNV liegt nach Auffassung von mobifair an der regionalen Verkehrsplanung durch die Aufgabenträger der Länder und die stetige Finanzierung durch den Bund. Dies ermöglichte neue Fahrzeugflotten und wachsende Verkehre, nicht der Wettbewerb. Die öffentlichen Mittel schafften neue Fahrzeugflotten, ein Wachstum der Verkehre um 40 Prozent und eine Steigerung der Beförderungsmenge um 65 Prozent.

mobifair meint, dass wir einen neuen Fokus brauchen. Soll der SPNV wirklich seinen wichtigen Teil dazu beitragen, die Klimaziele zu erreichen und künftig eine flächendeckende Alternative zum Individualverkehr bieten, dann müssen die Karten auf den Tisch. Wir sprechen uns dafür aus, dass künftig ein leistungsfähiger und zuverlässiger SPNV alleine im Fokus steht. Das bedeutet mehr Qualität, ausgereifte Fahrzeuge statt Experimentierfreude, robuste Personalausstattung mit Berufsausbildung und gute Beschäftigungsbedingungen, mehr Investition in Sicherheit für Personal und Reisende und Verträge, die über die langen Laufzeiten auch Änderungen zulassen. Das mag mit dem aktuellen „Wettbewerbsgedanken“ nicht mehr klappen. Also sollten wir nach Österreich und in die Schweiz schauen und endlich wieder Direktvergaben auch in Deutschland ermöglichen. mobifair wird sich an einer europäischen Studie beteiligen, die das wichtigste Ziel des Eisenbahnverkehrs in den Vordergrund stellt, nämlich die Schaffung eines robusten und leistungsstarken Eisenbahnverkehrs und es wird dabei auch untersucht, was alles notwendig ist, um den Weg dorthin aus der jetzigen Misere umzusetzen.



von Dirk Schlömer,  
Vorsitzender mobifair-Vorstand

## Reiner Kolb, mobifair-Präsidiumsmitglied

### Wie sieht dein Werdegang aus und was sind deine aktuellen Aufgaben?

Im Jahr 1980 begann meine berufliche Laufbahn bei der damaligen Bundesbahn. 1989 wechselte ich dann zum damaligen Bereich Bahnbus Saar-Westpalz. Die Busgesellschaften wurden zu dieser Zeit bundesweit in GmbHs umgewandelt und so wechselte ich im Jahr 1990 zur damaligen Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH und bekam das Themengebiet Schadensregulierung bei Haftpflicht und Kaskoschäden übertragen. 1992 wurde ich dann in den Betriebsrat gewählt und übernahm dort 2000 den Betriebsratsvorsitz. Als dann 2016 die einst so stolze DB Saar-Westpfalz GmbH, nach vielen Ausschreibungsverlusten, durch die DB vom Markt genommen und aufgelöst wurde durfte ich im Dezember 2016 als einer der Letzten das Licht ausschalten.

### Wie bist du zu mobifair gekommen? Warum ist mobifair wichtig und was ist deine Motivation, dich bei mobifair aktiv zu engagieren?

Mit mobifair kam ich zum ersten Mal während eines Seminars in Berührung, der schon damals umtriebige Helmut Diener schilderte den Kampf von mobifair zum Thema Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit so spannend und facettenreich, dass ich mich spontan entschloss, dem Verein mobifair beizutreten, denn Helmut sprach mir aus der Seele. Mit dem „Dumping-Hai“ unterstützte uns Helmut und das Team von mobifair, dann bei Kundgebungen und im Kampf um den Erhalt der Arbeitsplätze der Fahrer\*Innen.

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

Die Lobbyarbeit von mobifair war in der Vergangenheit ein bedeutender Faktor und ist natürlich auch heute noch von großer Bedeutung. Gerade mobifair versteht sich bei Ausschreibungen im Schienen- und Busverkehr als neutraler Anwalt der betroffenen Kollegen\*Innen mit dem Ziel, Lohndumping zu vermeiden und die bisherigen Arbeitsbedingungen, selbst im Falle eines möglichen Wechsels des Betreibers, zu sichern.



### Wo siehst du mobifair in fünf Jahren?

Angesichts der Vielzahl von Anfragen und Hilferufen seitens der von Ausschreibungen betroffenen Betriebsräten, die mobifair in der letzten Zeit erreicht haben und für die mobifair ein wichtiger und vielleicht sogar der letzte und einzige Ansprechpartner ist, hege ich keinerlei Zweifel hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung von mobifair. Ich bin mir sicher, dass gerade die Beratung nicht nur in Bezug auf Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit, sondern auch bei Fragen zu Dienst-, Schicht- und Fahrplänen sowie Ausschreibungen von großer Bedeutung im weiteren Tagesgeschäft sein wird.



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

## Heino Seeger, mobifair-Präsidiumsmitglied

### Wie sieht dein Werdegang aus und was sind deine aktuellen Aufgaben?

Nach einer Lehre bei der Deutschen Bundesbahn als Maschinenschlosser habe ich die Laufbahn zum Lokführer, mit allen bekannten Traktionsarten, beim Bw Stolberg Hbf (Rhld) und Bw Aachen beschritten. Neben den Dienstzeiten als Lokführer habe ich die Eisenbahnfachschule in Köln mit dem Ziel besucht, die Voraussetzungen zur gehobenen Beamtenlaufbahn zu schaffen. Auf dem zweiten Bildungsweg habe ich, nach dem Erlangen der Allgemeinen Hochschulreife, ein Studium an der Universität zu Köln, mit dem Abschluss eines Magister Artium angestrebt. Eine erste Anstellung fand ich bei der damaligen DE-Consult, Deutschen Eisenbahn-Consulting GmbH, eine Tochter der DB AG. Da ich ein ausgebildeter Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) war, bekam ich den Ruf als Geschäftsführer und EBL bei der Bayerischen Oberlandbahn GmbH und gründete dann die Bayerische Regiobahn GmbH, die heute als übergreifendes EVU und Marke der Transdev in Oberbayern fährt.

### Wie bist du zu mobifair gekommen?

Qualität kann man nur mit motiviertem Personal schaffen. Deshalb habe ich etwas gegen „Billigheimer“. Meine letzten Berufsjahre habe ich dann als Geschäftsführer und EBL bei der Tegernsee Bahn GmbH verbracht. Und so bin ich von der EVG bzw. dann von mobifair als Quasiberater angefragt worden, als EBL meine Expertise einzubringen.



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

mobifair ist als Mahner und Aufdecker von nicht haltbaren Zuständen im Verkehrsbereich eine wichtige Institution, solange nicht auskömmliche Löhne und sozialverträgliche Arbeitsbedingungen gezahlt werden.

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

Als „alter“ Eisenbahner liegt mir das System Eisenbahn am Herzen, dass durch die Bahnreform in extremer Schiefelage fast in allen technischen, betrieblichen und nichttechnischen Belangen geraten ist.

### Wo siehst du mobifair in fünf Jahren?

mobifair sollte sich an der Seite der EVG auch in die politische Diskussion der Zukunftsgestaltung des Eisenbahnwesens mit seinen vielen Arbeitsplätzen, nicht alleine die der Deutschen Bahn AG, in Deutschland einschalten, damit der gesellschaftliche Auftrag eines von der Straße unabhängigen Verkehrssystems im Sinne des Gemeinwohles einer Zivilgesellschaft wieder in den Fokus der Entwicklung genommen wird.

Bis dahin muss mobifair weiterhin für die Aufklärung und Aufdeckung von prekären Verhältnissen in der Mobilitätswirtschaft auch für weitere Jahre Sorge tragen.



# Tariftreuegesetze: Gegenläufige Entwicklungen in Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen

Ein großer Schritt nach vorn in Mecklenburg-Vorpommern, ein unnötiger Schritt zurück in Thüringen. So könnte man zusammenfassen, was zuletzt im Bereich Tariftreuegesetze passiert ist. Im Nordosten der Republik gibt es künftig eine verpflichtende Personalübernahme bei Betreiberwechsel auf Schiene und Straße, eine Ausweitung der Tariftreuevorgaben auf Branchen außerhalb des ÖPNV/SPNV und einen vergabespezifischen Mindestlohn in Höhe von 13,50 EUR pro Stunde. Das hat der Landtag kürzlich beschlossen.

Der Entwurf der rot-roten Landesregierung (mobifair hat berichtet) ist mit minimalen Änderungen beschlossen worden. Man hat sich stark am Saarländischen Tariftreue- und Fairer-Lohn-Gesetz orientiert und das ist auch gut so. mobifair gratuliert der Landesregierung zu diesem wichtigen Schritt und ruft andere Länder, aber auch den Bund auf, diesem Beispiel zu folgen.

„Den Schutz der Beschäftigungsbedingungen muss man politisch wollen, dann finden sich auch Mittel und Wege“, kommentiert Christian Gebhardt von mobifair und hat dabei auch Hamburg im Blick, wo man erst einmal das geplante Bundestariftreuegesetz abwarten will, obwohl es genügend andere gute Beispiele in den Ländern gibt. Eine Sache muss die Landesregierung in Schwerin aber noch klarstellen: Dass der im Gesetz neu vorgesehene beratende Ausschuss zur Auswahl der repräsentativen Tarifverträge paritätisch mit Vertreter\*innen der Tarifvertragsparteien besetzt wird. Deren Fachwissen muss auf jeden Fall – wie in anderen Bundesländern – einfließen.



## Thüringen

Auch Thüringen hat sein Vergabegesetz überarbeitet, leider nicht zum Besseren – bis auf eine Ausnahme. Vom fortschrittlichen Entwurf der rot-rot-grünen Minderheitsregierung (mobifair hat berichtet) hat es kaum etwas in die jetzt vom Landtag beschlossene Fassung geschafft. Stattdessen wurde im Wesentlichen der Entwurf der CDU-Fraktion angenommen und das heißt: Keine Einführung einer Muss-Regelung zum Personalübergang bei Betreiberwechsel, keine Einrichtung einer Vergabeberatungsstelle und keine Kontrollverpflichtung für Aufgabenträger.

Stattdessen werden Schwellenwerte erhöht und bei der beispielhaften Nennung von sozialen Kriterien die Berücksichtigung von Azubis, Langzeitarbeitslosen und Schwerbehinderten gestrichen. Auch die ILO-Kernarbeitsnormen fallen weg. Soziale Kriterien, wie z.B. Ausbildungsquoten, bleiben damit zwar weiterhin möglich, aber das politische Signal ist klar: „Verschlankung“ und (angeblicher) Bürokratieabbau gehen vor. Immerhin hat es die Erhöhung des vergabespezifischen Mindestlohns ins neue Gesetz geschafft. Dieser soll künftig immer 1,50 EUR über dem Bundesmindestlohn liegen, d.h. ab dem 1. Januar 2024 bei 13,91 EUR.

Insgesamt ist die neue Fassung des Gesetzes zwar kein massiver Rückschritt, aber auf jeden Fall eine verpasste Chance. mobifair bezweifelt, dass man damit zufrieden sein kann. Unabhängig davon muss die Regierung jetzt dafür sorgen, dass sich der Tariftreuebeirat im Verkehrsbereich konstituiert und festgelegt wird, welche Tarifverträge künftig vorgegeben werden sollen. Das war schon vor der Novelle das größte Problem und hat ein an sich gutes Tariftreuegesetz untergraben. Das darf nicht länger so bleiben.



★ Punkte zu speziellen Regelungen im Verkehrsbereich (Tariftreue und Personalübergang) (max. 2)  
★ Punkte zu allgemeinen Regelungen (max. 6)

**Personalübergang bei Betreiberwechsel**

M "Muss"-Bestimmung  
S "Soll"-Bestimmung

Stand: November 2023

DAS SAGT DER ANWALT ...

## NEUIGKEITEN ZUR ARBEITSZEIT

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat sich mal wieder zur Ruhezeit geäußert. Die tägliche Ruhezeit (also 11 Stunden ununterbrochene Zeit nach und vor der Arbeit) ist zusätzlich zur wöchentlichen Ruhezeit zu gewähren. Das gilt selbst, wenn der nationale Gesetzgeber Arbeitnehmer eine längere wöchentliche Ruhezeit gewährt als in der EU-Richtlinie vorgegeben (Urteil vom 02.03.2023, Rs. C- 477/21).

Näheres zum Fall: Geklagt hat ein Lokführer, der bei der ungarischen Eisenbahngesellschaft beschäftigt ist. Ihm wurde keine tägliche Ruhezeit von elf Stunden am Stück gewährt, wenn dieser eine wöchentliche Ruhezeit (z. B. der arbeitsfreie Sonntag) vorausgeht oder nachfolgt. Diese elf Stunden tägliche Ruhezeit am Stück entsprechen Art. 3 2003/88/EG der „Arbeitszeitrichtlinie“. Nach Art. 5 Abs. 1 dieser Richtlinie muss der Arbeitgeber jedem Arbeitnehmer pro 7-Tageszeitraum eine Mindestruhezeit von 24 Stunden gewähren.

Der Arbeitgeber macht vor Gericht geltend, dass der Arbeitnehmer nicht benachteiligt wird, weil er mit 42 Stunden eine höhere Wochenruhezeit erhalte. Das Gericht legte dem EuGH die Frage vor, ob eine mit einer wöchentlichen Ruhezeit zusammenhängend gewährte tägliche Ruhezeit Teil der wöchentlichen Ruhezeit ist.

Der EuGH entschied, dass tägliche und wöchentliche Ruhezeit zwei

verschiedene Rechte sind. Die tägliche Ruhezeit dient der Erholung, sie schließt sich unmittelbar an die Arbeitsperiode an. Die wöchentliche Ruhezeit gewährt eine längere Regenerationsphase pro 7-Tageszeitraum. Daher sind beide Rechte zu gewährleisten. Der Idee, dass die tägliche Ruhezeit in der wöchentlichen bereits enthalten wäre, erteilt er eine Absage. Die Richtlinie gibt explizit konkrete Zeiträume vor, in denen die Ruhezeit zu gewähren ist. Daraus folge, dass die tägliche Ruhezeit nicht Teil der wöchentlichen Ruhezeit ist. Sie ist zu dieser hinzuzurechnen.

Deutschland kommt dieser Verpflichtung mit dem Arbeitszeitgesetz nach. Geregelt ist die tägliche Ruhezeit von elf Stunden und eine Ausnahmeregel für die Verkürzung auf zehn Stunden. Außerdem das Verbot zur Beschäftigung von Arbeitnehmenden an Sonn- und Feiertagen von 0 bis 24 Uhr (mit Ausnahmen, z. B. im Verkehrsbereich). Dadurch wird eine wöchentliche Ruhezeit von 24 Stunden gewährleistet. Die Entscheidung

entspricht damit in Deutschland bereits der geltenden Rechtslage.

Der EuGH hat eindeutig festgehalten, dass jedem Arbeitnehmer einmal pro 7-Tageszeitraum eine Ruhezeit von 35 Stunden zu gewähren ist. Ist die vereinbarte wöchentliche Ruhezeit länger als der verlangte Zeitraum von 24 Stunden, darf diese Zeit nicht auf die tägliche Ruhezeit angerechnet werden. Stattdessen verlängert sich die Gesamtruhezeit insgesamt.



**Ansgar Dittmar ist Rechtsanwalt, Fachanwalt für Arbeitsrecht und Mediator. Mit seiner Kanzlei LAW UNIQ Arbeitsrecht berät er Arbeitnehmer als auch Betriebsräte. Er begleitet seit der Gründung von mobifair den Verein in rechtlichen Fragen.**

Mehr zu ihm und die Kanzlei unter: [www.law-uniq.com](http://www.law-uniq.com)