

mopinio

Das mobifair-Magazin



SCHIENENGÜTERVERKEHR

*DB Cargo -
Weichenstellung
für die Zukunft*



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

13.05.-17.05.2024 in Erfurt
10.06.-14.06.2024 in Potsdam

Whistleblower: Das neue Hinweisgeberschutzgesetz

Referent: Manuel Poblitzki

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

Beschützer der Beschäftigungsbedin- gungen: 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



Anmeldung erfolgt
direkt über die
EVA Akademie.

Editorial



In dieser Ausgabe der mopinio geht es im Wesentlichen um den Schienengüterverkehr (SGV). Einem Verkehr, von dem zur Schaffung der Verkehrswende viel erwartet wird. Verkehr soll verlagert werden, und zwar in großen Mengen. mobifair hatte bereits 2020 anhand der verfügbaren Prognosen ausgerechnet, dass das Gesamtaufkommen des Güterverkehrs bis 2050 um rund 50-80 Prozent zunehmen wird. Zusammen mit den Verlagerungszielen der EU wäre das eine notwendige Steigerung des Schienengüterverkehrs um das Dreifache. Unter den jetzigen Rahmenbedingungen wird das nicht gehen.

Versäumnisse aus der Vergangenheit bei der Infrastruktur, verfehlte politische Entscheidungen einer schon fanatisch gelebten Liberalisierungspolitik und falsche unternehmerische Entscheidungen legen gerade die Axt an große Staatsunternehmen nicht nur in Deutschland. Die Privaten Eisenbahnen werden diese Lücke jedoch nicht füllen können, denn es geht um Volkswirtschaftliche Ziele unserer Mobilität der Zukunft und Fairness in der Branche, mit einer Gesamtversorgung an Güterverkehr, guten Beschäftigungsbedingungen und einer staatlich gesteuerten Verlagerungspolitik auf die Schiene.

Deshalb ist auch die DB AG als integrierter Gesamtkonzern unverzichtbar und deshalb ist auch DB Cargo mit dem gesamten Leistungsangebot ohne Alternative.

Helmut Diener und Dirk Schlömer, Vorstand

Aus dem Inhalt



ZERSCHLAGUNG DER DB CARGO STOPPEN S. 4

Der Schienengüterverkehr steht vor einem Kipppunkt..... S. 7

Falschspieler runter vom Gleis S. 9

Lieferkettenrichtlinie der EU scheitert S. 10

Busverkehr:

Gute Arbeit nicht wertgeschätzt S. 11

Klimaschutzziele drohen am Verkehr zu scheitern..... S. 14

Das sagt der Anwalt:

Hausverbot für den BR-Vorsitzenden 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



Zerschlagung der DB Cargo stoppen

.....
 Güterverkehr auf der Schiene muss gestärkt werden, anstatt ihn zu zerstören. Die obersten Wettbewerbshüter der Europäischen Union haben sich den Schutz des Wettbewerbs auf die Fahnen geschrieben. Dahinter verblasst selbst der Klimaschutz! Derzeit ist es ihnen ein Dorn im Auge, dass die defizitären Unternehmen DB Cargo und Fret SNCF jeweils Geld vom Staat erhalten, um Güter zu transportieren. Doch wie ist es dazu gekommen? Mit der Liberalisierung des Güterverkehrs im Jahr 2007 begann der Run privater Unternehmen auf die lukrativen Verkehre im Schienengüterverkehr. Zwar gab es schon vorher zahlreiche Eisenbahnen im Güterverkehr, doch die fuhren als regionale oder lokale Bahnen eher im Werksverkehr.

Besonders lukrativ für kleine Bahnen oder auch Kleinunternehmen mit vielleicht ein oder zwei Lokomotiven und auch geliehenen Lokführern sind Ganzzüge, die von A nach B fahren. Hier gibt es nicht viel zu tun, Lok dran, Zug untersuchen (oder auch nicht, wie viele Zwischenfälle belegen) und dann geht es los. Oft wird dabei nicht einmal auf die Höchstarbeitszeiten geachtet und Ruhezeiten werden in schlechten Unterkünften oder als Fahrgast im Zug zum nächsten Auftrag verbracht. Gegen solche „Wettbewerber“ kommt ein seriöses Unternehmen mit Tarifvertrag und Betriebsräten nicht an und verliert Auftrag um Auftrag. Transport muss billig sein und die fetteste Rendite gibt es, wenn man sich nicht um faire Arbeitsbedingungen oder Ausbildungsstandards schert.

Die Gefahr aufzufallen ist hingegen niedrig. Das Eisenbahnbundesamt fühlt sich auch nach jahrelangen Meldungen durch mobifair nicht zuständig und verweist auf die Gewerbeaufsichtsämter. Lachhaft, denn ein kleines Unternehmen quer durch ganz Deutschland zu kontrollieren, ist für lokal zuständige Gewerbeaufsichtsämter praktisch unmöglich.

Praktisch ist, dass es auf den Loks nicht einmal digitale Tachographen gibt. Die sind im gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 to. längst Pflicht. Wie einfach wären dann wohl die Kontrollen, insbesondere mit den neuen, den smarten Tachographen der 2ten Generation, die ab August 2025 in allen Trucks ab 3,5 to. auf europäischen Straßen im grenzüberschreitenden Verkehr eingebaut sein müssen. Die sind selbst bei der Durchfahrt an stationären Punkten auslesbar. Auf der Schiene wäre endlich eine flächendeckende Kontrolle aller Züge möglich.

Doch dagegen wehrt sich die Branche. Es sei zu teuer, jede Lok mit einem solchen Tachographen auszustatten. Doch dass dies nur vorgeschoben ist muss nicht einmal erklärt werden. Die EU-Kommission geht der Wirtschaft auf den Leim und verhindert bis heute eine solche Verpflichtung um endlich Verstößen gegen Arbeits- und Ruhezeiten und betriebliche oder gesetzliche Regelungen aufzudecken und zu unterbinden.

Was bleibt für DB Cargo?

Mit zahlreichen Gesetzesverstößen picken sich also viele kleine der über 400 Privatunternehmen die Rosinen aus dem Kuchen. Dazu wird dann noch DB Cargo verhöhnt, denn die brauchen ja so viel mehr Lokführer, um Waren von A nach B zu bringen. Die Wahrheit liegt aber darin, dass DB Cargo Fracht transportiert, die von fast allen privaten Bahnen gemieden wird und die wesentlich mehr Know-How und Personal verlangen. Die Regel ist nicht, dass alle Güter eines Zuges den gleichen Absender und Empfänger haben. Für gesamthafte Transporte bis zum Ziel ist viel Logistik nötig und eine Infrastruktur, die ohne DB Cargo wohl nicht zu stemmen ist. Gleisanschlüsse, Güterverkehrszentren und Rangierbahnhöfe sorgen dafür, dass Waren abgeholt, zu Zügen gebildet werden und am Endbahnhof bis zum Kunden gefahren werden. Von der Abholung bis zur Zustellung sind dabei zahlreiche Arbeitsvorgänge, Rangier- und Ablaufvorgänge und Streckenfahrten nötig. DB Cargo wird derzeit für den aufwändigen Einzelwagenverkehr mit 300 Mio. Euro durch den Staat bezuschusst. Doch den Wettbewerbshütern in Brüssel ist gerade dies offenbar ein Dorn im Auge, genauso wie der Verlustausgleich durch die Deutsche Bahn.



Doch was wird das Resultat sein, wenn die EU sich durchsetzt?

Wird DB Cargo auf Wunsch der EU Kommission zerschlagen, dann wird sich wohl niemand finden der bereit ist, diese Arbeiten zu übernehmen. Auf der Schiene gefahren wird dann im schlimmsten Falle nur noch der Ganzzug, der Rest wandert per LKW auf die Straße. Es sei denn, dass der Staat Geld in die Hand nimmt, um dann doch wieder zu subventionieren. Allerdings müsste dies dann nach den Spielregeln der EU erfolgen, die sicherlich einen weit höheren Aufwand bedeuten würden.

Auch in einem liberalisierten Europa gibt es eine Möglichkeit, mit öffentlichen Geldern nicht kostendeckende Leistungen zu bezuschussen. Die Lösung heißt natürlich Wettbewerb! Nach einer Zerschlagung von DB Cargo könnten subventionierte Einzelwagenverkehre ausgeschrieben werden und damit auch für Privatunternehmen interessant sein. Doch denen fehlt i. d. R. qualifiziertes Personal und die Struktur, um flächendeckend Verkehre zu organisieren. Das Interesse könnte also relativ gering sein. Sollten sich trotzdem große Investoren finden, z. B. für die Bewirtschaftung von Güterverkehrszentren, Rangierbahnhöfen o. ä. dann bleibt zu bedenken, dass auch solche Investoren ohne fette Renditen nicht anzulocken sind. Billiger wird es also für den Staat nicht, nur anders und vermutlich schlechter!

Was einmal weg ist kommt nicht wieder

Insgesamt wird eine Zerschlagung der bestehenden großen Güterbahnen im Staatsbesitz nach unserer Auffassung bleibende Schäden hinterlassen und einmal zerstört, wird sich dieser Sektor auch nicht mehr erho-

len. EVG und Cargo-Betriebsräte rechnen mit dem Abbau von rund 1.800 Arbeitsplätzen. Doch wenn das ganze System des Einzelwagenverkehrs und des Rangierbetriebs für regionale Verkehre zusammenbricht, wird das wohl nur der Anfang sein. Es ist eine Schande, dass die europäische Politik und offensichtlich auch Bundesverkehrsminister Wissing (FDP) das wichtigste Mittel für einen klimaneutralen Gütertransport dermaßen zerstören wollen, nur weil sie einem krankhaften Wettbewerbsfetisch hinterherjagen und dabei wenig bis keine Ahnung vom System Eisenbahn haben.

Nach unserer Auffassung wird das Resultat neben der Zerstörung zahlreicher Arbeitsplätze bei DB Cargo auch ein deutlicher Anstieg der LKW Verkehre sein. Tausende an zusätzlichen Fahrten fallen täglich an, doch wer die dann fährt, und ob die deutschen Autobahnen und Brücken das noch aushalten, ist fraglich. LKW-Fahrer fehlen ebenfalls schon heute zu Tausenden und die Autobahnbrücken sind schon jetzt häufig in einem schlechten Zustand. Schlechte Aussichten für die Klimaziele und die vielen engagierten Kolleginnen und Kollegen bei DB Cargo durch Dummheit und Ignoranz der Verantwortlichen in Brüssel und Berlin!





Verkehrsverlagerung nur mit einem modernen Einzelwagenverkehr, Kombinierten Ladungsverkehr und der Digitalen Automatische Kupplung (DAK)

Wenn wir wirklich die Verkehrsverlagerung ernst nehmen, um den Klimawandel zu bekämpfen, dann muss die Schiene den größten Beitrag leisten. Denn bei einem Marktanteil von derzeit rund 18-19 Prozent und dem Willen, in 2030 rund 25 Prozent der Güter über die Schiene transportieren zu wollen, bedeutet dies eine Steigerung von rund 30 Prozent in sehr kurzer Zeit. Der Anstieg der Transportmengen bis 2030 ist da nicht einmal eingerechnet. Verschiedene Studien gehen bis 2050 von einer Steigerung des Güteraufkommens zwischen 50 und 80 Prozent aus. Würde man dies mit den Verlagerungszielen bis 2050 zusammen betrachten, dann müsste sich die Leistung des Schienengüterverkehrs mehr als verdoppeln. Wird nicht reagiert, geschieht der Exodus auf der Schiene, wie auf der Straße.

Um die ambitionierten Zukunftsaufgaben zu stemmen, braucht die Schiene Hilfe und keine zusätzlichen Behinderungen. Brüssel sollte hierzu den Weg bereiten um die Digitale Automatische Kupplung möglichst schnell europaweit einzuführen, denn nur so können Rangiervorgänge schneller gemacht werden und in einem europaweiten Verbund der Eisenbahnwagen sind nationale Alleingänge praktisch ausgeschlossen. Nur mit der DAK lässt sich der Einzelwagenverkehr wirtschaftlich betreiben und lassen sich Güter auch in technisch modernen Waggon transportieren. Die heutige Technik der Zugbildung, aber auch die Technik der Wagen ist schon mehr als hundert Jahre alt und manche Güterwagen sehen auch noch genauso aus wie früher. Auf der Straße wäre das kaum vorstellbar!

Der Kombinierte Ladungsverkehr (KV) ist neben dem Containerverkehr der größte Wachstumsmarkt auf der Schiene. Das wusste schon Ursula von der Leyen, die im Dezember 2019 in der Information zum Europäischen Green Deal den KV ausdrücklich als wesentlich für das Gelingen der Verlagerung von der Straße auf die Schiene ansieht. Dies ist als Drehkreuz moderner Güterverkehrszentren anzusehen und muss aus unserer Sicht zwingend in öffentlicher Hand verbleiben. Nur so können wirkungsvoll Anreize zur Verkehrsverlagerung gesteuert werden. Eine Separierung in Tochtergesellschaften wirkt da eher als Vorspiel zum Verkauf und das wäre eine Katastrophe, weil somit wiederum nicht die politischen Ziele einer Verkehrsverlagerung, sondern die Generierung von wirtschaftlichem Erfolg im Vordergrund stünde.

Als Resümee ist festzustellen, dass der Erfolg eines klimaneutralen Güterverkehrs zu wesentlichen Teilen auch von dem Erfolg der Verlagerung von der Straße auf die Schiene abhängt. Das wiederum hängt davon ab, die Schiene und auch die Deutsche Bahn als systemrelevant für das Gelingen dieser Ziele in Deutschland festzuschreiben



Der größte Wettbewerber von DB Cargo ist die Straße

Der Schienengüterverkehr steht vor einem Kipppunkt

Gastbeitrag von Jörg Hensel

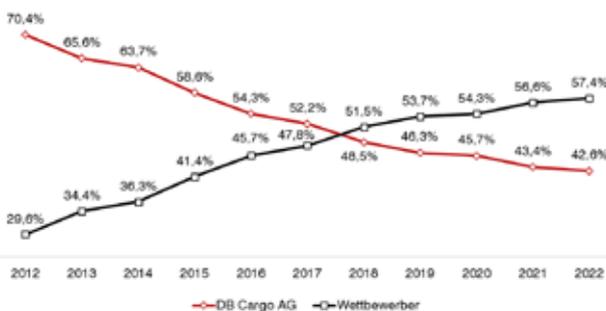
In Deutschland konkurrieren rund 200 Unternehmen im Schienengüterverkehr (SGV). Im Zeitraum von 2017 bis 2022 erlebte DB Cargo einen Rückgang seines Marktanteils von über 50 Prozent auf etwa 43 Prozent. Trotz politischer Zielsetzungen für den Ausbau des SGV bis 2030 sind bestehende Maßnahmen unzureichend: Die Schiene konnte ihre Bedeutung als Verkehrsträger kaum steigern. Eine Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße ist hierbei von entscheidender Bedeutung.

In diesem Jahr jährt sich die Bahnreform zum 30. Mal. Mit ihr kamen neue Herausforderungen, und die Rahmenbedingungen haben sich entscheidend verändert. Der SGV ist davon besonders betroffen. Wettbewerber haben Zugang zur Schieneninfrastruktur erhalten, wodurch sich über die Jahre intensiver Wettbewerb entwickeln konnte. In den letzten zehn Jahren haben Wettbewerber kontinuierlich Marktanteile gewinnen können, wohingegen der Anteil der DB Cargo stetig gefallen ist. 2018 sank ihr Marktanteil erstmals unter die 50 %-Marke. Der Trend hat sich weiter fortgesetzt, und 2022 erbrachte DB Cargo nur noch ca. 43 % der Transportleistung in Deutschland.

Mitarbeitenden betrachtet werden. Die Politik versprach sich vom Wettbewerb auf der Schiene ein dynamisches Marktgeschehen, doch aus Personalsicht stellen fehlende Standards bei Wettbewerbern ein Problem dar. Es bleibt immer die Befürchtung, dass eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen droht.

Der SGV soll nach dem politischen und gesellschaftlichen Willen weiter wachsen - Deutschland hat sich ein ambitioniertes Ziel für die Verkehrsverlagerung gesetzt: 25 % der Transportleistung sollen bis zum Jahr 2030 auf der Schiene erbracht werden. Bisher festgelegte Forderungen und Maßnahmen sind jedoch nicht ausreichend, um diese Ziele zu erreichen. Das zeigt sich auch bei Betrachtung des Modal Splits. Die Eisenbahn hatte in den letzten Jahren keine spürbaren Gewinne bei den Marktanteilen zu verzeichnen. Das Erreichen des Verlagerungsziels erscheint zu diesem Zeitpunkt unwahrscheinlich. Um dennoch Fortschritte zu erzielen, müssen konkrete Maßnahmen formuliert und konsequent umgesetzt werden. Vordergründig sei hier die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße genannt. Der Straßenverkehr verursacht mehr als 90 % der externen Kosten des Verkehrs. Eine Verrechnung erfolgt nicht. Die Schiene hat darüber hinaus enorme Wettbewerbsnachteile, z.B. aktuell im Hinblick auf Energie- und die zunehmend erhöhten Trassenkosten.

Entwicklung Marktanteile DB Cargo AG vs. Wettbewerber (basierend auf tkm)



Quelle: Geschäftsberichte der Unternehmen, Schätzung SCI/Verkehr

© SCI/Verkehr

Die Situation in anderen europäischen Märkten ist ähnlich. Auch dort hat der Wettbewerb zugenommen. Der deutsche Markt sticht dabei jedoch mit einer besonders hohen Anzahl aktiver Betreiber hervor. Um die 200 Unternehmen sind im SGV aktiv. In Portugal sind es hingegen nur zwei.

Der sinkende Marktanteil ist dabei nur eine Seite der Medaille. Weitaus kritischer ist, dass die DB Cargo seit der Liberalisierung absolut geschrumpft ist. Es wurden nicht nur Marktanteile in einem insgesamt wachsenden Markt verloren, sondern die Transportleistung der DB Cargo ist deutlich zurückgegangen. Solch einschneidende Veränderungen müssen auch immer aus Sicht der



Jörg Hensel
Gesamtbetriebsrats-
Vorsitzender und
Vorsitzender des
Europäischen
Betriebsrats
der DB AG

Das noch laufende Beihilfeverfahren der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland aufgrund der anhaltenden Verlustübernahmen der DB Cargo durch den DB-Konzern kann das Ziel der Verkehrsverlagerung zusätzlich gefährden. Mögliche Schritte in Richtung einer Zerschlagung des Unternehmens würden mit großer Sicherheit zu einer weitgehenden Rückverlagerung von Verkehren auf die Straße führen. Einige Verkehre sind nicht wirtschaftlich zu erbringen, sodass kein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen bereit sein wird, diese zu übernehmen.

Doch es gibt auch positive Entwicklungen. Die Förderung des Einzelwagenverkehrs, welcher nach wie vor vorrangig von der DB Cargo AG erbracht wird und ca. 15 % des Gesamtmarktes ausmacht, wurde deutlich erhöht. Jetzt gilt es, die Finanzierung auch langfristig zu sichern. Davon profitieren wichtige Wirtschaftszweige, wie beispielsweise die Stahl-, Chemie- und Automotive-Industrie.

Kurzum, aus Sicht der Beschäftigten braucht der SGV tatkräftige politische Unterstützung. Er steht nicht nur in Deutschland, sondern auch in Europa vor einem Kippunkt. Der Begriff ist wohl gewählt. In der Regel mit Klima in Verbindung gebracht, gehe ich einen, gehe ich zwei Schritte weiter. Denn es geht um Beschäftigung, Wirtschaft und Klima:

- **Rund 37.000 Menschen sind in Deutschland im SGV beschäftigt.**
- **Er ist 7-mal klimaschonender, 13-mal schadstoffärmer und 42-mal sicherer als der Lkw.**
- **Güterzüge entlasten unsere Autobahnen, denn ein Zug ersetzt 52 Lkw.**
- **Allein der Einzelwagenverkehr spart täglich 40.000 Lkw-Fahrten und jährlich über 2 Mio. Tonnen CO2 ein.**

„Es geht um Beschäftigung, Wirtschaft und Klima“

Auf der einen Seite verfolgt die Bundesregierung ambitionierte Ziele:

- **Bis 2030 soll ein Viertel des Güterverkehrs in Deutschland auf der Schiene unterwegs sein,**
- **der klimaschonende Einzelwagenverkehr soll gestärkt und**
- **die Nutzung der Schiene soll günstiger und wettbewerbsfähiger werden.**

Auch die Europäische Union hat sich ehrgeizige Ziele gesetzt – u.a. mit ihrem „Fit for 55“-Paket zur Umsetzung des „Europäischen Green Deal“:

- **Der SGV soll im Vergleich zu 2015 um 50 % zunehmen und**
- **der Modal Split 30 % bis 2030 erreichen.**

Im letzten Jahr hat die Europäische Kommission ihre Ideen mit dem „Greening Freight“-Paket weiter konkretisiert.

Auf der anderen Seite sehen wir uns bei DB Cargo drei großen Baustellen gegenüber:

1. **Wirtschaftliche Schieflage**
2. **(Über-)Staatliche Förderungen für den SGV**
3. **EU-Beihilfeverfahren / BNetzA-Beschwerde**

Als Betriebsräte und in den Aufsichtsräten tun wir, was wir tun können. Wir sind uns unserer Verantwortung bewusst. Aber wir stoßen an Grenzen. Grenzen, die das Unternehmen setzt, Grenzen die Berlin und Brüssel setzen. Der Vorstand der DB Cargo scheint sich, Stichwort „Wirtschaftliche Schieflage“, keines Besseren belehren zu lassen, die Politik, Stichworte „(Über-) Staatliche Förderungen für den SGV“ und „EU-Beihilfeverfahren / BNetzA-Beschwerde“ sollte es tun.





Falschspieler - runter vom Gleis

Kommentar von Helmut Diener

.....
Wer DB Cargo AG angreift, der greift hohe Qualitätsstandards bei der Ausbildung und tarifgeschützte Beschäftigungsbedingungen an. In allen Berufsfeldern des Unternehmens im Güterschienenverkehr. Wer der DB Cargo AG vorwirft, nicht wirtschaftlich unterwegs zu sein, der sollte die Ursache nicht bei den Beschäftigten suchen, sondern bei denen, die unsichere Zugfahrten durch Arbeitsverstöße und Vorbeifahrten an haltzeigenden Signalen, schlechte Ausbildungen und Qualifikationen tolerieren. Auch das ist Ursache dieses unkontrollierten Wettbewerbs, der letztendlich auch dafür Sorge trägt, dass der Marktführer DB Cargo AG in Schieflage geraten ist, weil es den Kunden im Schienengüterverkehr meistens nicht wichtig ist, wer den Transportauftrag mit welchem Qualitätsstandards bekommt.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat derzeit 416 Eisenbahnverkehrsunternehmen für den Schienengüterverkehr zugelassen. Da sind sicher nicht alle im Einsatz, aber viele, meist ohne Tarifbindung mit einer Gewerkschaft, ohne Kontrolle durch einen Betriebsrat. Ausgestattet sind die Beschäftigten mit persönlichen Arbeitsverträgen, deren Inhalte oft sehr fragwürdig erscheinen. Vom Arbeitgeber aufgestellte betriebliche Regelungen sehen Einsatzplanungen über Tage hinweg, quer durch Deutschland und manchmal sogar darüber hinaus vor. Nicht selten ist der Lokführer länger auf dem Fahrzeug, als er das gesetzlich darf. Sehr lange Anreisezeiten zum Zug werden nur teilweise ausgeglichen oder vergütet, oft fehlen die Strecken- und Bahnhofskennnisse und an Unterwegs- und Zielbahnhöfen die Sozialräume.

Sicher trifft das auf nicht alle EVUs zu. Es sind vor allem die schwarzen Schafe in der durch das EBA und die sozialen Aufsichtsbehörden nicht ausreichend kontrollierten Branche. Dazu kommen noch rund 100 sogenannte Personaldienstleister, die ihre Lokführer für teures Geld an die EVUs verleihen oder per langfristige Werksverträge Zugleistungen von den EVU übernehmen. Da verliert man schnell den Überblick, wenn man sich fragt, wer sitzt da vorne auf der Lok. Wo kommt er her, wo fährt er wie lange hin und hat er die Eignung und Befähigung? Das EBA „schmuggelt“ sich hier aus und sieht keine Zuständigkeit bei den sogenannten Personaldienstleistern.

Ein fairer Wettbewerb und eine sichere Zugfahrt ist nur möglich, wenn eine Zugfahrt nur mit dem Personal stattfinden darf, das auch direkt bei dem für den Transportauftrag verantwortlichen EVU beschäftigt ist. Darüber hinaus muss auch hier das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz Anwendung finden. Das sieht die Verantwortung auch beim Auftraggeber, also den Kunden. Einfache Regel, um dem Ärger vorzubeugen: Wer keine Tarifbindung und keine innere Kontrolle des Arbeitsschutzes – z.B. durch einen Betriebsrat – nachweisen kann, der hat auf dem Gleis nichts zu suchen.

Es wäre wünschenswert, wenn auch die Verbände der EVU diesem Thema mehr aufmerksam schenken würden. Das kommt dort viel zu kurz und die schwarzen Schafe lässt man in der Herde.



Helmut Diener
 mobifair-Vorstand

Lieferkettenrichtlinie der EU scheitert an bewusster Irreführung

Am 28. Februar ist die Lieferkettenrichtlinie vom Europäischen Rat abgelehnt worden, nachdem Europäische Kommission und Parlament sich bereits auf einen Kompromiss verständigt hatten.

Die Wirtschaft in Europa jubelt. Bewusst wurde seitens der europäischen Wirtschaftsbesitzer der Fokus auf nicht kontrollierbare Kinderarbeit und Zwangsarbeit in Asien, Südamerika und Afrika gelenkt. Die Entrüstung der europäischen Unternehmen gegenüber der Richtlinie ist groß. Sie erwirtschaften zwar mit billigen Waren hohe Profite, doch durch mangelhafte Kontrollen der Lieferketten machen sie sich strafbar. Diese Waren werden zum Teil in vielen Ländern unserer globalisierten Marktwirtschaft unter unmenschlichen Umständen produziert und transportiert. Das „Nein“ zur neuen Richtlinie ist ein „Nein“ zu fairen und menschlichen Arbeitsbedingungen. Hierfür tragen auch die konservativen und liberalen Parteien in Europa die Verantwortung. Gescheitert ist die Richtlinie am „Nein“ des Europäischen Rates, also den Verantwortlichen aus den Mitgliedsländern. Deutschland hatte sich dabei der Stimme enthalten, da sich die FDP in der Regierungskoalition wieder einmal ausschließlich als Erfüllungsgehilfe der Wirtschaft sah und Schutzmaßnahmen für Arbeitnehmerrechte und gegen Kinderarbeit und Lohnsklaverei ablehnt! Es ist beschämend, dass es in Europa weiterhin keinen einheitlichen Schutz für die Schwächsten gibt und lediglich ein Flickenteppich unterschiedlicher nationaler Regelungen bleibt.

Es geht nicht nur um Kinderarbeit!

Die Unternehmen versuchen zu vertuschen, dass es nicht nur um ferne Länder geht. Es geht auch um die Arbeitsbedingungen in ganz Europa und auch in Deutschland. Auf nationaler Ebene gibt es bereits seit 2023 ein solches Gesetz. Selbstverständlich stehen auch dort, im „Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz“, bekannte Schlagworte wie Kampf gegen Sklaverei, Kinderarbeit und Prostitution ganz prominent. Schaut man jedoch genauer hin, dann findet man in Paragraph 2, Absatz 5 eine Regelung, die im Transportgewerbe auf der Straße, wie auf der Schiene, sehr wichtig ist.

Konkret geht es um:

- die Einhaltung des Arbeitsschutzes,
- zu geringe Sicherheitsstandards,
- Inkaufnahme übermäßiger Ermüdung und fehlender Ruhepausen,
- aber auch um Risiken mangelhafter Ausbildung,
- Vorenthalten von Lohn und
- die Absicherung von Gewerkschaftsrechten.

Diese Punkte bedeuten, dass die Eisenbahnen im Güterverkehr und im Personenverkehr, sowie Busgesellschaften künftig zur Verantwortung gezogen werden können, wenn in ihren eigenen Unternehmen, aber auch bei Subunternehmen, gegen diese Regelungen verstoßen wird. Wird dies nachgewiesen, dann drohen empfindliche Strafen. Besonders effektiv ist, dass auch die Auftraggeber von Transporten zur Rechenschaft gezogen werden können. Im Güterverkehr kann es somit auch z.B. große Industrieunternehmen treffen. Ob es im Öffentlichen Nahverkehr auch eine gesetzliche Handhabe gegenüber den Aufgabenträgern geben kann, muss noch untersucht werden.

Die LKW-Fahrer in Gräfenhausen waren wohl die Ersten, die in Deutschland von diesem nationalen Gesetz profitieren konnten und damit ausbleibende Lohnzahlung erhielten. Mit Hilfe der Gewerkschaft ver.di und einer neuen Organisation, die ihre Wurzeln in den Niederlanden hat, konnte dies erreicht werden. Gegründet von der niederländischen Verkehrsgewerkschaft FNV ist die Stiftung RTDD (Road Transport Due Diligence), das so viel heißt wie „Straßenverkehr mit gebührender Sorgfalt“, in Europa unterwegs, um Lieferketten zu untersuchen und Druck auf die Unternehmen auszuüben.
<https://www.rtdd.org>

Für unsere Recherchen ist dies auf jeden Fall zusammen mit dem Hinweisgeberschutzgesetz ein neuer Hebel, um Lohndumping, miese Unternehmenspraktiken und schlechten Ausbildungsunternehmen zu bekämpfen.



Gute Arbeit nicht wertgeschätzt.

.....
Wenn Busfahrer*innen ihre Routen abfahren, geschieht das mit großem Stolz. Zuverlässig und mit einer Routine im Umgang mit dem Fahrzeug und dem Fahrweg, souverän und höflich zu den Fahrgästen. Die Ernüchterung folgt dann am Monatsende, auf dem Gehaltsstreifen. Liegt der Durchschnitt des mittleren Einkommens aller Branchen (Median-Einkommen) hinweg bei rund 3.600 Euro brutto im Monat, liegt das Gehalt der meisten Busfahrerinnen und Busfahrern rund 800 Euro drunter. Ein niedriges Einkommen für eine sicherheitsrelevante und wichtige Arbeit, die meist im Dreischichtbetrieb an 365 Tagen im Jahr (abzüglich von 24 bis 30 Urlaubstagen) geleistet wird. Eine Familie mit zwei Kindern kann mit dieser Entlohnung keinen Monat überstehen. Das gelingt auch nicht, wenn der Lebenspartner geringfügig dazuverdient. Viele müssen Bürgergeld beantragen, um über die Runden zu kommen.

Toilettenpausen im Sinne des Arbeitsschutzes sind meist nicht drin, da Sozial- und Sanitarräume selten vorhanden sind. Der Fahrplan ist oft viel zu eng bemessen und nimmt auf Umleitungen durch Baustellen, Verkehr und neue Tempo 30 Zonen keine Rücksicht.

Den Unmut über Verspätungen bekommen die Busfahrerinnen und Busfahrer direkt vor Ort von den Fahrgästen zu spüren. Beschimpfungen und Beleidigungen sind mittlerweile an der Tagesordnung und selbst körperliche Übergriffe nehmen zu.

Eine Wertschätzung für die wichtige Tätigkeit durch die Öffentlichkeit, Fahrgäste wie auch durch die Arbeitgeber selbst ist selten.

Herzlich Willkommen im Fachkräftemangel! Wen wundert es, dass immer mehr Busfahrer*innen keinen „Bock auf den Bock“ mehr haben. Laut eines Berichtes des Nachrichtensenders N-TV hat bundesweit jede*r vierte Busfahrer*in eine ausländische Staatsangehörigkeit. Der Anteil bei allen Erwerbstätigen liegt bei 14 Prozent. Das Berufsbild Berufskraftfahrer*in schmilzt dahin und wird zum Anlernjob.

Wer hat Schuld?

In erster Linie ist es dieser gnadenlos Unterbietungswettbewerb, der in den meisten Fällen den Billigheimern bei der Auftragsvergabe den Vorzug gibt. In den meisten Ausschreibungen und Entscheidungskriterien spielen Qualifikation, Lohn- und Sozialstandards, sowie Tarifgebundenheit keine Rolle. So heißt es am Ende der Fahnenstange, weniger Lohn sichert den Arbeitsplatz. Dazu sagen wir, „Schämt euch, wer so einen Wettbewerb begleitet ist ein Lohndumper“.

Der Apell:

Es benötigt einen sozial gerechten Mindestlohn, der Sorge dafür trägt, dass man von seinem Gehalt auch vernünftig und ohne Aufstockung leben und eine Familie ernähren kann. Zahlt eure Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer anständig und respektiert diese. Wer Leistung nicht bezahlen kann oder will, der hat am Markt keinen Platz. Sprecht auch mal darüber in euren Verbänden, werte Arbeitgeber. An die Politik sei gerichtet, hier die notwendigen Regeln aufzustellen. Blockaden der Parteien, die faire Löhne verhindern, gehört eine klare Absage erteilt. Wenn es ein „Weiter so“ gibt, dann bleiben sonst die Busse stehen, denn besser bezahlte Jobs winken schon in vielen anderen Branchen!





mobifair beim Treff.SchienenNah 2024

Auch in diesem Jahr hat der Bundesverband SchienenNahverkehr nach Fulda zu einer Konferenz für die ganze Branche eingeladen. mobifair war wieder dabei und hat die Vorträge und Diskussionen aufmerksam verfolgt und viele Gespräche geführt. Von besonderem Interesse war dabei natürlich der Block zum Thema „Fachkräfte für die Schienenbranche“.

Überall fehlt qualifiziertes Personal und die Situation wird sich durch den demographischen Wandel in den nächsten Jahren noch weiter verschärfen. Dieses Erkenntnis ist in der Branche längst angekommen, aber nach wie vor wird nach Lösungen gesucht. Matthias Rohrmann, Präsident des EU Sozialen Dialogs Eisenbahn und Geschäftsführer des AGV MOVE, stellte mehrere europäische Projekte zur Personalgewinnung und -Bindung vor. Von besonderer Bedeutung ist das Thema Ausbildung. Auch im europäischen Ausland wird Personal händeringend gesucht, weshalb eine internationale Rekrutierung unvermeidbar werde. Bei DB Regio war laut Personalvorständin Ulrike Haber-Schilling 2023 ein Rekordjahr der Personalgewinnung. Dennoch reiche dies nicht aus, insbesondere im Bereich des operativen Personals. Weitere Beispiele, wie gemeinsame Ausbildungskurse mehrerer Eisenbahnverkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen, wurden genannt.

Aus Sicht von mobifair reicht das aber noch längst nicht aus. Durch dubiose Ausbildungsunternehmen mit schlechter Ausbildung werden potentielle Bewerber eher aus der Branche getrieben, statt sie an die Hand zu nehmen und ihnen die Berufe wirklich gut zu vermitteln. Auch die Attraktivität der Beschäftigung in der Branche muss verbessert werden. Dazu gehört als wesentliches Kriterium, dass die Kolleginnen und Kollegen auf den Zügen und in den Bahnhöfen besser gegen Übergriffe und Beleidigungen geschützt werden müssen. Obligatorisch muss auch ein umfassender Schutz vor den negativen Folgen des Wettbewerbs (Stichwort: Personal-

übernahme bei Betreiberwechsel) sein und allgemein verbesserte Beschäftigungsbedingungen.

Weitere Themen der Konferenz waren Ansätze zu mehr Sicherheit in den Zügen in Nordrhein-Westfalen, die – teilweise holprigen – Erfahrungen mit der Einführung von batterieelektrischen Fahrzeugen in Schleswig-Holstein, Nachhaltigkeit im Wettbewerb und die unzureichende Finanzierung des SPNV über Regionalisierungsmittel. Hierzu zeigte Astrid Klug vom Mobilitätsministerium des Saarlandes auf, dass trotz der 2022 erfolgten Erhöhung der Regionalisierungsmittel die Kosten wegen massiver Preissteigerungen deutlich über den Einnahmen liegen werden. Diese Finanzierungslücke stellt eine Gefahr für die Verkehrswende dar. Entweder werden Leistungen abbestellt oder es wird an anderen Stellen gespart, z.B. bei den Beschäftigten. Aus Sicht von mobifair muss dies unbedingt verhindert werden.



Verkehrspolitische Austausch in den Ländern geht weiter

mobifair und die EVG trafen sich wieder mit Verantwortlichen für den Verkehr in mehreren Bundesländern. Die Zukunft des 49-Euro-Deutschlandtickets ist dabei ein fortwährender Gesprächspunkt. Es geht in erster Linie immer ums Geld, denn die Sinnhaftigkeit des Tickets stellt niemand mehr in Frage. Damit aber auch Leistung und Beschäftigkonditionen stimmen muss die Finanzierung des Tickets langfristig Bund und Ländern gesichert sein, sonst drohen Preiserhöhungen oder Leistungskürzungen. Viele Bundesländer haben in den vergangenen Jahren die SPNV-Verkehrsleistungen weiter gesteigert, durch mehr Züge, zusätzliche Haltestellen und engerer Taktung. Angesichts der großen Nachfrage nach dem Deutschlandticket muss dies nun gesichert werden. Aber auch das Angebot im ÖPNV, also im Städtischen und ländlichen öffentlichen Verkehr, besteht erheblicher Bedarf zur Steigerung der Verkehre und bei der Finanzierung. Weitere Themen waren aktuelle Ausschreibungen, Personalnot und der Schienengüterverkehr.



Niedersachsen

Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Bauen, Verkehr und Digitalisierung Niedersachsens stand online für ein Gespräch bereit. Neben den genannten Themen ging es um den Ausschreibungswettbewerb. Dirk Schlömer forderte eine deutliche Verbesserung des Tarifreuegesetzes in Niedersachsen. Vor allem forderte er eine Schranke, um künftig besonders niedrigen Tarifverträgen die Repräsentativität zu verweigern, wenn sie in deutlichem Abstand zunächst höheren Tarifverträgen stehen. Verbindlicher Personalübergang bei Betreiberwechseln zu den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen für alle Beschäftigten und Vorgabe repräsentativer Tarifverträge für alle Branchen standen auch auf der Agenda. Olaf Lies versprach mobifair und EVG eine enge Einbindung in die Neufassung des Gesetzes. Ein weiterer Austausch wurde vereinbart.

Bremen

Mit Özlem Ünsal, die seit Juli 2023 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung des Landes Bremen ist, wurden die Gespräche ebenfalls online fortgesetzt. Der Ausschreibungswettbewerb im Nahverkehr, nach 28 Jahren Wettbewerb ein Marktanteil von unter 10% bei den „echten“ privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen, sei keine Erfolgsgeschichte, so mobifair-Vorstand Dirk Schlömer. Stattdessen konkurrierten überwiegend Unternehmen in öffentlichem (in- und ausländischem) Eigentum um Aufträge. Der Wettbewerb funktioniere offensichtlich nicht, wie die Erfahrungen der letzten Jahre zeigten. So wurde gerade Ende Januar angekündigt,

dass der Verkehrsvertrag über das Hansennetz mit dem Unternehmen Metronom wegen großer Probleme hinsichtlich Auskömmlichkeit, Qualität und Zuverlässigkeit des Angebots aufgehoben und neu vergeben werden soll. Die Lösung für diese Probleme sei sicher nicht „noch mehr Preiswettbewerb“, sondern ein Umdenken hin zu Qualität und Stabilität.



Brandenburg

Rainer Genilke, seit November 2023 Minister für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg empfing eine Delegation von mobifair und EVG. Dabei ging es vor allem um den brandenburgischen Nahverkehr einschließlich der Beschäftigungsbedingungen, aber auch um den Güterverkehr.

Bezüglich des Ausschreibungswettbewerbs setzt sich auch hier der Verein mobifair gemeinsam mit der EVG für konkrete Anforderungen an deren künftige Ausgestaltung sowie des Tarifreue- und Vergabegesetzes Brandenburgs ein. Auch hier geht es um den Personalübergang bei Betreiberwechseln zu den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen verbindlich für alle Beschäftigten abzusichern und die verbindliche Vorgabe repräsentativer Tarifverträge.



Klimaschutzziele drohen am Verkehr zu scheitern – Europa erstickt an falscher Wettbewerbspolitik

.....
 Am 18. Januar 2024 fand in Brüssel eine Konferenz zur Situation des Landtransportes in Europa statt. Ausgerichtet wurde die Konferenz vom Dachverband der Verkehrsgewerkschaften in Europa (ETF). Rund 100 Gewerkschafter*innen aus ganz Europa diskutierten mit Vertreter*innen der Europäischen Kommission über den Sachstand und die verkehrspolitischen Ziele der EU.

Es war der Abschluss eines Projektes, bei dem die Entwicklung in allen Bereichen des Landtransportes im Hinblick auf die Klimaschutzziele der EU untersucht wurden.

Das Ergebnis der Recherchen, an denen auch mobifair beteiligt war, zeigt katastrophale Fehlentwicklungen auf, die ohne Gegensteuern das Ziel eines klimaneutralen Europas gänzlich in Frage stellen können. Zwar wurde seitens der EU als Ziel definiert, den Eisenbahnverkehr zu stärken (Ursula von der Leyen erklärte sogar, dass „wesentliche Teile des Gütertransports von der Straße auf die Schiene“ verlagert werden sollen), doch es geschieht wenig, um dies auch tatsächlich zu erreichen.

Livia Spera, Generalsekretärin der ETF mahnte an, dass die Verkehrspolitik auf europäischer, wie auf nationaler Ebene deutlich arbeitnehmerfreundlicher werden müsse. „Ohne sofortige Maßnahmen droht Europa ein gravierender Mangel an Personal für den Betrieb unserer Züge, Busse, Straßenbahnen und LKWs“, warnte sie.

Giorgio Tuti, Vorsitzender der Sektion Schiene in der ETF, schilderte die schwierige Situation im Bereich der Eisenbahnen. Es gibt zu wenig Infrastruktur, zu wenig Personal und zu wenig Investitionen. Als Allheilmittel sieht die EU-Kommission wieder einmal den Wettbewerb. Mit mehr Deregulierung, einer Absenkung von Ausbildungs- und Sprachstandards will man die „Marktattraktivität“ steigern.

Tuti zeigte sich über so viel Unvernunft deutlich verärgert. „Die Europäische Kommission erhebt den Wettbewerb zur Religion!“, so Giorgio Tuti. Er wies darauf hin, dass die Fakten eher eine Schwächung der Schiene gegenüber der Straße durch den Wettbewerb zeigen.

Dirk Schlömer, Vorstand von mobifair und auch Vorsitzender für den Bereich Nahverkehr bei der ETF, unterstrich dies. „Dass Wettbewerb zu besserer Qualität bei

sinkenden Kosten führt, ist eine unbewiesene Behauptung der Wettbewerbsverfechter. Die Fakten sprechen eindeutig dagegen“, so Schlömer. Er schilderte die Situation im deutschen Schienennahverkehr (SPNV) und die Pleite von Abellio und Keolis in Deutschland.

„Nach 30 Jahren Privatisierung und 28 Jahren Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr können wir feststellen, dass es fast ausschließlich europäische Staatsbahnen und regionale Unternehmen im öffentlichen Eigentum sind, die im Wettbewerb gegeneinander antreten. Das wirtschaftliche Risiko tragen somit die Steuerzahler“, stellte Schlömer fest. „Lediglich rund 8 Prozent der Verkehre werden in Deutschland durch privat finanzierte Eisenbahnen im SPNV gefahren.“

Auch im Straßengüterverkehr, der noch immer rund 75% Marktanteil in Europa hat, sieht es düster aus. Es fehlen viele Tausend LKW-Fahrer und die, die es gibt, werden sehr oft mit Dumpinglöhnen und katastrophalen Arbeits- und Sozialbedingungen ausgebeutet. Oftmals sind die Fahrer angeheuert aus Staaten außerhalb der EU und fahren ihre Trucks mit Kennzeichen aus Litauen, Polen, Rumänien und Bulgarien monatelang durch ganz Europa. Es sind die Nomaden der Straße, die wir auch oft an den Wochenenden auf deutschen Rastplätzen stehen sehen. Roberto Parrillo, Vorsitzender für die Sektion Straße in der ETF, mahnt hier mehr Aktivitäten auch der EU-Mitgliedstaaten an: „Die Schutzregelungen der EU laufen wegen fehlender Kontrollen ins Leere, denn die Nationalstaaten ignorieren die Verstöße.“



Die Untersuchungen der ETF und die Konferenz sind natürlich auch im Zusammenhang mit den anstehenden Neuwahlen des Europäischen Parlaments zu sehen. Unter der Überschrift „Making the Green Deal a workers’ deal“ (den Green Deal zu einem Deal für die Beschäftigten machen) positionieren sich die Europäischen Verkehrsgewerkschaften im Vorfeld der Wahlen und stellen Forderungen, die auch von mobifair vollständig unterstützt werden:

- **Anerkennung des Personenverkehrs auf Straße und Schiene als Dienstleistung im Öffentlichen Interesse;**
- **Stoppen weiterer Liberalisierungsmaßnahmen bei gleichzeitiger Förderung von Investitionen in die Qualität der Dienstleistungen und der Arbeitsplätze;**
- **Überarbeitung der Regelungen für staatliche Beihilfen im Schienengüter- und Personenverkehr mit dem Ziel, dass die Mitgliedstaaten diese Sektoren finanziell unterstützen können;**
- **Maßnahmen für eine bessere Durchsetzung der EU-Vorschriften im Straßenverkehr mit klaren Maßnahmen gegen die Ausbeutung von Berufskraftfahrenden, die insbesondere Drittstaatsangehörige betrifft.**



WER AUSBEUTER BEAUFTRAGT, MACHT SICH STRAFBAR!



.....
 Mit den Möglichkeiten des neuen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz befassten sich auch die Teilnehmer*innen des JAV-Seminars der EVA-Akademie zum Thema „Mitbestimmung und die Rolle der JAV“. Zu Gast war das Mitglied des geschäftsführenden Bundesvorstands des DGB, Stefan Körzell, der sich spontan Zeit für die Teilnehmer*innen nahm.

Körzell war selbst bei den streikenden Fernfahrern in Gräfenhausen die teils monatelang auf ihre Löhne warteten. Nur mit Druck auf die Kunden, die händeringend auf ihre Waren warteten und unter Hinweis auf ihre Mitverantwortung kam es letztlich zur Zahlung der ausstehenden Löhne.

Die Möglichkeit ergab sich durch ein zeitgleiches Treffen im Seminarhotel in Berlin Mitte zwischen Stefan Körzell und der mobifair-Delegation Helmut Diener und Manuel Poblitzki. Eindrucksvoll berichtete Körzell über seinen Werdegang vom Jugendvertreter bis in die Spitze des Deutschen Gewerkschaftsbundes. Dann ging er auch das neue Gesetz und die Möglichkeit ein, die daraus resultieren.



DAS SAGT DER ANWALT ...

HAUSVERBOT FÜR DEN BETRIEBSRATSVORSITZENDEN

.....
Ist das überhaupt möglich? Mit dieser Frage musste sich das Landesarbeitsgericht Hessen (Beschluss vom 28.08.23, 16 TaBVGa 97/23) kürzlich beschäftigen.

Die Beteiligten stritten über ein Hausverbot, dass dem Betriebsratsvorsitzenden gegenüber ausgesprochen wurde. Anlass war ein Vorfall an einem Gründonnerstag. An dem Tag fand ab 9 Uhr eine Betriebsrats-sitzung statt, an der der Vorsitzende teilnahm. Um 9:21 Uhr schrieb der Leiter der Personalabteilung eine Mail an den Vorsitzenden, wonach die Personalabteilung nur bis 13 Uhr im Haus sei und Unterlagen entgegennehmen könne. Um 14:30 Uhr nach Ende der Sitzung versuchte man Unterlagen aus der Sitzung bei der Personalabteilung abzugeben, was mit Hinweis auf die E-Mail verweigert wurde. Auch der Betriebsleiter sah sich selbst als unzuständig, verwies auf die Mail und erklärte er würde die Unterlagen nicht mit einem Eingangsstempel versehen. Daraufhin nahm sich der Betriebsratsvorsitzende – zugegeben etwas unkonventionell – aus dem Vorzimmer einen Eingangsstempel und erledigte das selbst. Anschließend schob er die Unterlagen unter der Tür des Leiters der Personalabteilung hindurch. Der Arbeitgeber erstattete daraufhin Strafanzeige we-

gen Urkundenfälschung und sprach ein Hausverbot aus. Der Betriebsrat wehrte sich vor dem Arbeitsgericht Frankfurt gegen das Hausverbot. Das Gericht gab dem Antrag statt.

Auf die Beschwerde des Arbeitgebers hin, wies das Landesarbeitsgericht wies diese als unbegründet zurück. Das Gericht stellt fest, dass „der Betriebsratsvorsitzende zur Wahrnehmung seines Amtes jederzeitigen Zugang zum Betrieb haben muss. Auch die Betriebsrats-tätigkeit insgesamt würde beeinträchtigt, wenn ein Mitglied sein Amt nicht mehr ausüben kann.“.

Folglich ist die Verweigerung des Zutritts zum Betrieb eine Behinderung der Betriebsratsarbeit nach § 78 S.1 BetrVG. Diese Vorschrift soll den Betriebsrat genau davor schützen. Dem Arbeitgeber ist es nach § 23 Abs. 1 BetrVG gestattet bei Gericht den Ausschluss eines Mitglieds des Betriebsrats zu beantragen. Und zwar dann, wenn eine grobe Pflichtverletzung der gesetzlichen Pflichten im Raum steht. Der Ausschluss wird aber erst mit der Rechtskraft

der Entscheidung wirksam. Bis dahin bleibt das fragliche Mitglied im Amt.

Es ist zu berücksichtigen, dass die Mail mit der Info, dass die Personalabteilung nur bis 13 Uhr zu erreichen ist, zugeleitet wurde, während die Sitzung schon lief. Der Vorsitzende hat davon keine Kenntnis nehmen können. Daraufhin reagierte er überzogen aber dieses Fehlverhalten war nicht derart gravierend, dass es ein Hausverbot rechtfertigt.



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