

mopinio

Das mobifair-Magazin



AUSGABE 04/2024

mobifair

Stoppt Lohn- und Sozialdumping



MITGLIEDERVERSAMMLUNG

*Einsatz für
faire Arbeit
unverzichtbar*



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!



NEWSTICKER
TERMINE
SEMINARE
VERGABEKALENDER
BROSCHÜREN
RATGEBER

Jetzt App
downloaden:



Editorial



Es war ein sehr ereignisreiches Jahr und wenn wir heute zurückschauen, können wir kaum glauben, mit wie vielen Themen wir uns in diesem Jahr auseinandersetzen mussten.

Ob es die permanente Geldnot im Nahverkehr ist, weil eine langfristige Sicherung der Kosten für das Deutschlandticket ausbleibt, die strauchelnde deutsche Wirtschaft, die im Schienengüterverkehr zu drastischen Auftragsrückgängen führt, grundsätzliche Fragen zum Fortbestand des integrierten Bahnkonzerns oder die Unsicherheit, wie es insgesamt mit der Politik in Deutschland, Europa und darüber hinaus weitergeht -

all diese Themen haben uns intensiv beschäftigt. Diese Herausforderungen spiegelten sich auch in unserer Arbeit wider - sei es in unserer politischen Arbeit, bei Veranstaltungen und Gesprächen vor Ort in den Betrieben, in Workshops oder bei unseren Recherchen und der Unterstützung von Kolleginnen und Kollegen, die auf unsere Hilfe angewiesen sind.

Wir versprechen euch, dass wir auch in Zukunft die Finger in die Wunden legen werden, sei es in den Unternehmen oder in der Politik. Wir unterstützen ein soziales Deutschland und Europa, bei dem die Menschen und unsere Zukunft im Mittelpunkt stehen - sozial und gerecht!

All das ist nur durch eure Unterstützung möglich - sei es durch eure aktive Mithilfe oder eure finanzielle Unterstützung. Dafür möchten wir, euer mobifair Team, herzlich Danke sagen.

Helmut Diener und Dirk Schlömer, Vorstand

Aus dem Inhalt



MITGLIEDERVERSAMMLUNG

..... S. 4

„Kaum jemand fühlt sich verantwortlich.“ S. 8

Rechtsschutz hilft:

Gerichte entscheiden für die Lokführer S. 10

Gewalt ist kein Berufsrisiko.. S. 12

Deutsche Bahn:

Zerschlagung statt Innovation S. 13

Ausschreibungslandkarte S. 15

Das sagt der Anwalt:

Kein Mitbestimmungsrecht des BR bei der Vergütung von freigestellten BR 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-Mitgliederversammlung 2024

In diesem Jahr trafen sich die Mitglieder des Vereins mobifair in Fulda zur alljährlichen Versammlung. Der Vorsitzende des Präsidiums, Reiner Bieck, begrüßte die Anwesenden und gratulierte dem Verein zu seiner „Volljährigkeit“. 18 Jahre mobifair, 18 Jahre Einsatz für bessere Arbeitsbedingungen in der Mobilitätswirtschaft. Es wurde viel erreicht, doch nicht alles wird besser - im Gegenteil, die Zeiten werden härter. Bieck entschuldigte den Vorsitzenden des Vorstands, Dirk Schlömer, der krankheitsbedingt leider nicht teilnehmen konnte.

Nach Abschluss der Formalien richtete Guy Greivelding, ehemaliger Präsident des FNCTFFEL aus Luxemburg und Vorsitzender von mobifair-Luxemburg, einige Worte an die Anwesenden und berichtete über die Situation in Luxemburg. Luxemburg verfolge nicht nur das Ziel, den Bahnverkehr innerhalb des eigenen Landes auszubauen, sondern plane auch grenzüberschreitende Verbindungen. Ein besonderes Augenmerk liege derzeit auf Fahrten in die osteuropäischen Länder. mobifair Luxemburg strebe eine enge Kooperation mit mobifair Deutschland an, um sicherzustellen, dass diese grenzüberschreitenden Verkehre unter fairen Bedingungen organisiert werden. Insbesondere solle überprüft werden, ob die Fahrten mit seriösen Unternehmen durchgeführt werden. Falls dabei Verstöße gegen geltende Standards oder Dumpingpraktiken festgestellt werden, müssten entsprechende Maßnahmen ergriffen werden, um solche Vorgehensweisen zu unterbinden.

Das Grußwort hielt Edwin Atema von der Road Transport Due Diligence (RTDD). Die RTDD-Stiftung wurde 2018 von der International Transport Workers Federation (ITF) und der International Union of Food (IUF) ins Leben gerufen. Ihr Hauptziel ist die Überwachung und Sicherstellung der Einhaltung des Lieferkettengesetzes. Atema begleitete maßgeblich die Proteste der LKW-Fahrer von Gräfenhausen. Diese Aktion sorgte für großes Aufsehen, aber sie sei nur die Spitze des Eisbergs, so Atema. Rund vier Millionen LKW-Fahrer seien in den 27 EU-Mitgliedstaaten im Einsatz, die etwa 50 bis 60 verschiedene Nationalitäten repräsentieren. Die Rahmenbedingungen seien teilweise katastrophal. Ausbeutung und Menschenhandel stünden an der Tagesordnung. Die Arbeit der RTDD trage wesentlich dazu bei, die Arbeits- und Lebensbedingungen im Transportsektor nachhaltig zu verbessern. Anhand des Vergleichs zwischen Straße und Schiene, sowie verschiedenen, sehr plakativen Bei-



Guy Greivelding



Edwin Atema



spielen, machte Atema deutlich, wie schlecht es um die Arbeitsbedingungen auf der Straße bestellt sei. *Einen ausführlichen Bericht dazu gibt es im weiteren Verlauf der mopinio.*

Auch im Langzeitprojekt „Faire und sichere Arbeit in der Verkehrsbranche“ gab es in diesem Jahr viel zu tun. Christian Gebhardt, Projektleiter des Langzeitprojekts, präsentierte die Arbeit und die Erkenntnisse aus dem vergangenen Jahr. Es gebe Fortschritte bei den Landstariftreue- und Vergabegesetzen. Ein zentrales Thema war das Bundestariftreuegesetz, dessen politischer Prozess weiterhin von Unsicherheiten geprägt sei. mobifair hinterfragte zudem den Wettbewerb im Schienenverkehr. Dabei wurde deutlich, dass der Wettbewerb zwischen nur wenigen Akteuren ausgetragen wird. Die finanzielle Lage des SPNV bleibt angespannt: Die Regionalisierungsmittel reichen kaum aus, um bestehende Leistungen und das Deutschland-Ticket über 2025 hinaus zu sichern. Erste Kürzungen durch Aufgabenträger gefährden die Verkehrswende und zuletzt erreichte Fortschritte bei den Beschäftigungsbedingungen. Wie in den vergangenen Jahren fand auch 2024 ein Workshop statt, diesmal in den Niederlanden, um sich über gesetzliche und tarifvertragliche Regelungen bei Ausschreibungsverfahren auszutauschen. Ein weiterer Workshop sei für 2025 in Italien geplant. Darüber hinaus beteiligt sich mobifair an einer Sechs-Länder-Studie zur Liberalisierung des Schienenverkehrs, die bis 2026 läuft. Politisch setzte mobifair auf zahlreiche Gespräche mit Bundes- und Landespolitikern sowie auf Vor-Ort-Termine mit Beschäftigten und Seminare wie „Achtung, Ausschreibung!“. Diese boten Raum für Diskussionen über Verga-

bewettbewerb, Qualitätsstandards und Handlungsmöglichkeiten für Beschäftigte. Regelmäßiger Austausch mit Gewerkschaften und Verbänden ergänzt diese Arbeit.

Die finanzielle Lage des SPNV bleibt angespannt.



Christian Gebhardt

Manuel Poblitzki stellte in Vertretung von Dirk Schlömer den aktuellen Stand der geleisteten Arbeit der mobifair Zertifizierungs- und Beratungs-GmbH für 2024 vor. Die Seminauslastung sei nicht vollständig zufriedenstellend gewesen; dennoch konnten einige ausgefallene Veranstaltungen durch Alternativen kompensiert werden. Insgesamt fanden 11 Seminare statt, 3 weitere Seminare seien noch in diesem Jahr geplant- darunter Themen wie „Vergabewettbewerb im SPNV“, das „Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz“ und „Mitbestimmung in sozialen Angelegenheiten“. Regelmäßige Gespräche mit der EVA-Akademie unterstützten die Planung und Durchführung der Seminare. Neben den Schulungen wurden auch Beratungs- und Rechercheleistungen für den Verein erbracht. Für 2025 sei geplant, die Aufgaben und das Personal der GmbH in den Verein zu integrieren. Dies soll steuerliche Vorteile bringen und den Verwaltungsaufwand reduzieren. Gleichzeitig solle die Fortführung von Seminaren und Beratungsleistungen gesichert und die Arbeit insgesamt effizienter gestaltet werden.



Manuel Poblitzki

Helmut Diener, Vorstand mobifair, präsentierte die Recherchearbeit des Vereins für 2024. Im Fokus standen weiterhin Verfahren gegen einen Personaldienstleister, der Lokführern aus der Ukraine und Russland nach Kündigungen hohe Rückzahlungen von Ausbildungskosten abverlangte. Zudem deckte mobifair Sicherheitsprobleme im Schienenverkehr auf, da Lokführer häufig ohne ausreichende Schulung eingesetzt wurden. Diese Recherchen unterstrichen die Bedeutung der Arbeit für faire und sichere Bedingungen. Für 2025 plane mobifair die Begleitung ausstehender Verfahren, Maßnahmen

gegen minderwertige Ausbildungsangebote sowie neue Recherchen zu unsicheren Zugfahrten und zur Tarifbindung in der Branche. Ebenfalls stellte er die neuen Zahlen zum Thema „Anzahl der Vorbeifahrten an haltzeigenden Signalen“ vom EBA vor. Die Vorbeifahrten seien zwar rückläufig, dennoch seien die Zahlen der Vorbeifahrten an haltzeigenden Signalen mit Erreichen des Gefahrenpunkts gleichgeblieben. „Wir sind noch nicht fertig. mobifair wird die Recherche wieder intensivieren und die Unternehmen, die sich nicht an Lohn- und Sozialstandards halten, in die Öffentlichkeit ziehen.“



Helmut Diener

Hans-J. Rath erläuterte ausführlich die wirtschaftliche Situation des Vereins und informierte über den Jahresabschluss 2023. Herr Rath empfahl die Entlastung des Präsidiums und der Rechnungsprüfer.

Michael Dröge trug den Bericht der Rechnungsprüfer vor und bestätigte die einwandfreie Kassen- und Buchführung. Herr Dröge empfahl ebenfalls die Entlastung des Präsidiums.



Hans-J. Rath



Michael Dröge

Reiner Bieck präsentierte den Bericht des Präsidiums. Dabei gab er einen Rückblick auf die Sitzungen des vergangenen Jahres und erläuterte die Aufgaben, die das Präsidium in diesem Zeitraum wahrgenommen hatte.

Die Pflichten der Mitgliederversammlung, darunter Abschlüsse, Berichte sowie Entlastung der Rechnungsprüfer und des Präsidiums, wurden somit satzungsgemäß erfüllt und durchgeführt.

Mit der form- und fristgerechten Einladung zur Mitgliederversammlung erhielten die Mitglieder eine Synopse sowie ein separates Informationsblatt, in dem die geplanten Änderungen der Satzung detailliert erläutert wurden. Während der Mitgliederversammlung stellte Reiner Bieck die vorgeschlagenen Änderungen noch-



Reiner Bieck

mals ausführlich vor. Er erklärte, dass mit der Einladung bereits eine Synopse mit dem Vergleich des bisherigen mit dem neuen Satzungstext inklusive einer Darstellung der beabsichtigten Änderungen versandt wurde.

Es wurden keine Änderungswünsche aus der Versammlung geäußert. Anschließend leitete Reiner Bieck die Abstimmung über die gesamte Satzungsänderung ein. Die Mitgliederversammlung beschloss die in der Synopse dargestellten Satzungsänderungen einstimmig.

Das Mitglied Anton Hofmann stellte den Antrag an die Mitgliederversammlung, den Vorstand und das Präsidium zu beauftragen, in den weiteren Gesprächen die finanzielle, wirtschaftliche Zukunft des Vereins mobifair sicherzustellen.

Folgender Beschluss wurde gefasst: Die Mitgliederversammlung beauftragte den Vorstand und das Präsidium von mobifair e.V., mit dem Geschäftsführenden Vorstand der EVG in Gespräche einzutreten, die das Ziel haben die finanzielle Zukunft des Vereins mobifair in der jetzigen Struktur abzusichern. Damit könnten die Leistungen für die Mitglieder weiterhin erbracht werden. Der Antrag wurde mit Einstimmigkeit beschlossen.

Das Schlusswort des Präsidenten Reiner Bieck stimmte nachdenklich, „Die Zeiten werden nicht einfacher, doch die Aufgabe bleibt, helles Licht in die dunklen Ecken der Verkehrsbranche zu bringen. Helles Licht setzt voraus, dass Energie da ist, Energie setzt voraus, dass Menschen da sind. Menschen arbeiten und Arbeit muss bezahlt werden. Dass die Menschen, die tagtäglich in der Branche arbeiten, mehr leisten als das, was sie zum Teil vergütet bekommen und unter welchen Umständen sie dies tun, das haben wir hier heute gehört.“ mobifair wird sich weiterhin für diese Menschen einsetzen. Ordentliche Arbeit muss auch ordentlich vergütet und wertgeschätzt werden. Er dankte allen Anwesenden und dem Team von mobifair. Damit schloss die Versammlung.



Grußwort Edwin Atema bei der mobifair-Mitgliederversammlung 2024

„Kaum jemand fühlt sich für sie verantwortlich“

Edwin Atema, Vertreter der Road Transport Due Diligence (RTDD), hielt auf der diesjährigen Mitgliederversammlung von mobifair ein eindrucksvolles Grußwort. Sein Appell richtete sich an die Verantwortung der Gesellschaft und Wirtschaft gegenüber den LKW-Fahrern in Europa. Atema, der maßgeblich die Proteste der LKW-Fahrer von Gräfenhausen unterstützte, zeichnete ein erschütterndes Bild der Arbeitsrealität auf Europas Straßen – geprägt von Ausbeutung, Menschenrechtsverletzungen und einem Mangel an fairem Wettbewerb.

Edwin Atema bedankte sich für die Einladung und die Möglichkeit, über die Arbeit im Güterkraftverkehr zu sprechen. Zu Beginn seines Vortrags verglich er den Schienen- mit dem Straßengüterverkehr. Etwa vier Millionen Fahrer seien in ganz Europa unterwegs, wobei jeder Mitgliedsstaat unterschiedliche Regelungen habe. Während die Bahn ein strukturiertes und übersichtliches Schienennetz aufweise, sei der Straßengüterverkehr chaotisch organisiert. Die Arbeitsbedingungen auf der Schiene seien schwierig, aber auf der Straße viel schlimmer.

Die vier Millionen Fahrer arbeiten in den 27 Mitgliedsstaaten der EU und kommen aus etwa 50 bis 60 verschiedenen Nationen. Ungefähr 10 % von ihnen stammen aus Staaten außerhalb der EU. Dabei handelt es sich nicht um Fahrer, die aus den Mitgliedsstaaten nach Deutschland kommen, sondern häufig um Menschen aus Indien, Pakistan oder anderen Nicht-EU-Ländern. Diese Fahrer werden angeworben und zahlen Geld, um einen Job in Europa zu bekommen. Eingestellt werden sie in Osteuropa, wo sie Verträge unterschreiben, die sie oft gar nicht verstehen. Für die Speditionen bleibt dies ein komplett grauer Bereich. Zwar gibt es in Europa Tarifverträge und Mindestlöhne, doch die LKW-Fahrer werden von keiner Gewerkschaft vertreten und kaum jemand fühlt sich für sie verantwortlich. Die Stiftung Road Transport Due Diligence (RTDD) arbeitet europaweit und spricht Sprachen wie Russisch, Tadschikisch und Usbekisch, wodurch eine direkte Kommunikation mit den Fahrern möglich ist.

Edwin Atema bestätigte in seinen Ausführungen, dass es jeden Tag Vorfälle gebe, bei denen Fahrer massiv ausgenutzt würden, bis hin zu Zuständen, die als massive Ausbeutung eingestuft werden müssten. Als Beispiel führte er an, dass vor kurzem ein Fahrer aus Usbekistan angerufen habe. Er arbeite für eine polnische Firma, sei seit zehn Wochen beschäftigt und habe bisher nur 500€ Lohn erhalten. Als er sich beschweren wollte, habe die Firma gedroht, ihn auf die Straße zu setzen. Der Fahrer habe schließlich sein Fahrzeug gestoppt und am Samstag,

kurz nach Mitternacht, die Stiftung angerufen - komplett verstört. Sein Chef sei vor Ort und habe ihn kurzerhand mit seinem Gepäck auf die Straße gesetzt. Dieser Fall stehe auch in Zusammenhang mit der Eisenbahn, da es um die gesamte Lieferkette gehe und dieser Fahrer in der Lieferkette eines großen, schwedischen Möbelhauses tätig gewesen sei. Auf deren Webseite sei zwar die Rede von „Menschenrechten“ und „fairen Löhnen“, doch diese Versprechen wirkten nur auf den ersten Blick überzeugend. Man könne denken, alles sei gut organisiert. Allerdings liefen die Touren dieses Konzerns europaweit oft intermodal, also mit Bahn und LKW. Wenn jedoch die Kosten für LKWs niedriger seien, werde die Eisenbahn nicht genutzt und stattdessen müssten die Fahrer die Transporte übernehmen. Das sei der Wettbewerb zwischen Eisenbahn und „Gummibahn“.

Aber was sind die Lösungen?

Die Nutzung der Straße statt der Schiene führe zu Menschenrechtsverletzungen. Das habe mit fairem Wettbewerb nichts mehr zu tun. In Deutschland gebe es klare Gesetze: das Mindestlohngesetz, Tarifverträge sowie Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten. Grundsätzlich habe jeder Mitgliedsstaat klare Vorgaben, doch in der Praxis herrsche in der Industrie der „wilde Westen“. Niemand kümmere sich um die Einhaltung der Vorschriften. Arbeitgeber könnten einfach tun, was sie wollen. Das sei nicht nur schlecht für die ausgebeuteten Fahrer, sondern setze auch die Arbeitsbedingungen der übrigen Fahrer unter Druck. Ein weiterer entscheidender Punkt sei der fehlende faire Wettbewerb. Firmen, die sich an die Regeln hielten, würden einfach aus dem Markt gedrängt.

Seit vielen Jahren schon gäbe es auf UN-Ebene Ansätze wie die Lieferkettensorgfaltspflicht und „Business and Human Rights“. Unternehmen sollten bei ihren Geschäften Rücksicht auf Menschenrechte nehmen. Das sei immer noch ein bisschen „Soft Law“ gewesen. Ein bisschen Selbstverpflichtung, ähnlich wie bei diesem schwedischen Möbelhaus. Zwar würden solche Prin-



zipien auf deren Webseite aufgeführt, jedoch nicht umgesetzt. Frankreich habe bereits seit ein paar Jahren ein Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, Deutschland seit etwa zwei Jahren und bald werde das europäische Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz in Kraft treten. Damit würden aus freien Statements wie „Wir respektieren Menschenrechte“ rechtliche Verpflichtungen. Unternehmen müssten Verantwortung für ihre Lieferkette übernehmen – bei Verstößen drohten hohe Bußgelder. Somit sei die schlechte Organisation der Lieferkette nicht nur ein Menschenrechts-, sondern auch ein finanzielles Risiko.

Was macht die RTDD?

Die Stiftung wurde von internationalen Gewerkschaften gegründet. Sie hat ihren Sitz in den Niederlanden und arbeitet europaweit. Die Stiftung verfolgt im Grunde drei Hauptziele:

1. Überwachung der Einhaltung des europäischen Lieferkettengesetzes
2. Abschluss von Verträgen mit den Generalunternehmern, die die Regeln umsetzen wollen. Dafür recherchiert die Stiftung Lieferketten, berät die Generalunternehmer und bietet Lösungen zur Umsetzung an. „Die Firmen haben eigentlich nur zwei Optionen: Entweder sie unterstützen die RTDD oder sie kämpfen dagegen.“ Die meisten Unternehmen entscheiden sich mittlerweile für die Zusammenarbeit, da so die Probleme gelöst werden können.
3. Humanitäre Hilfe. Das klingt merkwürdig, aber wenn ein Fahrer mitten in der Nacht aus seinem Fahrzeug geworfen wird, geht es oft darum, eine Unterkunft oder medizinische Hilfe, usw. zu organisieren. Da arbeitet RTDD auch eng mit „Faire Mobilität“, ver.di und anderen Gewerkschaften aus mehreren EU-Ländern zusammen.

Wie funktioniert das in der Praxis?

In dem speziellen Fall des LKW-Fahrers der Samstagnacht aus seinem Fahrzeug geworfen wurde, musste seine ganze Geschichte genau nachverfolgt werden. Die Rechnung dafür sei anschließend an die Möbelhauskette geschickt worden. Aber auf Makroebene schließt die Stiftung Verträge mit großen Firmen, beispielsweise in der Lebensmittelindustrie ab. Gemeinsam mit den Generalunternehmern wird die gesamte Lieferkette analy-

siert. Diese Arbeit ist sehr messbar und zeigt deutliche Ergebnisse. Mittlerweile sehen auch die Generalunternehmer, dass die Branche kurz vor einer „Sozialinsolvenz“ steht. Wenn nichts getan wird, dann bleiben die Güter auf den Fabrikgeländen, weil es keine Fahrer mehr gibt.

Die Fahrer sehen jetzt die Kraft des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes und was es bringen kann. Aus gewerkschaftlicher Perspektive es zwei Lösungsansätze:

1. Generalunternehmer müssen gemeinsam mit dem RTDD an der Optimierung ihrer Lieferketten arbeiten;
2. Gewerkschaften müssten ihre eigene Rolle und Handlungswege hinterfragen, um die Fahrer zu organisieren.

Atema forderte ein ein gemeinsames Vorgehen der Gewerkschaften in Europa, um die Ausbeutung bei den Lieferketten wirkungsvoll zu bekämpfen. „Überall in Europa gehen die Mitgliedszahlen nach unten. Auf der anderen Seite gibt es hunderttausende Fahrer, die förmlich darum bettelten organisiert zu werden. Darauf müssen die Gewerkschaften eine Antwort liefern“, so Atema.

Während die Unternehmen in Europa über Fahrerangel klagten, führte Edwin Atema aus, werde gleichzeitig die Ausbeutung dieser Fahrer fortgesetzt. Aus Geldgier würden Entscheidungen getroffen, den Verkehr von der Schiene auf die Straße zu verlagern. Die Firmen würden oft denken, dass Menschenrechtsverletzungen nur in Afrika oder Asien stattfänden. Dabei geschehen diese Übergriffe in Europa statt – oft nur 500 Meter entfernt, auf dem nächsten Autobahnparkplatz. Dort lebten Fahrer monatelang in ihren Fahrzeugen, ohne ausreichende Versorgung oder gültige Verträge. Ein Fahrer habe erst gestern den offiziellen Status als Opfer von Menschenhandel erhalten. Und das, obwohl er für eine der größten Speditionen Deutschlands fahre. „Das ist keine Kleinigkeit. Das ist sehr sehr ernst,“ schloss Atema.



mobifair, EVG und DGB Rechtsschutz hilft!

Gerichte entscheiden für die Lokführer

Derzeit vertritt der DGB-Rechtsschutz in Dresden noch in 12 Verfahren Lokführer aus der Ukraine und aus Russland gegen dubiose Forderungen und ungerechtfertigte Arbeitseinsätze eines Personaldienstleisters. Die Lokführer wurden vor den russischen Angriffs-Krieg gegen die Ukraine in ihrem Heimatland von einem Personalvermittler geworben und an ein sächsisches Bahnunternehmen weitergereicht.

Der DGB-Rechtsschutz fasst die Ziele und den Status der Verhandlungen kurz zusammen und nennt die Fakten aus den öffentlichen Verfahren:

Im Jahr 2023 haben viele Kollegen, meist aus der Ukraine kommend, bei einem Bahnunternehmen ihre Tätigkeit als Lokführer gekündigt. Vorrangig lagen die Gründe in den, ihrer Auffassung nach, schlechten Beschäftigungsbedingungen, insbesondere durch regelmäßige Überschreitungen der Arbeitszeiten. Auch die Sicherheit des Schienenverkehrs wurde nach Meinung der Lokführer nicht immer gewährleistet. Die Kollegen waren bundesweit eingesetzt und mussten häufig Strecken und Abstellanlagen befahren ohne die dafür erforderliche Kenntnisse zu besitzen. Mit der Kündigung forderte das Unternehmen bei einigen Lokführern die Ausbildungskosten zurück. In den Verträgen zur Ausbildung wurde festgehalten, dass die Kosten der Ausbildung zurückgezahlt werden müssen, wenn die Kollegen innerhalb von drei Jahren nach Ausbildung das Arbeitsverhältnis mit dem Unternehmen kündigen. Die Forderungen belaufen sich auf Summen zwischen 13.000 und 35.000 EUR. Nach dem die Kollegen nicht gezahlt haben hat der ehemalige Arbeitgeber mehrere Klagen erhoben.



Die für das Verfahren zuständigen Rechtsschutz-Sekretäre des DGB bewerteten die Rückzahlungsklausel im Ausbildungsvertrag als unwirksam, da aufgrund einer Regelung im Gesetz die Kosten der Ausbildung dem Auszubildenden nicht auferlegt werden können. Zwar handelt es sich bei der Ausbildung zum Triebfahrzeugführer nicht um eine Erstausbildung, jedoch ist das Gesetz auch hierauf anzuwenden. Dieser Meinung fand auch Zustimmung vor Gericht. Derzeit sind 8 Verfahren in der ersten Instanz abgeschlossen. Davon 5 in Dresden, 2 in Hannover und 1 in Schwerin. 7 der Verfahren haben wir gewonnen. Lediglich in einem Verfahren in Hannover sind teilweise unterlegen. Gegen alle Urteile wurde Berufung eingelegt. Zwei Berufungsverfahren vor dem Landesarbeitsgericht Sachsen haben wir bereits gewonnen. Wir sind auch sehr zuversichtlich, dass wir das Verfahren in dem wir teilweise unterlegen sind in der Berufungsinstanz gewinnen werden. Der nächste Termin vor einem Landesarbeitsgericht ist noch im Dezember 2024.

Mit Beschluss vom 9. Oktober 2024 hat der Neunte Senat des Bundesarbeitsgerichtes die vom Landesarbeitsgericht festgelegte Nichtzulassung auf Revision bestätigt. Das Unternehmen hatte nach den LAG-Urteilen versucht diese Entscheidung des LAG für nichtig zu erklären. Somit scheiterte das Unternehmen in letzter Instanz. Die Rechtsauffassung des DGB-Rechtsschutzes wurde bestätigt, die Lokführer haben gewonnen.

Das ist Gute Arbeit für soziale Gerechtigkeit und verdiente Wertschätzung.

Auch die Ausbildungsschule, die extern für das Unternehmen aktiv war, wurde vom Gericht zur Rückzahlung ungerechtfertigter Forderungen verurteilt. Hier ging es um zusätzliche Kosten für die Lokführerausbildung aufgrund nicht nachvollziehbarer Verlängerung von Ausbildungszeiten. Diese Kosten wurden direkt und pauschal an die Lokführer weitergereicht.

Daneben hat der DGB-Rechtsschutz auch weitere Klagen gegen den Arbeitgeber erhoben. Diese haben unterschiedliche Dinge zum Gegenstand. Unter anderem hat das Unternehmen Lohn für die Verlängerung der Ausbildung einbehalten oder es wurde kein Lohn während einer Krankheit gezahlt.

Auch ungerechtfertigte Forderungen des Personalvermittlers konnten mit Unterstützung der mobifair unterstützenden Anwaltskanzlei Ansgar Dittmar erfolgreich abgewehrt werden.

mobifair und die EVG begleiten die betroffenen Kollegen nun schon mehrere Jahre. Es ist ein großes Vertrauensverhältnis entstanden. Viele sind Mitglied in der Gewerkschaft und im Verein mobifair geworden. Wir werden immer an der Seite der Kolleginnen und Kollegen stehen und wünschen allen bessere und faire Beschäftigungsbedingungen und eine zufriedene Zukunft mit ihren Familien.

Danke an die Kollegen Johannes Burhorst und Josse Schneider vom DGB-Rechtsschutz in Dresden. Das ist Gute Arbeit für soziale Gerechtigkeit und verdiente Wertschätzung.



Johannes Burhorst - Josse Schneider, DGB-Rechtsschutz Dresden

mdr - exactly - Abgezockt: Schulden statt Job

Job gesucht – wie dubiose Arbeitsvermittler abkassieren

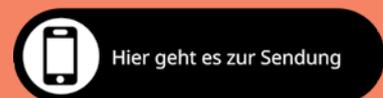
Bundesweit herrscht Fachkräftemangel – dabei wünschen sich viele Ausländer einen Job in Deutschland. Doch auf der Jobsuche ist Vorsicht vor Betrug geboten. Personalvermittlung als Abzocke von Menschen in Not?

In Deutschland herrscht Fachkräftemangel. Die entstandenen Lücken sollen mit Arbeitskräften aus dem Ausland gefüllt werden. Doch wie kommen die Menschen, die arbeiten wollen nach Deutschland und wie werden sie dort empfangen?

In einem Beitrag des MDR mit dem Titel „Job gesucht – wie dubiose Arbeitsvermittler abkassieren“, zeigt das Magazin exactly an zwei Beispielen auf, welche Gefahren lauern können. Dort erzählt ein Lokführer aus der Ukraine seine Geschichte, wie er unter Voraussetzungen nach Deutschland kam, die sich im Nach-

hinein für ihn anders darstellten, als erhofft. Die Kosten wurden erheblich höher als zugesagt und die Ausbildung, die in der Form gar nicht notwendig war, sollte er teils selbst bezahlen. Auch seine Arbeitszeiten überstiegen die Regeln. Er klagt nun gegen die Vermittlungsagentur und kämpft mit Hilfe der EVG und des DGB-Rechtsschutzes um seine Rechte.

Diese Geschichte ist kein Einzelfall. Bundesweite mobifair-Recherchen spiegeln diese Situation. Der Verein stand dem MDR als fachliche Unterstützung zur Seite.





Gewalt ist kein Berufsrisiko

.....
Leider wird das Thema Sicherheit für Beschäftigte und Fahrgäste meist nur dann in der Öffentlichkeit breiter diskutiert, wenn es wieder einmal einen besonders brutalen Übergriff gegeben hat. Für die Kolleg*innen auf den Zügen und Bussen und an den Bahnhöfen ist es aber immer präsent und es bestimmt ihren Alltag. Die EVG hat sich im Rahmen einer Sicherheitskonferenz in Frankfurt am Main ausführlich dem Thema gewidmet. Eine zentrale Aussage: „Gewalt ist kein Berufsrisiko und darf niemals normalisiert werden.“

Zur Einführung wurden die alarmierenden Ergebnisse der EVG-Sicherheitsumfrage vorgestellt, die gezeigt hat, dass 82% der Bahnbeschäftigten schon einmal einen Übergriff erlebt haben und das Sicherheitsgefühl rapide abnimmt.

Wie insbesondere Betriebsrät*innen mit den zunehmenden Gefahren im Berufsalltag umgehen können, stand im Mittelpunkt der zweitägigen Konferenz. Dazu gehören etwa verschiedene Ansätze, die sich aus dem Betriebsverfassungsgesetz in Verbindung mit dem Arbeits- und Gesundheitsschutz anleiten lassen. So wurde u.a. diskutiert, wie mithilfe von Gefährdungsbeurteilungen Risiken festgestellt und entsprechende Maßnahmen eingefordert werden können, etwa eine Doppelbesetzung mit Zugbegleitpersonal auf Strecken mit hohen Sicherheitsrisiken. Das könne so weit gehen, dass Schichten abgelehnt und in der Folge Züge stehen bleiben, wenn die Sicherheit der Kolleg*innen nicht gewährleistet werden kann. Aber auch über den Einsatz von Bodycams, Melde-Apps und den oftmals komplizierten „Papierkram“ bei der Meldung von Vorfällen wurde ausgiebig diskutiert.

Letztlich sind aber nicht nur die Arbeitgeber in der Pflicht, denn viele sicherheitsrelevante Vorgaben stammen aus Verkehrsverträgen zwischen Unternehmen

und öffentlichen Aufgabenträgern. Letztere tragen also ebenfalls eine große Verantwortung und müssen dieser noch viel mehr gerecht werden und Vorgaben machen, die einheitlich von allen Verkehrsunternehmen eingehalten werden müssen. Sonst haben die Unternehmen, die mehr Geld in die Sicherheit der Beschäftigten investieren, einen Wettbewerbsnachteil. Tatsächlich sind die Unterschiede zwischen den Unternehmen teilweise sehr groß. Dirk Schlömer und Christian Gebhardt von mobifair haben daher einen Einblick in aktuelle Ausschreibungsvorgaben gewährt und gezeigt, wo neben der betrieblichen Seite auch politisch Druck gemacht werden muss – und wie dies Betriebsräten, EVG und mobifair gemeinsam gelingen kann.

„...das Sicherheitsgefühl nimmt rapide ab.“

Einen Blick über den Tellerrand haben zwei Kollegen aus Österreich geliefert und das Konzept der ÖBB gegen Gewalt vorgestellt, das gemeinsam mit dem Konzernbetriebsrat und der Gewerkschaft vida erarbeitet wurde. Außerdem wurde von Kienbaum Consultants über ein Forschungsprojekt zum Thema „Gewalt gegen Bahnbeschäftigte“ informiert, das im Auftrag des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung durchgeführt wird. Dazu wird es ab Januar 2025 auch eine Befragung der Beschäftigten geben.

Zerschlagung statt Innovation

„Wenn man nicht weiterweiß, dann fordert man wieder mal die Zerschlagung der Bahn,“ leitete Neithard von Böhlen die Kundgebung in Duisburg ein. Die Demonstration, die von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG organisiert wurde, richtete sich gegen die Verkehrsminister*innen der Länder, die im Hotel gegenüber zusammensaßen und sich unter anderem für eine Trennung von Netz und Betrieb stark machen wollen. Diese Forderung kommt immer wieder auf den Tisch. Was das bedeutet, scheint aber keiner der Anwesenden bei der Verkehrsminister*innenkonferenz zu verstehen. Eine weitere Schwächung des Konzerns und der Schiene.

Der Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG, Martin Burkert, erinnerte mit dem Beispiel aus Großbritannien daran, was passiert, wenn man die Bahn dem Wettbewerb opfert. 20 Jahre wurde das System kaputt gemacht und jetzt wird es wieder verstaatlicht. Die Ministerinnen und Minister sollten sich lieber um die Aufgaben kümmern, die in deren Aufgabenbereich liegen, so Burkert. Tariftreue, Ausbildungsquoten, Sicherheit und Finanzierung des Deutschlandtickets seien Themen, bei denen dringender Handlungsbedarf bestehe. Eine Zerschlagung löse diese Probleme nicht.

mobifair-Vorstand Dirk Schlömer bestärkte diese Position. Man könne mehr Verkehr auf der Schiene fordern, aber dann müsse man auch dementsprechend handeln und finanzieren. Der sogenannte Wettbewerb beschränke sich nur auf einen geringen Kreis von Unternehmen. „Da geht es nur darum, den billigsten Anbieter zu beauftragen. Qualität und die Kompetenz der Beschäftigten spielen dabei überhaupt keine Rolle,“ so Schlömer. Eine Kehrtwende sei notwendig, sonst fahre man das System Schiene komplett gegen die Wand.

Linda Kastrup von Fridays for Future brachte auch den Umweltaspekt auf den Punkt. „Die Sicherung von Arbeitsplätzen bei Bus und Bahn ist aktiver Klimaschutz ist,“ machte sie deutlich.

Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit dem DB-Konzern und dessen Beschäftigten sollte die Grundlage für



die Zukunft bilden. Diese Menschen wissen, wie Eisenbahn funktioniert, weil sie es Tag für Tag leben. Eine Zerschlagung von Netz und Betrieb ist nicht die Lösung. Man sollte anfangen bei den Beraterfirmen Einsparungen vorzunehmen, bevor man den nächsten Fehler, nach dem DB Schenker Verkauf, vollzieht.



Nächster Halt NWL – Das Drama um die Eurobahn

Als wir zuletzt über die Situation der Eurobahn berichteten, war die Lage bereits dramatisch. Die französische Staatsbahn SNCF hatte sich schon Anfang 2022 von ihrem Abenteuer in Deutschland mit hohen Millionenverlusten verabschiedet und nochmals tief in die Tasche gegriffen, um die Eurobahn an eine Treuhandgesellschaft abgeben zu können, die zur Münchener Anwaltskanzlei Moers gehört. Sanierung und Vermarktung sollte das Ziel sein, doch das ging gründlich schief. Niemand war bislang bereit, das angeschlagene Unternehmen zu übernehmen und so steht die Eurobahn erneut vor der Insolvenz. Nun wird händeringend nach einer schnellen Lösung gesucht.

Leidtragende sind die Beschäftigten, die um ihre Arbeitsplätze fürchten und die Reisenden. Die Züge des größten Anbieters für SPNV im nördlichen NRW fallen massenhaft aus und seit vielen Monaten gelten Notfahrpläne. Teile der Leistungen werden im Rahmen einer Notvergabe durch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht. Bereits im Mai gab es Spekulationen um eine Übernahme der Eurobahn durch den Zweckverband NWL, der selbst Aufgabenträger dieser Verkehre ist. Nun verdichten sich die Hinweise, dass es tatsächlich dazu kommt. Die Entscheidung ist zum Redaktionsschluss allerdings noch offen.

mobifair sieht sich in der jetzigen Situation wieder einmal bestätigt, dass sich im deutschen Vergabewahn dringend etwas ändern muss. Jeder weiß, dass die teilweise noch bis 2032 bestehenden Verträge und die zu niedrig kalkulierte Personalausstattung nicht mehr passen. Doch anstatt die dringend notwendigen Änderungen und Ergänzungen in den vorhandenen Verträgen mit der Eurobahn durchzuführen zu können, ist nach deutschem Vergaberecht ein starrer Weg vorgezeichnet, der weder den Beschäftigten, noch den Reisenden gerecht wird und zusätzlich viel Geld kosten wird.

Oberstes Ziel muss es nun sein, endlich Stabilität für den Betrieb zu schaffen und den Beschäftigten zu signalisieren, dass ihre Arbeitsplätze erhalten bleiben. Eine drohende Insolvenz der Treuhandgesellschaft könnte sämtliche Verkehre der Eurobahn lahmlegen. Das ist ein Szenario, das niemand will und unbedingt vermieden werden muss.

Stattdessen könnte eine Übernahme der Eurobahn durch den NWL den dringend nötigen Neustart bringen. Möglicherweise zunächst im

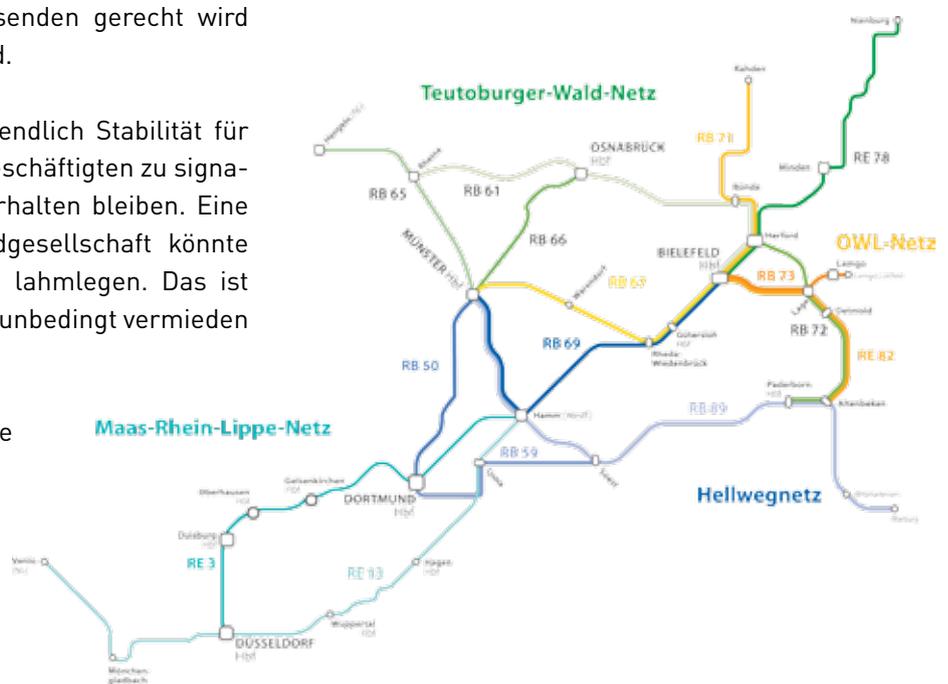
Eigenbetrieb, später jedoch sicherlich mit einem neuen und hoffentlich besser ausgewählten Betreiber.

Eins ist jedoch sicher: Es wird teuer für den NWL, denn die größten Fehler der Vergangenheit sind nun offensichtlich. Die Kalkulation war deutlich zu knapp und die starren Verträge ließen keine Anpassungen zu. mobifair hofft, dass der NWL aus den Fehlern der Vergangenheit lernt und ein zuverlässiges Betriebskonzept mit robuster Personalstärke schafft. Das haben die Menschen in der Region und auch das Personal der Eurobahn nach all dem Hin und Her dringend verdient.

„Wir hatten damals bereits die Befürchtung, dass das für die Eurobahn wirtschaftlich eine große Herausforderung wird – aber das Angebot war auch nicht so günstig, als dass wir es hätten ablehnen können. Aus rechtlichen Gründen mussten wir den Zuschlag geben. Andererseits haben wir natürlich auch jahrelang von diesen niedrigen Marktpreisen profitiert.“

Joachim Künzel, Geschäftsführer des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Quelle: Der Spiegel 29/2024



DAS SAGT DER ANWALT ...

KEIN MITBESTIMMUNGSRECHT DES BETRIEBSRATS BEI DER VERGÜTUNG VON FREIGESTELLTEN BETRIEBSRÄTEN

.....
Das Bundesarbeitsgerichts (Beschluss v. 26.11.2024, Az. 1 ABR 12/23) hat sich mit der Frage beschäftigt, ob dem Betriebsrat bei der Vergütungsanpassung eines freigestellten Betriebsratsmitglieds gemäß § 37 Abs. 4 oder § 78 Satz 2 des Betriebsverfassungsgesetzes (BetrVG) ein Mitbestimmungsrecht nach § 99 BetrVG zusteht.

Die Arbeitgeberin, die zwei Autohäuser in Leipzig betreibt und mehr als 20 wahlberechtigte Arbeitnehmer beschäftigt, hatte die Vergütung des freigestellten Betriebsratsvorsitzenden angepasst, nachdem dieser ein Führungskräfte-Assessment erfolgreich absolviert hatte, entsprechend einer höheren Entgeltgruppe des einschlägigen Tarifvertrags. Der Betriebsrat argumentierte, dass ein Mitbestimmungsrecht nach § 99 BetrVG bestehe, da die Arbeitgeberin eine tarifliche Einstufung vorgenommen habe. Er leitete ein gerichtliches Beschlussverfahren zur Durchsetzung seiner Mitwirkung ein. Das Landesarbeitsgericht Sachsen (3 TaBV 26/21) entschied zunächst zugunsten des Betriebsrats und verpflichtete die Arbeitgeberin, ein Zustimmungsverfahren nach § 99 BetrVG einzuleiten. Aus Sicht des Landesarbeitsgerichts handelte es sich um eine mitbestimmungspflichtige Umgruppierung, da die Zuordnung zu einer höheren Vergütungsgruppe im Rahmen tarif-

licher Bestimmungen erfolgte und nicht nur eine einfache Gehaltsanpassung darstellte – eine Entscheidung, die das Mitbestimmungsrecht des Betriebsrats auslöse.

Das Bundesarbeitsgericht hob diese Entscheidung auf und entschied, dass bei der Vergütungsanpassung nach § 37 Abs. 4 oder § 78 Satz 2 BetrVG kein Mitbestimmungsrecht nach § 99 BetrVG besteht. Das Gericht argumentierte, dass die Anpassung der Vergütung keine strukturelle Ein- oder Umgruppierung im Sinne des § 99 BetrVG darstelle, sondern lediglich eine Anpassung des Gehalts entsprechend der betriebsüblichen Entwicklung vergleichbarer Arbeitnehmer. Diese Anpassungen sollen Benachteiligungen des Betriebsratsmitglieds verhindern, das durch die Amtsübernahme nicht in eine höher vergütete Position aufsteigen konnte.

Das Bundesarbeitsgericht stellte klar, dass § 99 BetrVG nur bei struk-

turellen Änderungen der Eingruppierung anwendbar ist, und nicht bei Gehaltsanpassungen, die aufgrund gesetzlicher oder tariflicher Vorgaben erfolgen. Solche Anpassungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des § 99 BetrVG, wodurch das Mitbestimmungsrecht nicht betroffen ist. Diese Maßnahmen sollen nur der gesetzlich geforderten Umsetzung von Lohnausgleichsregelungen für Betriebsratsmitglieder dienen und keine Lücken im Gesetz aufweisen.



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