



SCHIENEN-
PERSONENFERNVERKEHR

*Wettbewerb
um jeden
Preis?*

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
VERGABECALENDER
BROSCHÜREN
RATGEBER

Jetzt App
downloaden:



Editorial



Herzlich Willkommen im Jahr 2025. Mit einer neugewählten Bundesregierung, einem Rechtsruck in Deutschland und im Europäischen Parlament sowie schwierigen internationalen Entwicklungen. Vieles davon ist bedrückend oder wird uns vor große Herausforderungen stellen, manches treibt uns ganz einfach nur die Tränen in die Augen.

Doch bleiben wir fokussiert und widmen wir uns den Problemen rund um die Mobilität. Die dringendsten Themen sind nach wie vor ein Mangel an Geld und ausreichender Infrastruktur, sowie Druck auf die Arbeitsbedingungen und Ausbildungsstandards. Leider können wir nicht alle Themen in dieser Ausgabe behandeln. Bislang haben wir beim Schienenpersonenverkehr eher regionale Leistungen in Verbindung mit Wettbewerbsvergaben geschaut. Doch in dieser Ausgabe wollen wir uns dem Schienenpersonenfernverkehr widmen. Dabei müssen wir über den deutschen Tellerrand hinausblicken, um zu sehen, was alles möglich ist und wo die Gefahren liegen, denn die Entwicklungen in den Nachbarländern können sehr schnell auch den Weg nach Deutschland finden. Es ist ein erster Aufschlag der leider auch noch viele Fragen offenlassen muss.

Letztlich können wir auch eine positive Entwicklung schildern. Unsere ausdauernde Unterstützung unserer ukrainischen und russischen Lokführerkollegen hat endlich einen positiven Abschluss gefunden und darauf sind wir stolz.

Helmut Diener und Dirk Schlömer, Vorstand

Aus dem Inhalt



SCHIENENPERSONENFERNVERKEHR IM WANDEL S. 4

RECHERCHE LOKFÜHRER:
Wir konnten erfolgreich helfen!..... S. 10

Mehr Sicherheit im Thüringer Nahverkehr..... S. 13

Zukunft der Bahn geht nur gemeinsam..... S. 14

DAS SAGT DER ANWALT
Diskriminierung von Teilzeitbeschäftigten:
Ein Überblick über das jüngste BAG-Urteil 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

Schienenpersonenfernverkehr im Wandel

Nachdem wir bereits in der Vergangenheit oftmals den Nahverkehr und den Güterverkehr auf der Schiene in den Fokus genommen haben, wollen wir uns nun auch verstärkt dem Schienenpersonenfernverkehr widmen, denn gerade in den letzten Jahren ist um uns herum einiges in Bewegung geraten. Bei einem Blick über den Tellerrand wird schnell deutlich, dass es in vielen Ländern eine Einteilung in Nah- und Fernverkehr kaum gibt.

Mit einer umstrittenen Auslegung der EU-Verordnung 1370/2007 hat die EU-Kommission zudem im vergangenen Jahr keinen Zweifel gelassen, dass sie im gesamten Schienenpersonenverkehr mehr Wettbewerb will.

Ungeachtet dessen, dass es für Eisenbahnverkehre noch immer auf EU-Ebene eine Regelung gibt, nach der Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr keine Pflicht ist, unterscheidet die Verordnung lediglich zwei Verkehrsarten. **Gemeinwirtschaftliche Verkehre** können nicht allein durch Ticketverkäufe finanziert werden. Hier gibt es oft auch enge Vorgaben zu Qualität, Fahrplan und Ticketpreisen. Diese Verkehre sind auf öffentliche Zuschüsse oder zumindest auf den Schutz von Konzessionen angewiesen, der es anderen Eisenbahnen untersagt, auf diesen Strecken Verkehre anzubieten. Anbieter **eigenwirtschaftlicher Verkehre** müssen hingegen ohne Schutz alle Kosten selbst tragen. Sie bestimmen aber auch Fahrpreise, Qualität und Quantität selbst.

Unterschiede im europäischen Eisenbahnverkehr ... riesengroß

Die Unterschiede im europäischen Eisenbahnverkehr sind bei näherer Betrachtung riesengroß. Ein wesentlicher Faktor ist die Größe des jeweiligen Landes. Länder wie Italien, Spanien, Frankreich und Deutschland haben durch ihre Bevölkerungsdichte und Größe die Möglichkeit und das Bedürfnis, schnelle Schienenverbindungen über lange Strecken hinweg anzubieten. Kleinere Länder benötigen das nicht oder werden durch Linien bedient, die grenzüberschreitend die Metropolen mehrerer Länder miteinander verbinden.

Genau so unterschiedlich ist die Organisation der Verkehrsleistungen. Es gibt profitable Verkehre, bei der die jeweiligen Unternehmen alle Verantwortung tragen können, aber es gibt auch Verkehre, deren Auskömm-

Ein grober Überblick:

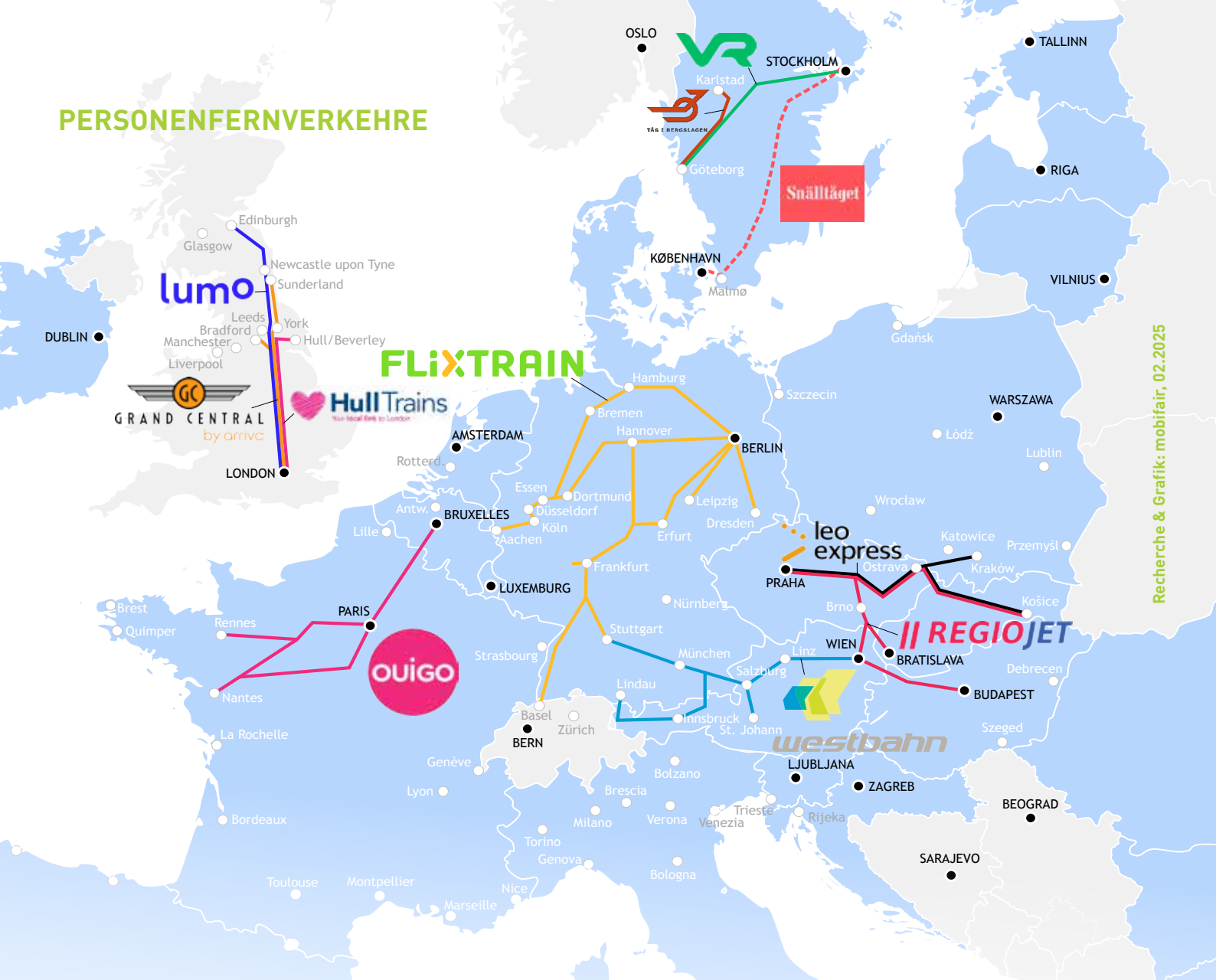
Insgesamt haben wir drei sehr verschiedene Verkehrsgebiete in Europa betrachtet. Ein Gebiet ist das Vereinigte Königreich und Irland, mit zwei sehr unterschiedlichen Systemen. Das zweite Gebiet sind die skandinavischen Länder, die ebenfalls unterschiedliche Wege der Liberalisierung gegangen sind und topographisch anspruchsvoll sind. Das dritte und für uns spannendste Gebiet ist Zentral-, West- und Südeuropa. Hier bieten sich langlaufende Hochgeschwindigkeitsverkehre und Schlafwagenkonzepte an, um die europäischen Metropolen und bevölkerungsreiche Regionen miteinander zu verbinden – alternativ zum Flugzeug.

lichkeit durch Konzessionen geschützt wird, um Wettbewerb zu unterbinden.

Doch es gibt auch zahlreiche Länder in der EU, in denen die nationalen öffentlichen Eisenbahngesellschaften nach wie vor den gesamten Verkehr durchführen.

Wir wollten nun wissen, wieviel Wettbewerb es im Bereich der eigenwirtschaftlichen Verkehre in Europa gibt und welche Unternehmen dort aktiv sind. Dabei haben wir drei verschiedene Verkehrsmodi auf der Schiene untersucht. Dies sind der konventionelle Schienenpersonen(fern)verkehr, der Hochgeschwindigkeitsverkehr und die Nachtverkehre mit Schlaf- und Liegewagen. Nicht berücksichtigt haben wir touristische und saisonale Verkehre. Die Verkehre der staatlichen Eisenbahnen und Kooperationsverkehre haben wir ebenfalls nicht betrachtet, denn es geht ja insbesondere darum festzustellen, welche weiteren Initiativen und Akteure es gibt.

PERSONENFERNVERKEHRE



Recherche & Grafik: mobifair, 02.2025

Vereinigtes Königreich und Irland

Schauen wir uns das Vereinigte Königreich an, dann können wir sehen, was eine komplette Zerschlagung des staatlichen Eisenbahnsystems und eine vollständige Liberalisierung anrichten kann. Bei der Größe des Landes wäre der Bau von mehreren Hochgeschwindigkeitsverbindungen zur Verknüpfung der britischen Metropolen sicherlich sinnvoll gewesen. Doch leider wurde vom Staat nicht genügend Geld in den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur investiert. Es gibt lediglich eine 90 km kurze Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen London und Ashford, die nun durch die staatliche **SE-Trains Limited** mit Hochgeschwindigkeitszügen und einer Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h bedient wird. Zuvor wurden die Verkehre von dem Unternehmen Govia (London & South Eastern Railway Limited, LSER), einer Kooperation von Go Ahead und Keolis betrieben. Nach einem Finanzskandal mit Strafzahlungen im zweistelligen Millionenbereich wurde der Vertrag entzogen und die Verkehre verstaatlicht.

Im eigenwirtschaftlichen Eisenbahnverkehr findet man in Großbritannien lediglich drei Anbieter, die jeweils ausschließlich eine Verbindung im östlichen Teil des Landes anbieten und mit rund einer Million jährlicher Fahrgäste 2023 (Quelle: Wikipedia) über eine überschaubare Anzahl von Kunden verfügen. Die drei Unternehmen sind die **First Group** Tochtergesellschaften **Hull Trains** und **Lumo**. Ein weiteres Unternehmen ist die **Grand Central**. Dieses Unternehmen gehört zu dem großen britischen Infrastrukturfonds **I Squared Capital**.

Irland verfügt hingegen nach wie vor über staatliche Eisenbahnen, die in Irland und Nordirland jeweils den Eisenbahnverkehr durchführen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass insbesondere im Vereinigten Königreich die Folgen einer völligen Liberalisierung zu sehen sind. Die möglichen Potentiale für die umweltfreundliche Schiene wurden aus unserer Sicht nicht genutzt.

Skandinavien

Spannender ist schon der Blick nach Skandinavien. Es ist eine Region Europas, die ebenfalls vor vielen Jahren die Liberalisierung im Eisenbahnverkehr durchgeführt hat. Wir wollen an dieser Stelle aber nicht auf die bestellten Verkehrsleistungen eingehen, sondern die Verkehre und Unternehmen betrachten, die rein profitable Eisenbahnverbindungen anbieten.

Norwegen nimmt hier eine besondere Rolle ein. 2016 wurde zunächst die komplette Zerschlagung des gesamten Eisenbahnsystems beschlossen und auch umgesetzt. Die negativen Auswirkungen der Aufspaltung waren jedoch so gravierend, dass die Regierung im Jahr 2021 die Notbremse zog und nun wieder durch die Staatsbahnen **Vy** und **Flytoget AS** den eigenwirtschaftlichen Personenverkehr bedient. Weitere Anbieter solcher Verkehre gibt es nicht. Der regionale Eisenbahnverkehr wird jedoch weiterhin im Wettbewerb vergeben.

In Finnland gibt es ebenfalls keine privaten Anbieter im Personenverkehr und in Dänemark fährt im Fernverkehr ausschließlich die Dänische Staatsbahn. Lediglich ein privater Anbieter fährt mit einer Fernverbindung durch Dänemark. Es ist die **Snälltåget**, die eine Nachtzugverbindung von Stockholm über Malmö und Kopenhagen bis nach Berlin durchführt. Eigentümer dieses Unternehmens ist die **Transdev Sverige AB**, einer Tochtergesellschaft der teilstaatlichen **Transdev Group** aus Frankreich.

Damit fällt der Blick nun auf Schweden. Dieses Land hat den Weg einer konsequenten Politik der Liberalisierung für Leistungen der regionalen Schienenverkehre schon vor Jahren beschritten. mobifair untersuchte diesen

Markt der Ausschreibungen solcher Leistungen bereits. Dies ist zwar nicht Gegenstand dieses Berichts, jedoch soll nicht verschwiegen werden, dass aktuell aufgrund sehr geringen Interesses von Bewerbern für neue Aufträge über eine Rückführung der Verkehre an öffentliche Unternehmen nachgedacht wird.

Im profitablen Fernverkehr gibt es neben der staatlichen Eisenbahn **SJ AB** lediglich drei weitere Unternehmen. Die Schnellverbindung zwischen Stockholm und Göteborg mit rund einer Million Reisenden in 2023 (Quelle: VR Group) wird von der **VR Snabbtåg Sverige**, einer Tochter der Finnischen Staatsbahn VR Group, bedient. Als einziger rein privater Anbieter ist in Schweden das Familienunternehmen **Tågakeriet i Bergslagen** tätig und bedient eine Strecke von Göteborg nach Karlstad. Reisendenzahlen sind leider nicht verfügbar, diese dürften aber unterhalb von einer Million Reisenden liegen.

Das Unternehmen **Snälltåget**, als Tochtergesellschaft der französischen **Transdev Group**, die wiederum mehrheitlich der staatlichen Chaise des Dépôt gehört, bietet eine Zugverbindung zwischen Stockholm und Kopenhagen in Dänemark an und betreibt eine internationale Nachtzugverbindungen von Schweden über Dänemark bis nach Berlin. Dazu kommen rein touristische saisonale Verkehre im Inland sowie nach Österreich.

Als Résumé für Skandinavien lässt sich zusammenfassen, dass es in Schweden drei Anbieter für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen im Personenfernverkehr auf der Schiene gibt. Eins davon ist in öffentlichem französischem Eigentum und ein weiteres ist die Finnische Staatsbahn. Daneben betreibt ein regionaler privater Anbieter eine eher regionale Strecke.

Zentral-, West- und Südeuropa

Betrachtet man nun die Verkehre in Zentral-, West- und Südeuropa, dann stellt man auf den ersten Blick fest, dass es hier eine langjährige Tradition europäischer Kooperationsverkehre staatlicher Bahnen gibt. Doch in diesem Bericht soll es um neue Verkehre gehen, die in Konkurrenz zu den staatlichen Eisenbahnen treten oder ergänzende Leistungen anbieten.

Blickt man nach Deutschland, dann muss als erstes der Thalys genannt werden, der 1997 seine erste Hochgeschwindigkeitsfahrt zwischen Köln und Paris absolvierte. Im Jahr 2022 fusionierten Thalys und Eurostar zur **Eurostar International Limited**, die sich mehrheitlich in der Hand der französischen Staatsbahn **SNCF** befindet.

Dieses Unternehmen verbindet nun zentrale Metropolen und Hauptstädte in Zentral- und Westeuropa. Dortmund, Köln, Amsterdam, Brüssel, London und Paris sind somit innerhalb weniger Stunden erreichbar. Rund 18,5 Mio. Reisende nutzten diese Verbindungen in 2023 (Quelle: Zukunft Bahn).

Ansonsten ist nach einigen Versuchen privater Anbieter neben der Deutschen Bahn AG bislang nur **Flixtrain**, einer Tochtergesellschaft von **Flix SE**, mit einem nun deutschlandweiten Angebot vertreten. Es verkehren allerdings auf den angebotenen Strecken täglich höchstens zwei Züge, teilweise auch nur jeweils an bestimmten Tagen in der Woche. Leider wurden keine Reisendenzahlen für die Zugfahrten von Flixtrain ver-

Süden des Landes anbietet. Aktuelle Reisendenzahlen sind leider nicht verfügbar. Im Jahr 2019 nutzten rund 20 Mio. Reisende die Zugangebote. 2022 sollen die Angebote nach Angabe des Unternehmens noch leicht unter dem Vor-Corona-Niveau gelegen haben. Doch damit wird bereits ein Marktanteil von rund 42% erreicht durch zusätzliche Verkehre zur staatlichen **Ferrovie dello Stato Italiane**, nicht durch ersetzende.

In Frankreich finden sich neben der **SNCF** selbst und der **Trenitalia France** noch weitere Anbieter für Hochgeschwindigkeitsverkehre. Bereits genannt wurde die **Eurostar International Limited**, die ja mehrheitlich der SNCF selbst gehört. Ein weiterer Anbieter ist **Ouigo**. Überraschenderweise bietet die SNCF unter diesem Markennamen Hochgeschwindigkeitsverkehre und herkömmlichen Fernverkehre an, die ihre eigenen Verkehre preislich unterbieten. Somit gibt es in Frankreich drei konzerneigene Hochgeschwindigkeitsangebote, die gegenseitig in Konkurrenz zueinanderstehen. Der Marktanteil der SNCF liegt trotz des Wettbewerbs bei rund 99% der Hochgeschwindigkeitsverkehre.

Ab 2028 will auch das neue private Unternehmen **Kevin Speed** in den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Frankreich einsteigen. Auch in Spanien gibt es verschiedene Anbieter von Hochgeschwindigkeitsverkehren. Mit der Gesellschaft **Ouigo Espagna S.A.** ist die **SNCF** auch im benachbarten Spanien aktiv. Ouigo ist seit 2021 in Spani-

en auf mehreren Strecken ab Madrid unterwegs und beförderte 2023 rund 5 Mio. Reisende (Quelle: Le Monde).

Intermodalidad de Levante S.A., bietet ebenfalls mit der Marke **iryo** Hochgeschwindigkeitsverkehre auf verschiedenen Strecken an. In 2023 beförderte iryo über 5 Mio. Reisende (Quelle: Railwaygazetta). Größter Anteilseigner des Unternehmens ist die italienische Staatsbahn. Doch neben der französischen **Quigo Espagna S.A.** und der italienischen **Intermodalidad de Levante S.A.** macht sich die spanische Staatsbahn **Renfe Operadora** unter dem Markennamen **Renfe Avlo** im eigenen Land Konkurrenz. Geschätzt werden für das Jahr 2023 rund 2 Mio. Reisende. Der Marktanteil der staatlichen Renfe Operadora am Hochgeschwindigkeitsverkehr wird für das Jahr 2023 auf nur noch rund 60% geschätzt.

Als Résumé für Zentral-, West- und Südeuropa lässt sich feststellen, dass es hier wohl die ambitioniertesten Entwicklungen gibt, die insbesondere im Hochgeschwindigkeitsverkehr zu finden sind. Aus Sicht von mobifair sind die Konkurrenzverkehre innerhalb von Konzernen oder zwischen Staatsunternehmen kaum nachvollziehbar. Auch sollte bedacht werden, dass ein möglichst flächendeckendes Angebot von Fernverkehrsleistungen durch Rosinenpickerei nicht dem Wettbewerb geopfert werden sollte, denn Privatanbieter ändern ihre Angebote oftmals schnell und eine Verlässlichkeit von Verbindungen ist dann nicht mehr gegeben.

Nachtzüge in Europa

Ein separates Angebot im Personenfernverkehr auf der Schiene ist ein Produkt, das in den vergangenen Jahren eine Renaissance erlebt hat. Es sind die internationalen Nachtzugverbindungen, die Metropolen vieler Länder von Italien bis nach Schweden miteinander verbinden.

Insgesamt gibt es in Europa vier Anbieter von Nachtzügen. Kleinster Anbieter ist die private tschechische Gesellschaft **RegioJet**, die neben ihren Fernverkehrsverbindungen auch einen Nachtzug von Prag nach Przemysl in Polen anbietet.

Ein weiterer Anbieter ist die niederländische privat organisierte Genossenschaft **European Sleeper**, die Verkehre von Brüssel über Amsterdam und Berlin bis nach Prag anbietet. Im Mai 2023 nahm das Unternehmen den Betrieb auf. Im ersten Geschäftsjahr nutzten rund 55.000 Reisende das Angebot (Quelle: nritmedia).

Die Transdev Tochtergesellschaft **Transdev Sverige AB** bietet mit **Snälltåget** neben ihrer Fernzugleistung in Schweden auch eine Nachtzugverbindung von Stockholm über Kopenhagen und Hamburg nach Berlin an.

Das mit Abstand größte Angebot in diesem Segment bieten die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Zunächst einmal bietet die **ÖBB** mit dem Produkt **EuroNight** in einer Kooperation mit den Staatsbahnen aus Kroatien, Slowakai, Tschechien, Ungarn, und Polen acht Linien an, die grenzüberschreitend deren Metropolen miteinander verbinden und auch Zürich sowie große Städte in Deutschland anfahren.

Unter dem Markennamen **ÖBB Nightjet** bieten die ÖBB weitere Nachtzüge selbst an, die ebenfalls zahlreiche Metropolen in Italien, Österreich, Schweiz, Tschechien und Deutschland miteinander verbinden und auch weiter führen bis nach Amsterdam, Brüssel und Paris. Rund 1,5 Mio. Reisenden nutzten die Angebote von EuroNight und ÖBB Nightjet in 2023 (Quelle: ÖBB).

NACHTZÜGE

Fazit

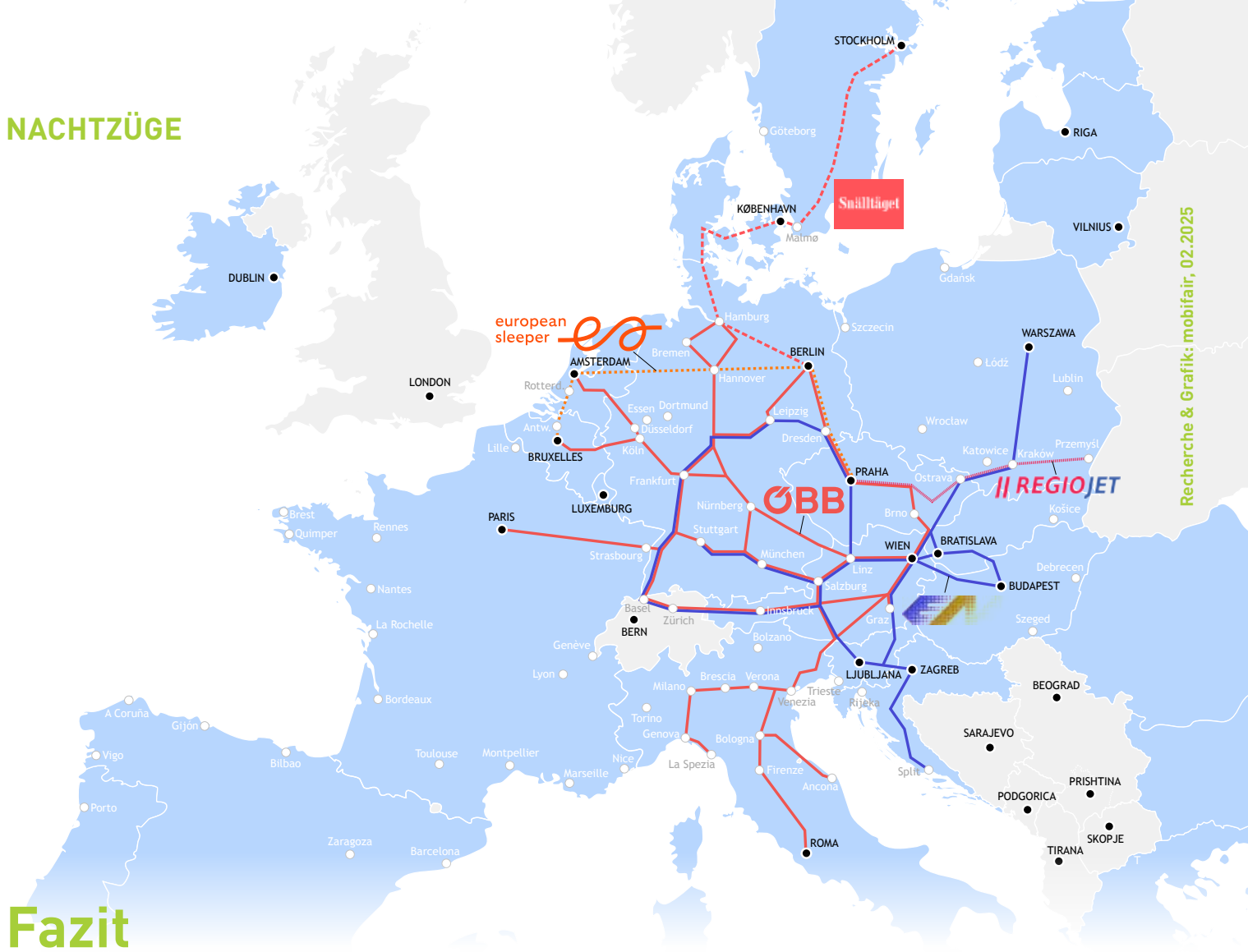
Insgesamt lässt sich feststellen, dass es nach wie vor die staatlichen Eisenbahnen in Europa sind, die auf längeren Strecken mit eigenem unternehmerischen Risiko Fernverkehrslinien und, wo möglich, Hochgeschwindigkeitsverkehre durchführen. Bis auf einen erfolgreichen privaten Anbieter in Italien machen sich in diesem Segment Staatsbahnen gegenseitig oder auch sich selbst Konkurrenz. Im Bereich der Nachtzüge sind es die Staatsbahnen und vorneweg die ÖBB, die das Angebot im Wesentlichen beherrschen.

Im Gegensatz zu den Staatsbahnen, die mit einem Netz von Verkehrsleistungen die Mobilität der Menschen in den Ländern von Kleinstädten bis zu den großen Metropolen täglich gewährleisten müssen, fokussieren sich konkurrierende private Unternehmen grundsätzlich auf lohnende Strecken, die zu bestimmten Zeiten Metropolen miteinander verbinden und damit den Staatsbahnen „die Sahne von der Torte nehmen“. Nachdenklich machen auch die Aktivitäten von Renfe und SNCF, die sich in ihren eigenen Ländern mit Billigangeboten Konkurrenz machen. Das kann nur zu Lasten der Beschäftigten funktionieren. Zudem gibt es zahlreiche Hinweise auf rote Zahlen bei diesen Angeboten. Was lässt sich nun aus den Verkehren der europäischen Nachbarn für Deutsch-

land ableiten? Deutschland hat europaweit das dichteste Schienennetz und ist mit über 81 Mio. Einwohnern das bevölkerungsreichste Land. Somit dürfte ein deutscher Markteintritt sehr interessant sein. Flixtrain ist bereits auf der Suche nach Fahrzeugen, die Westbahn könnte ebenfalls ihre Verkehre in Deutschland ausweiten und die italienische Staatsbahn bereitet gerade Hochgeschwindigkeitszüge für Verkehre nach Deutschland vor.

Die Marktuntersuchung der Bundesnetzagentur 2024 stellt jedoch auf Seite 84 fest, dass „wegen der stagnierenden Kapazitäten auf der Schiene (...) inzwischen die Grenzen der Gesamtleistungsfähigkeit des Bahnverkehrsnetzes erreicht werden.“

Das stellt zusätzliche Fernverkehrszüge in wesentlichem Umfang auf deutschen Schienen in den nächsten Jahren in Frage. Einen Umverteilungswettbewerb um dieselben Fahrgäste und auf dem Rücken der Beschäftigten lehnen wir auf jeden Fall ab. Bei ausreichenden Trassenkapazitäten ist jedoch ein intermodaler Wettbewerb zur Verlagerung vom Flugzeug und der Straße auf der Schiene insgesamt zu begrüßen. Dass dies geht, zeigen die Wachstumsraten besonders im Hochgeschwindigkeitsverkehr und erfolgreiche Nachtzugangebote.



Recherche Lokführer UA und RUS

Wir konnten erfolgreich helfen!

.....
 Als im August 2021 zwei Lokführer aus der Ukraine Schutz bei einer EVG-Geschäftsstelle suchten und um ein persönliches Gespräch baten, wurde schon nach der ersten Sichtung der mitgebrachten Unterlagen klar, dass das ein Fall für mobifair ist.

Die Hinweise enthielten schwerwiegende Vorwürfe gegen einen Personaldienstleister im Schienenverkehr. In manchen Monaten gab es nur drei Tage Ruhe. Ablösungspunkte lagen mitten im Nirgendwo - oft bei Schichtende um 2 Uhr morgens. Die Kollegen waren dann nur mit einem Handy ausgestattet. Die Arbeitspapiere strotzten vor Ungereimtheiten und erkennbaren Verstößen gegen die Arbeitsschutzgesetze. Enormer Druck wurde zudem vom Arbeitgeber aufgebaut, weil immer wieder erklärt wurde, dass der Aufenthaltstitel für die Beschäftigten allein an das bestehende Arbeitsverhältnis gebunden wäre. Das heißt, eine Kündigung des Arbeitsverhältnisses hätte eine umgehende Abschiebung bedeutet. Eine Abschiebung mit vielleicht lebensbedrohlichen Folgen. Dazu waren es in ihrem Heimatland hervorragend ausgebildete Fachkräfte, die man in Deutschland auch heute noch händeringend sucht und in vielen Unternehmen braucht.

Rekrutiert wurden die Kollegen durch ein privates Personalvermittlungsunternehmen, das sich nach unseren Recherchen auf Osteuropa als Geschäftsfeld spezialisiert hatte. Von diesem Personalvermittler wurden interessierte, meist junge Fachkräfte, an einen sehr speziellen Arbeitgeber weitergereicht. Man könnte sagen, es wurde praktischerweise Hand in Hand gearbeitet. Dort in einer Partnerfirma erneut ausgebildet und später weitergeschoben und zu aus unserer Sicht unwürdigen Bedingungen als Lokführer eingesetzt. Als der Arbeitgeber dann merkte, dass die Kollegen sich gegen ihre schlechten Beschäftigungsbedingungen mit Hilfe ihrer Gewerkschaft wehren wollten, kam es sogar zu Kündigungen.

Für mobifair waren die Ziele klar: Die betroffenen Lokführer mussten in Deutschland bleiben und brauchten gute und sichere Arbeitsplätze bei seriösen Unternehmen. mobifair geht grundsätzlich allen Hinweisen von Lohndumping und Verstößen gegen den Arbeitsschutz nach. Diese werden nach der Recherche dem Eisenbahn-Bundesamt sowie den zuständigen Behörden gemeldet. Um die arbeitsrechtliche Vertretung gegen Kündigungen und ungerechtfertigten Forderungen gegen die Beschäftigten kümmern sich die EVG und der DGB Rechtsschutz GmbH Hand in Hand mit unseren eigenen Anwälten.

Dreieinhalb Jahre hat der Kampf um Gerechtigkeit nun gedauert und wir erinnern uns noch einmal an die Forderungen der beteiligten Unternehmen, die an unsere Kollegen gestellt wurden. Es handelte sich um Forderungen, die Ausbildungskosten in enormer fünfstelliger Höhe zurückzuzahlen, um Rechnungen einer vom Arbeitgeber beauftragten Ausbildungsschule und um Kostenansprüche des Personalvermittlers. Aus unserer Sicht hat man schamlos die Not und Unwissenheit der Kolleginnen und Kollegen ausgenutzt. Das Vertrauen der Kollegen wurde ausgenutzt und sie wurden aus unserer Sicht bewusst in diese „Kostenfallen“ gelockt.

Zudem kamen noch Unterbringungskosten auf sie zu und die Kollegen schickten Geld in ihre Heimat, um ihre



Familien zu unterstützen. Ein Kollege stellte uns konkret seine Einkünfte und Ausgaben zur Verfügung: Anfangs-Nettoverdienst 1.350 Euro. Minus 250 für ein Zimmer, minus 200 als Darlehensrückzahlung für die Ausbildungsschule, minus 100 als Darlehensrückzahlung für den Personalvermittler und 500 Euro für die Familie daheim. Da blieben noch 300 Euro zum Leben in Deutschland. Für die Kollegen, die gekündigt wurden oder von sich aus den Arbeitgeber wechselten, kamen noch Forderungen für die Rückzahlung der Ausbildungskosten von bis zu 35.000 Euro hinzu.

Mit den uns vorliegenden Ergebnissen unserer Recherchen haben wir bereits im Oktober 2021 das für das Bundesland zuständige Ministerium und den Ministerpräsidenten angeschrieben. Doch diese Schreiben liefen komplett ins Leere, peinlich, peinlich! Inwieweit das von uns informierte Gewerbeaufsichtsamt und das Eisenbahn-Bundesamt aktiv wurde, entzieht sich unserer Kenntnis, da es keinerlei Rückmeldungen gab. Jedoch wurde der Zoll aktiv und lud zwei unserer Kollegen als Zeugen ein.

Das betroffene Unternehmen holte zum Gegenschlag aus und reichte vor dem Amtsgericht eine Unterlassungsklage gegen mobifair und die EVG ein. Unsere Aktivitäten und Öffentlichkeitsarbeit waren ihnen wohl etwas zu viel des Guten. Letztendlich stimmten wir einem Vergleich zu, der uns untersagte, ohne Rechtsprechung „Behauptungen“ zu treffen, aus denen sich Rückschlüsse treffen lassen, die namentlich auf das Unternehmen verweisen.

So mussten wir künftig alles rechtskräftig untermauern. Erfolgreich unterstützt wurden wir durch unseren Partneranwalt Ansgar Dittmar von der Kanzlei LAW UNIQ aus Frankfurt, der auch die Vertretung der Kollegen im

Verfahren gegen den Personalvermittler übernahm. Die Kollegen des DGB-Rechtsschutzes kümmerten sich mit viel Erfolg um alle arbeitsrechtlichen Verfahren, die von der einen wie von der anderen Seite eingereicht wurden. Unterstützung erhielten wir auch vom MDR, der aus der Geschichte eines betroffenen Kollegen eine Dokumentation veröffentlichte.



Nicht umsonst wurden fast alle Verfahren gewonnen und vor allem konnten ungerechtfertigte Forderungen, die für die Kollegen hohe Belastungen mit sich gebracht hätten, abgewehrt werden. Hier ging es vor allem um die Rückzahlung von Fortbildungs- oder Ausbildungskosten. Mehrere Kammern der Arbeitsgerichte, zwei Landesarbeitsgerichte und zum Ende das Bundesarbeitsgericht stellte fest, dass eine Rückzahlung nicht rechtmäßig ist. Letztendlich hat die vom Unternehmen beauftragte Rechtsanwaltskanzlei im Januar 2025 die Berufungsverfahren beim Landgericht zurückgenommen. Damit ist das erstinstanzliche Urteil des Arbeitsgerichts rechtskräftig geworden, welches die Klage abgewiesen hat.

Heute können wir ein erfolgreiches Resümee ziehen:

Nach den zwei mutigen Lokführern, die im August 2021 den Weg zur EVG suchten, kamen schnell viele weitere Kollegen, die uns ihre Betroffenheit schilderten und Schutz bei der EVG suchten. Viele hatten Angst vor ihrem Arbeitgeber, fürchteten, etwas Falsches zu tun und sorgten sich davor, ausgewiesen zu werden.

Seitdem die Ukraine von Russland überfallen wurde und sich nun im Krieg befindet, hätte eine Rückkehr wahrscheinlich umgehend in den Kriegsdienst geführt. Das

galt selbstverständlich auch für die betroffenen Kollegen aus Russland. Auch sie hatten Angst ihren Aufenthaltstitel zu verlieren. Im Hintergrund stand für alle immer die Frage, ob sie ihre Familien und Freunde jemals wiedersehen würden.

Es war für alle ein steiniger und langer Weg, doch am Ende haben wir ein bedeutendes Etappenziel erfolgreich erreicht. Einige vom DGB-Rechtsschutz eingereichten arbeitsrechtlichen Klagen bleiben noch wirksam.

Wir sagen DANKE!

Wir bedanken uns bei all den mutigen Kollegen, die den Weg zu uns suchten und bereit waren für ihre Rechte zu kämpfen. Das war für sie keine einfache Zeit, die auch viele Ängste um die Zukunft mit sich brachte.

Wir entschuldigen uns bei euch, dass ihr anfangs von Deutschland so enttäuscht worden seid. Leider gibt es auch bei uns Schwarze Schafe bei den Unternehmen im Schienenverkehr. Habt eine gute Zukunft und wir sind weiterhin immer für euch da.

Wir bedanken uns beim DGB-Rechtsschutz für die großartige Leistung. Insbesondere namentlich bei Yuliya Zemlyankina, Johannes Burhorst und Josse Schneider. Ihr habt euch in die

„Jetzt sind wir in Deutschland angekommen, wie wir uns das vorgestellt haben. Was wir vorher erleben mussten in unserer Arbeit war nicht gut. Wir fühlten uns schlecht behandelt. Wir sind alle gute und zuverlässige Lokführer. Großer Dank an mobifair und die EVG, dass sie uns beschützt und geholfen haben.“

Ein vertretender Lokführer

In dieser Veröffentlichung um die Recherche der Lokführer aus der Ukraine und Russland wollen wir keine Namen der betroffenen Kollegen nennen. Wir konnten vielen helfen einen neuen Arbeitsplatz zu finden. Sie fühlen sich dort wohl und gut behandelt.

spezifische Thematik immer tiefer eingearbeitet. Das verdient großen Respekt.

Wir bedanken uns bei Ansgar Dittmar von unserer Partner-Anwaltskanzlei LAW UNIQ für die große Unterstützung in eigener mobifair-Sache, aber insbesondere auch für die Kollegen, die er außerhalb des Arbeitsrechts souverän vertreten habt.

Wir bedanken uns bei Simone Hennig von der zuständigen EVG-Geschäftsstelle für die super Zusammenarbeit und Zuverlässigkeit. Danke auch an Steffen Bo-secker und Thomas Wiedemann. Ihr habt die Kollegen bestens aufgenommen und ihnen ein politisches zu-hause gegeben.

Es liegt uns fern, ohne Grund Unternehmen anzuprangern. Es ist aber unsere Aufgabe dort den Finger in die Wunde zu legen, die mit schlechten Beschäftigungsbedingungen und dubiosen Methoden ihren Platz im Wettbewerb suchen. Das werden wir auch weiterhin tun.



Johannes Burhorst - Josse Schneider, DGB-Rechtsschutz Dresden



v. l.: Ansgar Dittmar, Simone Hennig und Helmut Diener

Mehr Sicherheit im Thüringer Personenverkehr

.....
In Erfurt haben sich auf Einladung des EVG-Landesverbandes Thüringen Vertreter:innen der Gewerkschaft, des DGB, von mobifair, Arbeitgebern, Landespolitik und der Presse sowie Beschäftigte zu einer Sicherheitskonferenz getroffen.

An der Konferenz nahm auch Steffen Schütz (BSW), seit Dezember 2024 Minister für Digitales und Infrastruktur, teil und sagte Unterstützung zu. In neuen Verkehrsverträgen würden mehr Videotechnik und mehr Sicherheitspersonal festgeschrieben. In den laufenden Verträgen soll es ab Mai für zwei Jahre zusätzliches Sicherheitspersonal auf rund 1 Mio. Fahrplankilometern auf allen Linien geben. Außerdem rief er die Teilnehmer*innen dazu auf, das Thema noch mehr öffentlich zu machen und mit der Politik zusammen an Lösungen zu arbeiten. „Die Tür ist offen“, sagte der Minister. Dieses Angebot wird sicher gerne angenommen.

Im Beisein des Ministers haben drei Kolleg*innen ihre Erfahrungen mit Übergriffen, aber auch den oft unangemessenen Umgang damit, geschildert. Unter anderem fehlten auf Seiten der Vorgesetzten, aber auch der Durchgangsarzte, Einfühlungsvermögen und psychologische Qualifikationen. Aber auch die Ermittlungsverfahren würden zu häufig sehr lange dauern oder würden ganz eingestellt.

Für mobifair nahm Projektleiter Christian Gebhardt teil und zeigte, dass die letzten SPNV-Ausschreibungen des Landes das Thema Sicherheit nicht ausreichend berücksichtigt haben. So lag die Zugbegleitquote meist nur zwischen 30 und 100% (je nach Linie), zusätzliches Sicherheitspersonal war erst im jüngsten Verkehrsvertrag überhaupt vorgesehen und Vorgaben (und damit eine Kostenübernahme durch das Land) zu Bodycams fanden sich nicht. Auch der aktuelle Nahverkehrsplan des Landes erwähnt das Thema Sicherheit nur beiläufig und unverbindlich. Es sei jetzt an der Zeit, das „Ping-Pong-Spiel“ zwischen Aufgabenträgern und EVUs darüber, wer handeln müsse, zu beenden und gemeinsam eine Wende einzuleiten – jeder an seiner Stelle, aber koordiniert.

„Die Sicherheit der Beschäftigten ist kein Nice-to-Have, wie ein Tischkicker oder ein Obstkorb im Pausenraum, sondern unverzichtbarer Teil der Fürsorgepflicht des Arbeitgebers. Sie liegt aber auch im Bereich der Verantwortung des Aufgabenträgers, der entsprechende Vorgaben machen und das Geld dafür zur Verfügung stellen muss“, so Gebhardt. Aber auch flexiblere Verkehrsver-

träge seien nötig, um auf Veränderungen schnell und rechtssicher reagieren zu können.

Die EVG stellte die Ergebnisse ihrer Sicherheitsumfrage sowie ihre Forderungen für mehr Schutz der Beschäftigten und der Fahrgäste vor: Mehr (Sicherheits-) Personal, Doppelbesetzung mit Kundenbetreuer*innen, eine höhere Präsenz der Bundespolizei, mehr Schulungen, die konsequente Meldung und Erfassung aller Übergriffe und unterstützende technische Maßnahmen wie Bodycams oder Notfall-Meldeapps. Dazu ist letztlich auch mehr Geld nötig, sowohl seitens des Bundes über die Regionalisierungsmittel, als auch des Landes.

Ergänzt wurden die notwendigen Maßnahmen im Zuge einer Workshop-Phase der Teilnehmer*innen. Genannt wurden hier etwa die bessere Koordination der Bestreifung in Bahnhöfen durch Bundespolizei und Sicherheitskräfte, Schaffung von Rückzugsorten für betroffene Beschäftigte auf dem Zug und am Bahnhof, Kundeninfos an Fahrgäste zu gefälschten Deutschlandtickets und Lösungen für Konflikte rund um das Thema Fahrradmitnahme während der Hauptverkehrszeiten.

Im Anschluss an die Veranstaltung wird die EVG eine gemeinsame Resolution ausarbeiten und damit wieder an die Politik herantreten. Das Thema bleibt hochrelevant und erfordert einen langen Atem.



Christian Gebhardt, mobifair

Foto: EVG



Zukunft der Bahn geht nur gemeinsam

Die Ansage war deutlich: Eine Zerschlagung der Bahn löst keine Probleme – im Gegenteil, sie schafft neue. Stellvertretend für rund 185.000 Mitglieder der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, unterstützt von DGB und mobifair, zogen am vergangenen Montag ca. 1.500 Bahnbeschäftigte vom Berliner Hauptbahnhof zum Bahn-Tower am Potsdamer Platz. Die Politik sucht nach schnellen Lösungen für komplizierte Sachverhalte – aber nicht auf Kosten der Beschäftigten.

Martin Burkert, Vorsitzender der EVG, machte es direkt bei der Auftaktveranstaltung deutlich: Wer die Zerschlagung der Deutschen Bahn fordere, habe keine Ahnung. „Der weiß nicht, wie Eisenbahn funktioniert. Eisenbahnerinnen und Eisenbahner wissen, wie Eisenbahn funktioniert!“ Burkert hatte auch ein Beispiel zur Hand, wie Trennung funktioniert – nämlich gar nicht. „Die Zeit für solche neoliberalen Wettbewerbs-Feldversuche ist abgelaufen! Dafür müssen wir nur nach Großbritannien gucken: Da kehren sie immer noch die Scherben der Eisenbahn-Zerschlagung zusammen.“ Eine Trennung würde viele Arbeitsplätze kosten, den Bahnsektor in einen knallharten Verdrängungswettbewerb führen und das Gemeinwohl über Bord werfen. Wer wissen wolle, wie es funktioniert, solle lieber nach Österreich und in die Schweiz schauen.



Unterstützung bekam Burkert von der DGB-Vorsitzenden Yasmin Fahimi. Die EVG könne sich sicher sein, dass der DGB hinter der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft stehe. Sie forderte die Politik auf: „Hände weg von der Deutschen Bahn! Wir brauchen die DB als ein Unternehmen, das zukunftsfähige, klimafreundliche und bezahlbare Mobilität leisten kann. Wer die Bahn zerschlagen will, will Gewinne privatisieren und Schulden vergesellschaften.“



Speziell die CDU unter der Führung von Friedrich Merz scheint die Zerstückelung der Bahn als Lösung dafür zu sehen, Gewinne zu erwirtschaften und durch den Wettbewerb bessere Rahmenbedingungen für den Bahnverkehr zu schaffen. Doch das Gegenteil ist der Fall. Die Politik stiehlt sich so aus der Verantwortung. Die fehlenden Investitionen, Miswirtschaft und Missmanagement sind der Grund für die prekäre Situation, in der sich die Bahnsektor befindet. Die Eisenbahner*innen haben genug. Es muss ein Zeichen gesetzt werden.

So zogen ca. 1.500 Demonstrant*innen vom Berliner Hauptbahnhof Richtung Bahn-Tower – vorbei am Kanzleramt, dem Reichstag und dem Brandenburger Tor. Sie machten ihrer Zukunftsangst und Wut laut Luft. Sie zeigten entschlossen, dass sie kein Spielball der Politik und des Managements sind. Am Beispiel von DB Cargo wird deutlich, wie schwierig und hart die Schritte in die Zukunft sind. Aber eines ist auch klar: Die Eisenbahnerfamilie hält zusammen.



Cosima Ingenschay und Kristian Loroch, beide stellvertretende Vorsitzende der EVG und Verhandlungsführer bei den Tarifverhandlungen mit der Deutschen Bahn, füllten die Problematiken mit der Realität. Sie berichteten aus der aktuellen Verhandlungsrunde. Ingenschay stellte klar, dass das vom Arbeitgeber geforderte einseitige Sonderkündigungsrecht für DB Cargo nicht verhandelbar sei: „Das geht nicht mit uns. Zukunft Bahn geht nur zusammen – und das leben wir auch in der Tarifpolitik.“

Der stellvertretende EVG-Vorsitzende Kristian Loroch, der ebenfalls die Verhandlungen führt, betonte: „Kein Mensch braucht S3, wir brauchen ein funktionierendes Bahnsystem und da seid ihr ein entscheidender Faktor. Es wird in dieser Tarifrunde kein Sparbrötchen geben. Wir wollen mehr Geld für alle – aber vor allem die Kolleginnen und Kollegen im Schichtdienst haben mehr Wertschätzung verdient. Das aktuell vorliegende Angebot ist zu wenig. Es muss mehr auf den Tisch. Die Chance ist jetzt. Wir brauchen mehr Geld, keine Tariffolklore und keine Taktik.“

In einer Zeit des Fachkräftemangels betonte KJAV-Vorsitzende Jette Augustin die Unsicherheit in der Jugend. „Unsere Nachwuchskräfte kommen heute nicht mehr in ein Umfeld, in dem sie einen sicheren Arbeitsplatz haben. Viele verlassen uns wieder. Gebt unseren Nach-

wuchskräften endlich wieder Sicherheit,“ forderte Augustin.

„Laut müssen wir sein in diesen Zeiten. Und wir müssen dem Bahn-Vorstand immer wieder sagen, wer hier jeden Tag und jede Nacht die Züge fährt,“ erinnerte Martin Braun, GBR-Vorsitzender von DB Cargo, die Verantwortlichen im Bahn-Tower. „Wir wollen keinen Tarifabschluss zweiter Klasse. Unsere Arbeit ist genauso viel wert wie die aller anderen. Wir werden gemeinsam dafür kämpfen, dass wir denselben Tarifabschluss bekommen wie alle anderen. In der EVG schreiben wir Solidarität groß.“

Den Schlusspunkt setzte Stefan Körzell, Mitglied im DGB-Bundesvorstand: „Wer die Verkehrswende will, braucht eine starke Bahn, braucht motivierte Beschäftigte und braucht einen guten Nah- und Fernverkehr,“ so Körzell, „Wer will, dass sich nichts mehr dreht in diesem Land, macht Cargo zu. Dann stehen wir alle wieder hinter den Lkw im Stau.“

Es gibt viele Baustellen bei der Deutschen Bahn. Doch eines ist klar: die Kolleg*innen halten solidarisch zusammen. Die Gewerkschaft nimmt die Auseinandersetzung an und kann sich der Unterstützung des DGB sicher sein. mobifair unterstützt die Eisenbahnerfamilie. Dirk Schlömer, Vorstand von mobifair sieht in der Demonstration der EVG einen Auftakt zu einer harten Auseinandersetzung mit der Berliner Politik. „Wir waren wohl nicht zum letzten Mal in Berlin, aber die Ansage war unmissverständlich. Wir kämpfen Seite an Seite für eine Eisenbahn mit Zukunft und Wachstum in Deutschland.“ Er befürchtet, dass eine Zerschlagung der Deutschen Bahn genau das Gegenteil bewirken wird, was die Politik sich erhofft. „Das Märchen niedrigeren Preisen und besserer Leistung bei mehr Wettbewerb kann ich nicht mehr hören“, so Schlömer. Gerade was die CDU derzeit propagiert, ist ein Schlag ins Gesicht für die Kolleginnen und Kollegen, die unsere Eisenbahn trotz aller Fehlentscheidungen durch Management und Politik am Laufen halten.



DAS SAGT DER ANWALT ...

DISKRIMINIERUNG VON TEILZEITBESCHÄFTIGTEN: EIN ÜBERBLICK ÜBER DAS JÜNGSTE BAG-URTEIL

Die Diskriminierung von Teilzeitbeschäftigten ist seit Jahren ein bedeutendes Thema in der Arbeitswelt. Teilzeitbeschäftigte, die in vielen Branchen einen großen Anteil der Belegschaft ausmachen, sehen sich häufig mit unterschiedlichen Herausforderungen konfrontiert, darunter die Benachteiligung bei Überstundenzuschlägen. Ein jüngstes Urteil des Bundesarbeitsgerichts (BAG) wirft ein neues Licht auf diese Problematik und verdeutlicht die rechtlichen Rahmenbedingungen.

Im Mittelpunkt des Urteils vom 5. Dezember 2024 (AZ: 8 AZR 370/20) steht die Frage, wie tarifvertragliche Regelungen ausgestaltet sein müssen, um eine Diskriminierung von Teilzeitbeschäftigten zu vermeiden. Der Fall betraf eine Pflegekraft, die in Teilzeit bei einem großen Dialyseanbieter tätig ist und sich benachteiligt fühlte, da Überstundenzuschläge gemäß dem anzuwendenden Manteltarifvertrag erst ab der Arbeitszeit eines Vollzeitbeschäftigten gezahlt wurden. Diese Konstellation gibt es in vielen Tarifverträgen, was das Urteil so interessant macht.

Das BAG stellte fest, dass eine solche Regelung gegen das Verbot der Diskriminierung von Teilzeitbeschäftigten nach § 4 Abs. 1 des Teilzeit- und Befristungsgesetzes (TzBfG) verstößt, wenn keine sachlichen Gründe für die Ungleichbehandlung vorliegen. Diese tarifliche Bestimmung war zudem eine mittelbare Benachteiligung aufgrund des Ge-

schlechts, da der Anteil der Frauen in Teilzeitarbeitsverhältnissen beim Beklagten über 90 % beträgt.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hatte bereits in der Vorinstanz eine wesentliche Rolle gespielt, indem er die Auslegung des Unionsrechts klärte. Basierend auf dieser Auslegung entschied das BAG, dass der betreffende Tarifvertrag unwirksam ist, soweit er keine anteilige Absenkung der Grenze für Überstundenzuschläge bei Teilzeitbeschäftigten vorsieht.

In der Praxis bedeutet dieses Urteil für Betriebsräte und Gewerkschaften, dass sie bei der Aushandlung von Tarifverträgen oder ergänzenden Betriebsvereinbarungen genau darauf achten müssen, dass Teilzeitkräfte nicht ungerechtfertigt benachteiligt werden. Kollektive Verträge sollten so gestaltet sein, dass sich Regelungen zu Überstunden proportional zur Arbeitszeit

verhalten, um Diskriminierungen zu vermeiden.

Dieses Urteil stärkt die Rechte von Teilzeitbeschäftigten und setzt ein klares Zeichen gegen Diskriminierungen in der Arbeitswelt. Für Betriebsräte und Gewerkschafter bietet es einen starken Anhaltspunkt, um in Verhandlungen faire Bedingungen für alle Arbeitnehmer zu fordern.



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