

mopinio

Das mobifair-Magazin

AUSGABE 02/2025

VERKEHRSPOLITIK

Chancen & Hindernisse





MOBIFAIR SEMINARE 2025

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

Grundseminar – Einführung in das Betriebsverfassungsrecht

07.07. – 11.07.2025 in Berlin
Referent: Manuel Poblitzki

Aufbauseminar – Mitbestimmung in sozialen Angelegenheiten

15.12. – 19.12.2025 in Köln
Referent: Manuel Poblitzki

Die Jugend- und Auszubildendenvertretung: Grundlagen der JAV-Arbeit

10.11. – 14.11.2025 in Berlin
Referent: Manuel Poblitzki

Achtung, Ausschreibung! Vergabewettbewerb im SPNV

27.10. – 29.10.2025 in Neuhof b. Fulda
Referent: Christian Gebhardt

Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz – die Arbeitnehmervertretung als Netzwerker in der Verkehrsbranche

21.07. – 23.07.2025 in Hamburg
Referent: Manuel Poblitzki

Mitbestimmung und die Rolle der JAV in sozialen Angelegenheiten

06.10. – 10.10.2025 in Kassel
Referent: Manuel Poblitzki

27.10. – 31.10.2025 in Berlin
Referent: Manuel Poblitzki

Klima und Verkehr

17.11. – 19.11.2025 in Neuhof b. Fulda
Referent: Manuel Poblitzki und Dirk Schlömer

Whistleblower: Das neue Hinweisgeberschutzgesetz (BinSchG)

24.11. – 26.11.2025 in Dresden
Referent: Manuel Poblitzki

Zusammenarbeit zwischen Betriebsrat und Jugend- und Auszubildendenvertretung

01.12. – 5.12.202 in Köln
Referent: Manuel Poblitzki



Editorial



Wohin fahren Bahn und Bus?

Wenn wir auf die letzten Monate zurückschauen und auch einen Blick in die Zukunft wagen, dann kann uns schon ein wenig schwindelig werden. Es gibt viele Themen, die momentan anstehen, in der Welt, in Europa, in Deutschland und auch mit einem spezifischen Blick, wenn es um die öffentliche Mobilität in Deutschland geht.

Die neue Bundesregierung steht und im Koalitionsvertrag lesen wir einige wichtige Aussagen. Es geht um Umstrukturierungen und um deutlich mehr Geld für Infrastruktur und Nahverkehr. Vor einer Abrissbirne à la Mehdorn bei der Deutschen Bahn müssen wir allerdings dringend warnen. Hängt die Politik die Trauben für den Bahnkonzern zu hoch, dann entstehen irreparable Schäden, die niemand ersetzen kann, viele Arbeitsplätze bedroht und die gesamte Branche treffen kann.

Die Beschäftigten fühlen sich immer mehr verunsichert, weil scheinbar planlos Leistungen reduziert und Personal rationalisiert und gleich darauf wieder händeringend gesucht wird. Ein gesamthafter Plan, zur Entwicklung einer leistungsstarken Deutschen Bahn AG mit zukunftsfähiger Infrastruktur und einem wachsenden Schienenangebot für Menschen und Güter, dass den ambitionierten Klimazielen gerecht werden kann, scheint jedoch gänzlich zu fehlen. Genau das ist es aber, was wir am dringendsten brauchen. Wir behalten die Entwicklungen im Blick und bringen uns ein, gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen vor Ort, mit Recherchen oder auch bei der politischen Lobbyarbeit.

Helmut Diener und Dirk Schlömer, Vorstand

Aus dem Inhalt



NEUE REGIERUNG - ZIELE VERKEHRSPOLITIK S. 4

Im Austausch mit der Gewerkschaft vda S. 7

5 Fragen an Manfred Scholze S. 8

VP-Treffen: mobifair bleibt wachsam!... S. 10

mobifair recherchiert S. 11

mobifair unterstützt Aktion zum Fahrkartenbetrieb S. 12

Das sagt der Anwalt:
Anfechtung einer Betriebsratswahl: Balanceakt zwischen Flexibilität und Rechtsstreit 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



Neue Regierung – Ziele Verkehrspolitik

Deutschland hat eine neue Regierung, die Gremien der Koalitionsparteien von CDU/CSU und SPD haben den Koalitionsvertrag mit großer Mehrheit angenommen. Es ist sicherlich keine „Traumhochzeit“ gewesen, sondern eher eine Vernunfttete der Volksparteien, um Deutschland in diesen unruhigen Zeiten ein Stück weit mehr politische Stabilität zu verleihen. Die Herausforderungen sind insgesamt unvergleichlich groß – sowohl angesichts der weltpolitischen Lage als auch der umweltpolitischen Notwendigkeiten. mobifair wünscht der neuen Bundesregierung jedenfalls eine verlässliche und konstruktive Zusammenarbeit – ohne parteipolitische und egomanische Muskelspiele, zum Wohle der Menschen in Deutschland und Europa.

Wir haben uns den fertigen Koalitionsvertrag angeschaut und dabei insbesondere die aus Sicht von mobifair wichtigen Punkte für Bahn und Bus betrachtet. Dabei muss natürlich berücksichtigt werden, dass Koalitionsverträge im Wesentlichen dazu dienen, gemeinsame Ziele für die kommenden vier Jahre zu formulieren – diesmal mehr oder weniger konkret. Der Weg von einem solchen Vertrag bis zur tatsächlichen Umsetzung in Form von neuer gesetzlicher Regelungen ist jedoch lang und steinig. Deshalb ist noch viel Arbeit nötig, bis die dort genannten Zielsetzungen wirklich erreicht sind.

Mindestlohn und Stärkung der Tarifbindung

Seit vielen Jahren kämpft mobifair für gute Beschäftigungsbedingungen und hat schon zahlreiche Tarifreuegesetze begleitet. Bereits in der letzten Legislaturperiode sollte endlich ein Tarifreuegesetz für Vergaben des Bundes kommen; wir haben zusammen mit dem DGB und den Einzelgewerkschaften daran mitgearbeitet. Auch im neuen Koalitionsvertrag bekennen sich die Parteien zu einem solchen Bundestarifreuegesetz für Vergaben ab 50.000 Euro. Das bewerten wir sehr positiv – allerdings kommt es auf die Details an. Wir werden das genau beobachten und uns auch bei der neuen Gesetzesinitiative einbringen. Bedenklich ist jedoch schon jetzt, dass man Bürokratie, Nachweispflichten und Kontrollen auf ein absolutes Minimum begrenzen will. Ohne Kontrolle wird es nicht gehen und Eigenerklärungen von Unternehmen haben sich bereits in der Vergangenheit als praktisch wertlos erwiesen. Für mobifair steht fest: Wir müssen in diesem Bereich künftig noch stärker aufklären und recherchieren – um einen fairen Wettbewerb zu unterstützen und Beschäftigte zu schützen.

Positiv ist ebenfalls, dass das Bekenntnis zum gesetzlichen Mindestlohn. Beabsichtigt ist eine Anhebung auf 15 Euro im Jahr 2026. Doch die Formulierung im Vertrag ist vage gehalten – das sehen wir sehr kritisch. Die Inflation und teilweise überproportionale Kostensteigerungen bei Mieten und Lebenshaltung treffen gerade Menschen mit geringem Einkommen besonders hart. Aus dem Grund führt unseres Erachtens kein Weg an einer deutlichen Anhebung des Mindestlohnes vorbei.

Nachdenklich macht uns der beabsichtigte Wechsel von der täglichen auf eine wöchentliche Höchstarbeitszeit. Für Beschäftigte im Schichtdienst und in der Verkehrsbranche ist das zwar bereits gängige Praxis, doch weitere Aufweichungen könnten zu zusätzlichen Ausnahmen und zu unzumutbaren Arbeitszeiten im Nacht- und Wechseldienst führen. Wie dies die Vereinbarkeit von Familie und Beruf verbessern soll, ist völlig schleierhaft.

Ebenfalls fraglich ist, was unter einer „unbürokratischen elektronischen Erfassung von Arbeitszeiten.“ zu verstehen ist. Gerade im Lokfahrdienst gibt es massive Probleme, weil es keine zentrale Erfassung der Arbeits- und Ruhezeiten gibt. Wir vermuten, dass hier in großem Stil – insbesondere von kleinen Unternehmen – die mangelhaften Kontrollen ausgenutzt und die Beschäftigten ausgebeutet werden. Was wir brauchen, ist ein funktionierender Schutz – für Lokführer:innen, Reisende und alle weiteren Beteiligten. Denn der Schaden, der durch übermüdete Lokführer:innen angerichtet werden kann, ist immens.

Besserer Schutz für LKW-Fahrer

Als Unterstützer des Vereins Sozialmaut begrüßen wir



ausdrücklich, dass im Bereich Arbeitsschutz entsprechende Aussagen getroffen wurden, um die Sozialbedingungen von Berufskraftfahrern zu verbessern. So soll die Sanitärinfrastruktur auf Park- und Rastplätzen auf Bundesautobahnen mit kostenfreiem Zugang ausgebaut werden. Auch will man attraktivere Rahmenbedingungen für LKW-Fahrer schaffen – wie zum Beispiel gut ausgestattete LKW-Stellplätze und bessere Kontrollen von Sozialstandards. So weit so gut – aber das muss nun auch zügig und zuverlässig umgesetzt werden.

Im Koalitionsvertrag findet sich an anderer Stelle eine lobenswerte, aber aus unserer Sicht nicht ausreichende Antwort: Um die Beschäftigungsbedingungen für entsendete Beschäftigte aus anderen EU-Mitgliedstaaten zu schützen, aber auch zum Schutz der inländischen Beschäftigten gegen Lohndumping, legt der Koalitionsvertrag fest: Das Beratungsangebot „Faire Mobilität“ wird gestärkt und finanziell angemessen ausgestattet. Auch auf EU-Ebene unterstützen wir den Aufbau eines EU-weiten Beratungsnetzwerkes. Ebenfalls soll die Einführung eines elektronischen Europäischen Sozialversicherungsausweises mit digitaler EU-Identität unterstützt werden.

Bedenklich finden wir allerdings folgende Passage: „Dem Fahrermangel wirken wir entgegen durch eine Reform der Berufskraftfahrerqualifikation.“ Das suggeriert eine Absenkung von Standards, die mobifair sehr kritisch sieht. Gute Ausbildung ist durch nichts zu ersetzen!

Das Ziel muss sein, die jetzige Ausbeutung von LKW-Fahrern wirkungsvoll zu verhindern und die gewerbsmäßigen und mafiösen Strukturen einiger Speditionen sowie die

Manipulation ganzer LKW-Flotten endlich zu unterbinden. Das hilft nicht nur den betroffenen Fahrern, sondern bekämpft auch den unfairen Wettbewerb zulasten der Schiene – damit muss endlich Schluss sein!

Eisenbahn und ÖPNV

Die Themen Eisenbahn und ÖPNV haben bei uns natürlich ebenfalls einen hohen Stellenwert. Bereits im Vorfeld der Bundestagswahlen – und angesichts der mangelhaften Eisenbahninfrastruktur – stand die Deutsche Bahn AG, besser gesagt DB InfraGO, bereits längere Zeit im Fokus der öffentlichen Diskussion. Als Generallösung wurde vielfach die Trennung von Netz und Betrieb gefordert. Was dadurch besser werden sollte, dazu gab es aus Sicht von mobifair allein ideologische Glaubenssätze, aber keine sachlichen oder fachliche Argumente. Dabei liegen die Fehler der Vergangenheit auf der Hand: zu wenig Investitionen in die vorhandenen Schienenwege und zu wenig Geld für notwendigen Ausbau zur dringend erforderlichen Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sowie für den Kapazitätswachstum im Personenverkehr.

Nun wurde im Koalitionsvertrag festgeschrieben, dass der Integrierte Bahnkonzern erhalten bleibt. Die sinnfreie Aufspaltung des Konzerns bleibt uns erspart.

Die angedachten „Entflechtung“ des Konzerns lässt jedoch viele Fragen offen. Auch zur Zukunft von DB Cargo gibt es nur vage Aussagen. Wenn gesagt wird, „für DB Cargo prüfen wir, wie ihre Marktfähigkeit kurzfristig wieder hergestellt werden kann“, dann ist das aus Sicht von mobifair völlig ungenügend. Wir brauchen ein klares

Bekanntnis zum Einzelwagenverkehr – und den führt fast ausschließlich DB Cargo durch. Es ist schockierend, wie gleichgültig manche Führungskraft innerhalb des DB Konzerns und zahlreiche Politiker damit umgehen. Das würde natürlich auch eine Konfrontation mit der EU bedeuten, da das Beihilferecht keine übergeordneten Ziele anerkennt – nicht mal den Klimaschutz!

Positiv ist, dass ein Eisenbahninfrastrukturfonds geschaffen werden soll, der zuverlässig Mittel bereitstellt. Konkret wird eine überjährige, flexible und verlässliche Finanzierung garantiert. Damit gibt es mehr Geld für die Schiene und eine bessere Planbarkeit für die Eisenbahnindustrie. Wir hoffen allerdings, dass die Mittel in Absprache mit allen Beteiligten klug eingesetzt werden, damit steigende Preise den Zuwachs nicht wieder auffressen. Ebenso hoffen wir, dass nun rasch die Planungen für Baumaßnahmen umgesetzt werden können, damit die Sanierung und Ertüchtigung der Schiene ohne weitere Verzögerungen erfolgt. Es wird trotzdem noch viele Jahre dauern, bis die notwendige Leistungsfähigkeit der Schiene zur Einhaltung der Klimaschutzziele erreicht ist. Auch über das bereits beschlossene Sondervermögen des Bundes soll Geld in die Eisenbahninfrastruktur fließen. mobifair ist allerdings noch nicht klar, wie diese Mittel investiert werden sollen. Auch bereitet uns noch Sorgen, dass Projekte mit Anteilen privater Investoren (ÖPP) finanziert werden sollen. Es gibt allerdings auch in Deutschland schon einige Beispiele hierfür. Denn wo private Gelder fließen, werden Dividenden erwartet und bei der Eisenbahninfrastruktur sollte der Nutzen für die Öffentlichkeit im Vordergrund stehen, nicht der Profit privater Investoren.

Zur Finanzierung des Nahverkehrs auf der Schiene und der Straße finden wir zwei wichtige Aussagen im Koalitionsvertrag. Zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden Bund und Länder die ÖPNV-Finanzierung auf eine neue gesetzliche Grundlage stellen und einen Modernisierungspakt starten. Die Regionalisierungsmittel sollen vorrangig als Bestellmittel für den Schienenpersonennahverkehr genutzt werden. Wir werden den Status quo sichern, steigende Kosten auffangen und Spielräume für neue Verkehre schaffen. Die Dynamisierung werden wir anpassen.

All das beinhaltet wichtige Aussagen. Es wird klargestellt, dass die Regionalisierungsmittel für die Schiene genutzt werden sollen und erstmalig eine separate, dringend notwendige und hoffentlich verlässliche Finanzierung der Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnverkehre in den Städten

sowie im ländlichen Raum geschaffen wird. Das ist auch dringend notwendig. So gut das Deutschlandticket für die Nutzer auch ist, es hat den ÖPNV vor große Herausforderungen gestellt. Ohne diese wichtigen Zusagen müssten Leistungen gekürzt werden – auf der Schiene wie auf der Straße.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

Wir sehen in diesem Koalitionsvertrag Licht und Schatten. Insgesamt überwiegen für uns aber die positiven Aspekte – auch wenn bei vielen Bereichen noch viel Arbeit vor uns liegt. Die für uns relevanten Ministerien – Arbeit und Soziales sowie Verkehr – sind neu besetzt, ebenso wie die Regierungsfractionen. Unsere Aufgabe ist es nun, mit unseren Themen auf die Politik zuzugehen und uns für unsere Ziele einzusetzen:

- *Schutz der Beschäftigten vor Lohndumping und Verstößen gegen gesetzliche und tarifvertragliche Arbeitsbedingungen*
- *Ausbau der Tariftreue durch ein gutes Bundestariftreuegesetz*
- *Keine Zerschlagung der Deutschen Bahn A*
- *Abkehr vom Wettbewerb „um jeden Preis“*
- *Klares Bekenntnis für den öffentlichen Verkehr im Bereich des Güter- und Personenverkehr – mit Geld und Taten*
- *Aktive Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene*
- *Langfristige Finanzierungszusage für das 58-Euro-Tickets*
- *Ausreichende Finanzierung für den SPNV, inkl. Ausbau weiterer Verbindungen und Taktverdichtungen*
- *Eigenständige und ausreichende Finanzierung des ÖPNV in Stadt und Land*
- *Zügige Sanierung der bestehenden Eisenbahninfrastruktur und notwendiger Ausbau und Neubau von Strecken*

Nichts davon wird von selbst geschehen und wir sind nicht naiv zu glauben, dass wir all das in den kommenden Jahren komplett umsetzen zu können. Aber: Steter Tropfen höhlt den Stein – und das macht mobifair seit vielen Jahren erfolgreich.

IM AUSTAUSCH MIT DER GEWERKSCHAFT VIDA

.....
Aktuelle Entwicklungen im Fern-, Nah- und Güterverkehr auf der Schiene in Europa, Deutschland und Österreich und welche Folgen sie für die Beschäftigungsbedingungen haben: Darum ging es bei einem Erfahrungsaustausch zwischen Vertretern der Gewerkschaft vida und mobifair Österreich und Deutschland in Salzburg.

Dirk Schlömer und Christian Gebhardt von mobifair in Deutschland stellten die aktuelle Marktanalyse zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) vor und zeigten, dass sich in Europa mittlerweile ein gewisser Wettbewerb entwickelt hat, der allerdings regional sehr unterschiedlich ausgeprägt ist, aber in den meisten Fällen zwischen Tochterunternehmen von Staatsbahnen stattfindet. Insbesondere Deutschland steht auch im Fokus von Bahnen im privaten Eigentum, wie Flixbahn oder der Westbahn.

Letztere hat im vergangenen Jahr eine Verbindung von Salzburg über München nach Stuttgart eingeführt. Die Westbahn stammt aus Österreich und betreibt dort Nah- und Fernverkehr. Diese Bahn befindet sich stetig auf Expansionskurs und das nicht nur in Österreich, sondern auch in Deutschland. mobifair wollte wissen, welche Kontakte zur Westbahn bestehen und wie die Beschäftigungsverhältnisse ausschauen, denn das wird auch Rückschlüsse zulassen, wie sich die Westbahn in Deutschland verhält. Die Kollegen aus Österreich konnten bestätigen, dass es dort aus Sicht der Gewerkschaft vida gute, tarifgeschützte Beschäftigungsbedingungen gibt und ein Betriebsrat besteht. Das lässt darauf hoffen,

dass auch die neu gegründete Deutschlandtochter der Westbahn diesen Unternehmenskurs fortsetzen wird. mobifair wird das im Auge behalten.

Darüber hinaus schilderten Gerhard Tauchner, Fachbereichsvorsitzender Eisenbahn der Gewerkschaft vida und Fachbereichssekretär Eisenbahn Michael Raidl sowie der Vorsitzende von mobifair Österreich, Ferdinand Jamnik, die Situation im Schienengüterverkehr. Auch in Österreich ist dieser von einem scharfen Wettbewerb geprägt. Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) werden die Aufträge allerdings direkt vergeben, an die ÖBB und auch an verschiedene Landes- und Regionalbahnen.

Die gute Zusammenarbeit zwischen mobifair in Deutschland und Österreich und der Gewerkschaft vida besteht seit vielen Jahren. Das ist angesichts der zunehmend grenzüberschreitenden Verkehre und der politischen Entwicklungen auf europäischer und nationaler Ebene auch dringend notwendig – und immer sehr aufschlussreich für beide Seiten. Das Treffen in Salzburg hat wieder einmal gezeigt, wie wichtig der regelmäßige Austausch und die grenzüberschreitende Vernetzung ist.





5 Fragen an Manfred Scholze, GBR-Vorsitzender DB Fernverkehr

.....
In der letzten Ausgabe der mopinio hat sich mobifair speziell mit dem Schienenpersonenfernverkehr beschäftigt. Dort gibt es derzeit in ganz Europa viel Bewegung. Da der Zugang zur öffentlichen Eisenbahninfrastruktur grundsätzlich für alle Eisenbahnunternehmen diskriminierungsfrei zugänglich sein muss, eröffnet sich hier ein mögliches Betätigungsfeld – sowohl für bestehende als auch für neue Unternehmen in Deutschland oder anderen Ländern der Europäischen Union. Gerade in den letzten Wochen wurde in der Presse von mehreren Unternehmen berichtet, die zahlreiche neue Züge bestellt haben. Sicherlich wird es noch Jahre dauern, bis diese ausgeliefert werden – dennoch wird es eng auf deutschen Schienen. Deshalb haben wir beim Vorsitzenden des Gesamtbetriebsrates der DB Fernverkehr AG, Manfred Scholze, nachgefragt, wie man dort die aktuellen Entwicklungen im Personenfernverkehr auf der Schiene einschätzt. mobifair wird das Thema weiterhin begleiten – selbstverständlich auch über die Landesgrenzen hinweg vernetzt. Mehr Eisenbahnverkehr und auch langlaufender Fernverkehr quer durch Europa sind in jedem Fall wünschenswert. Doch Qualität und gute Beschäftigungsbedingungen dürfen dabei nicht aufs Spiel gesetzt werden!

mobifair: Du bist ja als Vorsitzender des GBR der DB Fernverkehr im ständigen Austausch mit den Kolleginnen und Kollegen vor Ort und zentral. Wie schätzt du die derzeitige Situation von DB Fernverkehr ein?

Manfred Scholze: Aktuell sieht es nicht so gut aus beim Fernverkehr. Seit einiger Zeit läuft der Betrieb nicht stabil, da wir unter den vielen Baustellen im Netz – die grundsätzlich natürlich notwendig sind – leiden. Schlimm ist vor allem, dass die Informationen zu diesen Baustellen meist sehr verspätet beim Fernverkehr ankommen und wir uns sehr kurzfristig darauf einstellen müssen. Die miserable Pünktlichkeit kommt nicht nur bei den Fahrgästen schlecht an, sondern belastet natürlich auch unsere Kolleginnen und Kollegen. Fast keine Schicht wird so gefahren, wie es der ursprünglich veröffentlichte Einsatzplan vorsah und durch die schlechte Pünktlichkeit gehen Übergänge kaputt und die Kolleginnen und Kollegen können dadurch ihre Freizeit immer schlechter planen.

Zudem schlägt sich diese Situation auch auf das Wirtschaftsergebnis des Fernverkehrs durch. Seit einiger Zeit schreibt das Unternehmen rote Zahlen. Es ist allerdings dringend erforderlich hier die Kehrtwende zu schaffen. Zum einen ist es unerlässlich die dringend notwendigen Investitionen in Fahrzeuge und Werke-Infrastruktur aus eigenen Mitteln zu finanzieren. Zum anderen geht mein Blick mit Sorge zu unserer Schwestergesellschaft DB Cargo. Dort ist man in Folge von schlechten wirtschaftlichen Ergebnissen komplett in Schieflage geraten, was am Ende sogar zu einem EU- Beihilfeverfahren geführt hat.

So weit darf es beim Fernverkehr nicht kommen. Dann würden unsere Kolleginnen und Kollegen noch viel mehr leiden müssen. Da gilt es gegenzusteuern und vielleicht auch mal unpopuläre Maßnahmen zu akzeptieren – natürlich immer mit dem richtigen Maß und dem Blick auf die Beschäftigten.

Was sind die derzeit dringendsten Themen bei DB Fernverkehr aus Sicht des GBRs?

Sicherlich die wirtschaftliche Kehrtwende, um wieder in die schwarzen Zahlen zu kommen. Hier gilt es aus Sicht der Arbeitnehmervertretung die zahlreichen Reorganisationsmaßnahmen zu begleiten und hierbei den Arbeitgeber bei Schnellschüssen oder Entscheidungen, die einem später auf die Füße fallen, umzustimmen oder in die richtige Richtung zu lenken.

Man darf bei aller Notwendigkeit, wieder schwarze Zahlen zu schreiben die Kolleginnen und Kollegen nicht überbelasten und muss daran denken, dass ein stabiler Betrieb nur mit vernünftigen, praxistauglichen Prozessen und qualifiziertem, erfahrenem sowie ausreichendem Personal funktioniert.

Des Weiteren möchte ich hier aber auch die Rahmenbedingungen nennen, unter denen wir derzeit leiden und die wir möglichst schnell verbessern müssen: bessere Kommunikation zwischen DB InfraGO und DB Fernverkehr vor allem zur Baustellenplanung; auf politischer Ebene: die Überarbeitung des Trassenpreissystems, das dem Unternehmen DB Fernverkehr in seiner momentanen Ausgestaltung massiv schadet und einer dringenden Reform bedarf.

Was wünscht sich der GBR vom Arbeitgeber?

Grundsätzlich muss ich sagen, dass die Zusammenarbeit mit dem Arbeitgeber auf unserer Ebene sehr gut funktioniert. Ab und zu ist auch mal Sand im Getriebe, das ist bei der schwierigen Lage und den vielen Reorganisationsmaßnahmen aber nicht verwunderlich. Wir diskutieren hart, aber fair in der Sache und haben so schon einige gute Kompromisse gefunden, auch wenn nicht alles zu verhindern ist, was wir nicht so gut finden.

Daher wünsche ich mir diesbezüglich weiterhin Kontinuität und Verlässlichkeit in der Zusammenarbeit.

„...dringend erforderlich hier die Kehrtwende zu schaffen.“

Darüber hinaus wünsche ich, dass der Arbeitgeber trotz der schwierigen Zeiten nie vergisst, dass er hervorragende Mitarbeitende hat und dies auch wertschätzt.

Du hast ja unseren Bericht über den Eisenbahnpersonenverkehr in Europa gelesen. Hast du Sorge, dass es auch in Deutschland zu mehr Wettbewerb im Personenfernverkehr auf der Schiene kommt und wie könnte das auch die Beschäftigten von DB Fernverkehr betreffen?

Natürlich beobachtet man auch diese Situation genau. Die Aktivitäten von Flixtrain oder anderen staatlichen Auslandsbahnen hier in Deutschland bleiben einem ja nicht verborgen.

Aus meiner Sicht würde mehr Wettbewerb im Fernverkehr nicht zu dem Ergebnis führen, das viele Befürworter sich erhoffen. Am Ende würde es zu Rosinenpickerei kommen, es würden vor allem die lukrativen Strecken bedient werden und zu einer massiven Einschränkung des Angebots auf finanziell unattraktiven Linien kommen. Darunter würden natürlich auch die Beschäftigten beim Fernverkehr leiden, deshalb sehe ich das durchaus mit Sorge.

Wie kann mobifair euch im Fernverkehr am besten unterstützen?

Gerade beim Thema Trassenpreissystem wäre es hilfreich, wenn ihr jede Gelegenheit wahrnehmt, um über eure Kontakte zu Entscheidungsträgern für eine Überarbeitung/Neukonzeption des Systems zu werben, welche den Fernverkehr entlastet.



Manfred Scholze, GBR-Vorsitzender DB Fernverkehr

VP-Treffen – mobifair bleibt wachsam!

.....
Die mobifair-Vertrauenspersonen (VP) sind der verlängerte Arm des Vereins vor Ort. Sie helfen bei Recherchen und decken Verstöße von unfairen Unternehmen im Verkehrsmarkt auf. „Ohne diese Unterstützer könnten wir unseren Vereinszweck, kriminelle Machenschaften aufzudecken, nicht nachkommen“, stellte mobifair-Chef Dirk Schlömer bei einer Veranstaltung mit diesen Helfern fest. mobifair-Vorstand Helmut Diener leitet diese wichtige ehrenamtliche Abteilung und konnte neben neuen Hinweisen von außen auch von erfolgreichen Ergebnissen berichten.

Allen voran die große Recherche um ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), das mit dubiosen Methoden osteuropäische Lokführer abzocken wollte. Allein hier waren mit Unterstützung der Anwaltskanzleien des DGB-Rechtsschutzes und des mobifair-Partners LAW UNIQ viele Verfahren bis hin zum Bundesarbeitsgericht notwendig, um die Kollegen vor den vom Arbeitgeber geforderten horrenden Zahlungen zu schützen. Ganz ist das noch nicht vorbei, denn es gibt noch offene Klagen, mit denen die Kollegen ihre Ansprüche geltend machen. Zudem bahnt sich eine Wiederholung des Ganzen an. Die Vermittlerfirma, die insbesondere für Lokführer-Rekrutierungen aus der Ukraine sorgt, verlegt ihr Aktivitäten in ein anderes Unternehmen, das wie eine Blaupause aus den bisherigen Ergebnissen unserer Recherchen auftritt. An Zufälle glauben wir allerdings nicht.

Wie aus weiteren jüngsten Meldungen von wachsamem oder betroffenen Eisenbahnern hervorgeht, nehmen die dubiosen Machenschaften in der Branche der Eisenbahnverkehrsunternehmen bzw. deren sogenannten Personalverleiher nicht ab. Nach wie vor rangiert an erster Stelle der Verstöße der Bereich des sozialen Arbeitsschutzes. Hier insbesondere, wenn es um Arbeitszeiten geht. Viel zu lange Dienstsichten und das Nichteinhalten der Pausen und Ruhezeiten stehen ganz vorne. Besonders auffallend bleiben nach wie vor die sogenannten Personaldienstleister. „Hier entwickelt sich eine regelrechte Schmutzlecke, die der Branche im Ansehen schadet“, betonte Helmut Diener. Jeder kennt sie und keiner wagt es, von den Mitwettbewerbern aufzumucken. Das ist schade, denn so würde sich schnell die Spreu vom Weizen trennen. Auch

das Eisenbahnbundesamt (EBA) fühlt sich scheinbar weiterhin nicht für die Kontrolle des sozialen Arbeitsschutzes zuständig. Die sogenannten Personaldienstleister oder selbstständigen Lokführer werden nicht erfasst und unterliegen laut EBA einzig und allein der Überwachung der EVUs, in deren Auftrag sie unterwegs sind. Dass das EBA die Verantwortung auf die EVU und deren Sicherheits-Management-System (SMS) abschiebt, ist deutlich zu kurz gegriffen. Natürlich muss auch jedes EVU im Sinne des SMS diese Verantwortung übernehmen und dokumentieren, doch die Kontrollfunktion liegt gemäß der EU-Richtlinie über Eisenbahnsicherheit eindeutig auch bei den nationalen Sicherheitsagenturen. Somit sehen wir das EBA in einer besonderen Verantwortung, besser aufzupassen, wer hier mit wem und wie lange unterwegs ist. Wir lassen nicht locker und werden dem EBA weiter unsere Hinweise schicken und das Bundesamt auffordern, selbst aktiv zu werden oder andere Behörden einzuschalten.

Weitere Schwerpunkte der Recherchen im Jahr 2025 werden die zahlreichen und nach unserer Meinung nicht ausreichend kontrollierten Ausbildungsschulen, insbesondere für Lokführer, sein. Hier ist auch die Bundesagentur für Arbeit aufgefordert, besser darauf zu achten, wer die Hand zum Empfang der Fördermittel aufhält. Auch das Thema Sub bleibt weiter aktiv. Wenn es die SPD in den Koalition gelingt, eine Tarifbindung bei der Vergabe von öffentlichen Aufträgen per Gesetz festzulegen, dann wird es wohl auch bei der DB AG den einen oder anderen dubiosen Subunternehmer nicht mehr geben. „Selber machen“ ist ohnehin besser!





mobifair recherchiert



ALTER WEIN IN NEUEN SCHLÄUCHEN?

Und wieder gibt es eine neue Eisenbahn im Güterverkehr. Neben eigenen Verkehrsleistungen soll auch Personal an andere Unternehmen verliehen werden. Es handelt sich somit nicht nur um eine neue Güterbahn, sondern auch um ein neues Leiharbeitsunternehmen. Der Sitz dieses neuen Unternehmens liegt in Sachsen und erste Recherchen haben ergeben, dass die Lokführer offenbar aus der Ukraine stammen sollen. Das alles klingt für uns sehr bekannt – und interessant genug, um weiterführende Informationen zu sammeln. Deshalb werden wir dranbleiben und weiter recherchieren. Erst dann können wir konkreter werden. Solche Firmenkonstruktionen sind uns bereits gut bekannt und führten in der Vergangenheit nicht selten zu zahlreichen Prozessen vor den Arbeitsgerichten.

ARBEITSZEITVERSTÖSSE SIND KEIN KAVALIERSDELIKT

Von Lokführern aus Baden-Württemberg erhielt mobifair Hinweise auf zahlreiche Verstöße gegen geltende gesetzliche Arbeitszeit- und Ruhezeitregelungen. Bei Sonder- und Überführungsfahrten sollen Ruhezeiten teilweise vollständig entfallen sein – teils soll es sogar zu mehreren Übernachtungen auf der Lok gekommen sein. Betroffen sind mehrere Unternehmen. Natürlich gehen wir diesen Meldungen nach. Doch bei solchen Verstößen ist es notwendig, mobifair nachprüfbare Fakten an die Hand zu geben, damit gesetzwidrigen Zustände auch geahndet werden können. Solche Beschäftigungsbedingungen schaden nicht nur den betroffenen Beschäftigten, sondern der gesamten Branche. Deshalb muss hier reagiert werden, bevor etwas passiert – denn wer auf der Lok nicht ausgeruht und konzentriert arbeiten kann, gefährdet sich und andere.



mobifair unterstützt Aktion zum Fahrkartenvertrieb

Der Fahrkartenvertrieb im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) befindet sich derzeit im Wandel, nicht zuletzt durch die Einführung des Deutschlandtickets. Die Veränderungen sind nicht immer im Sinne der Fahrgäste und Beschäftigten, wie ein Blick nach Baden-Württemberg zeigt. Darauf macht eine Aktion der EVG-Betriebsgruppe DB Vertrieb Stuttgart-Ulm aufmerksam. Unterstützung bekommt sie dabei von mobifair.

In ihren Anschreiben wendet sich die Betriebsgruppe an die Bürgermeister*innen und Landrät*innen betroffener Städte und Landkreise, verkehrspolitische Sprecher und Verkehrsexperten der Landtagsfraktionen, die direkt verantwortlichen Entscheidungsträger bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) und der Landesregierung sowie an Verbände und weitere potenzielle Unterstützer.

Darin macht sie deutlich, dass es notwendig wäre, das System neu zu denken und dabei konsequent auf Qualität bei der Qualifikation der Beschäftigten sowie bei Beratung und Service auszurichten statt auf den günstigsten Preis. Problematisch ist etwa der teilweise drohende Wegfall des personenbedienten Verkaufs von Fernverkehrstickets und spezieller Produkte, die nur in DB-Reisezentren erhältlich sind, wie z. B. internationale Fahrradkarten oder verpflichtende Interrail-Reservierungen. Komplexe Reiseketten werden in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen und setzen regelmäßige Schulungen und eine funktionierende Kooperation zwischen den Anbietern voraus.



Erste, sehr unterschiedliche Rückmeldungen auf das Anschreiben der Betriebsgruppe liegen bereits vor, weitere Schritte sind in Planung. mobifair bleibt am Ball und wird wieder darüber berichten.

HINTERGRUND:

Das Verkehrsministerium in Baden-Württemberg hat zusammen mit der NVBW, Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), das Land in vier Vertriebsregionen aufgeteilt und will die Vertriebsleistungen nach und nach ausschreiben – getrennt von den Verkehrsleistungen, also anders als im klassischen Modell. Das erste Paket, der Südosten des Landes mit den größten Städten Reutlingen, Tübingen, Ravensburg und Friedrichshafen, wurde im vergangenen Jahr nach einer europaweiten Ausschreibung vergeben.

Ab Dezember 2025 und für 10 Jahre soll dort Transdev Vertrieb an 123 Standorten rund 190 Fahrausweisautomaten („bewegt-Automaten“), 14 umfassende Verkaufsstellen („bewegt-Fahrgastcenter“), 6 Videoreisezentren

und etwa 7 bis 13 einfache Verkaufsstellen („bewegt-Agenturen“) betreiben – anstelle des bisherigen Betreibers DB Vertrieb (im Auftrag von DB Regio). Die Ausschreibung sah als Besonderheit vor, dass sich das neue Vertriebsunternehmen, die nicht tarifgebundene Transdev Vertrieb GmbH, an die repräsentativen DB-Tarifverträge halten muss. Dies wird mobifair aufmerksam begleiten.

Laut Ausschreibungstext muss das Vertriebsunternehmen auch in bestimmten Intervallen Fahrkarten in den Zügen prüfen. Aus Sicht von mobifair ist diese Vermischung der Tätigkeiten sehr ungewöhnlich und problematisch, weil es sich um sehr unterschiedliche Tätigkeiten mit verschiedenen Anforderungsprofilen handelt, etwa beim Thema Übergriffe.

Niedersachsen: Öffentliches Geld nur für gute Arbeit

.....
Die niedersächsische Regierung will das Tariftreue- und Vergabegesetz des Landes überarbeiten. Zu dem im Kabinett Ende März beschlossenen Entwurf wurde eine Verbändebeteiligung durchgeführt, zu welcher der DGB-Bezirk Niedersachsen unter Einbeziehung von mobifair eine Stellungnahme abgegeben hat. Der Entwurf enthält mehrere dringende und schon seit Langem geforderte Verbesserungen, lässt aber auch an manchen Stellen noch Luft nach oben.

Besonders hervorzuheben ist eine Muss-Regelung zur Vorgabe der Personalübernahme bei Betreiberwechsel auf Schiene und Straße. Damit würde ein weiteres Land diese zentrale Stellschraube für einen faireren Wettbewerb und stabilere Betriebsaufnahmen einführen. Gleichzeitig müssten sich die restlichen Länder ohne eine solche Regelung langsam, aber sicher fragen lassen, wann sie endlich nachziehen.

Die bisherigen Regelungen zur Tariftreue im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Schiene und Straße sollen im Wesentlichen bestehen bleiben. Künftig soll jedoch alle zwei Jahre überprüft werden, welche Tarifverträge als repräsentativ gelten. Dies ist zu begrüßen. Allerdings sollte ein zusätzliches Kriterium eingeführt werden, um unangemessen niedrige Tarifverträge auszuschließen, d.h. solche, die hinsichtlich Entlohnung über 10% unter einem konkurrierenden repräsentativen Tarifvertrag liegen. Etwas Ähnliches ist bereits heute für unangemessen niedrige Angebote möglich.

Hintergrund sind die negativen Erfahrungen mit dem Billigtarifvertrag zwischen der Gewerkschaft Öffentlicher Dienst (GÖD) und dem Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN), der im Bereich der öffentlichen Busverkehre seit 2020 als repräsentativ gilt. Dadurch wurde die Lohnuntergrenze bei Vergaben deutlich abgesenkt. mobifair hat darüber u.a. in der mopinio 4-2021 berichtet, damals im Zusammenhang mit einer Aktion rund um eine Busausschreibung in Holzminden.

Tariftreue für mehr Branchen

Bei Vergaben von Aufträgen außerhalb des ÖPNV/SPNV sollen künftig Mindestarbeitsbedingungen auf der Basis von Branchentarifverträgen vorgegeben werden, wie dies auch im Saarland der Fall ist. Damit würden künftig wesentlich mehr Beschäftigte von Tariftreuevorgaben profitieren. Allerdings sollen dabei Zuschläge und Sonderzahlungen sowie die Arbeitszeit

nicht berücksichtigt werden. Dies würden Beschäftigte in vielen Branchen sehr deutlich beim Blick auf ihre Lohnabrechnung merken, weshalb der DGB und mobifair hier noch Nachbesserungsbedarf sehen.

Der Entwurf sieht vor, dass Unternehmen mit Tarifbindung weniger Nachweispflichten erfüllen müssen als solche ohne Tarifvertrag. „Gut so!“, findet Christian Gebhardt von mobifair. „Tarifbindung ist und bleibt der Königsweg und sollte auch belohnt werden.“

...Kontrollen sind besser

Zur wirksamen Durchsetzung der Vorgaben soll beim Land eine Kontrollstelle eingerichtet werden, die stichprobenartig und anlassbezogen arbeiten soll. Entscheidend wird am Ende sein, dass die Stelle mit ausreichend und entsprechend qualifiziertem Personal ausgestattet wird und dass klar geregelt ist, an wen sich Dritte wenden können, wenn der Verdacht auf einen Verstoß besteht. Hilfreich wäre auch die Schaffung eines Registers über Unternehmen, die aufgrund von Verstößen von künftigen Vergaben ausgeschlossen sind.

Was fehlt noch?

Um den Schutz der Beschäftigten weiter zu verbessern und den von mobifair immer wieder aufgedeckten Missbrauch von Werkverträgen zu verhindern, sollte noch eine Begrenzung von Subvergabeketten in das Gesetz aufgenommen werden. Auch die verpflichtende Vorgabe von sozialen und ökologischen Kriterien fehlt und sollte ergänzt werden, damit das Gesetz sein neu hinzugekommenes Ziel noch besser erreichen kann: Den Schutz der Unternehmen sowie der Arbeitnehmer*innen vor einem Unterbietungswettbewerb oder anders formuliert: Öffentliches Geld nur für gute Arbeit.

mobifair wird den Gesetzgebungsprozess weiterhin aufmerksam und aktiv begleiten.

Austausch mit den Landesverkehrsministerien geht weiter

.....
Auch im Jahr 2025 setzt mobifair die Gespräche mit den Landesverkehrsministerien zusammen mit der EVG fort. Die ersten drei haben mobifair-Vorstand Dirk Schlömer bzw. Abteilungsleiter Christian Gebhardt nach Brandenburg, Sachsen und Sachsen-Anhalt geführt. Teilgenommen haben neben dem EVG-Vorsitzenden Martin Burkert jeweils noch Vertreter*innen der EVG vor Ort und aus der Zentrale.

Viele der behandelten Themen betreffen grundsätzlich alle Bundesländer: So etwa die auskömmliche Finanzierung und der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs auf Schiene und Straße inkl. Streckenreaktivierungen. „Wir brauchen mehr Geld für die Schiene – und zwar dort, wo es den Menschen nützt“, brachte es Martin Burkert auf den Punkt.

Auch der langfristige Erhalt des Deutschlandtickets mit einer für die Fahrgäste attraktiven Preisgestaltung und das Thema Ausschreibungen im SPNV sind regelmäßige Bestandteile der Gespräche. EVG und mobifair fordern von den Aufgabenträgern und den Bundesländern ein Umsteuern hin zu mehr Qualität und besseren Beschäftigungsbedingungen. Dazu gehört neben Tariftreue beispielsweise die verpflichtende Vorgabe der Personalübernahme bei Betreiberwechsel für alle Beschäftigten, Ausbildungsquoten mit einem deutlichen Schwerpunkt auf der Berufsausbildung mit hohen Qualitätsstandards und robuste Personalkonzepte, die von den Aufgabenträgern auf Plausibilität geprüft werden müssen.

Darüber hinaus sind angesichts weiter steigender Übergriffzahlen deutliche Verbesserungen beim Thema Sicherheit notwendig, etwa die Doppelbesetzung der Züge mit Zugbegleitpersonal und die Ausstattung der Kolleg*innen mit Bodycams und Notfall-Apps, falls sie diese nutzen möchten.

Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist in den drei Ländern unterschiedlich weit fortgeschritten – und auch die Positionen der Ministerien dazu unterscheiden sich. So hat Sachsen beispielsweise noch kein Tariftreuegesetz,

plant jedoch für die jetzige Legislaturperiode die Einführung, während Sachsen-Anhalt neben einem guten Tariftreuegesetz auch einige positive Ansätze im Bereich Ausbildung erkennen lässt, aber das Thema Bodycams lieber dem Wettbewerb und damit den Verkehrsunternehmen überlassen möchte. Eine Position, die mobifair und EVG kritisch sehen. Dass die Branche attraktiver für Neueinsteiger werden muss und mehr Geld nötig ist, darüber herrscht hingegen Einigkeit.



Sachsen

Daneben spielten selbstverständlich auch landesspezifische Themen eine wichtige Rolle, etwa die Gründung einer Landesnahverkehrsgesellschaft in Sachsen anstelle der bisherigen fünf Aufgabenträger, die ganz unterschiedliche Qualitäts- und Sozialstandards vorgeben, und die Zukunft der Werke in Delitzsch (Sachsen) und Dessau (Sachsen-Anhalt). Gute, hochqualifizierte und tarifgebundene Arbeitsplätze drohen wegzufallen, während gleichzeitig überall Instandhaltungskapazitäten fehlen. Dazu wurde der weitere Austausch zwischen der EVG und den jeweiligen Ministerien vereinbart.

Im Laufe des Jahres sind weitere Gespräche mit Landesverkehrsministerien geplant, u. a. in Baden-Württemberg, Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen.



Sachsen-Anhalt



Brandenburg

Übernahme der Eurobahn durch den NWL

.....
Häufige Zugausfälle, Fahrplanausdünnungen, massiver Personalmangel, auch wegen fehlender Perspektiven, hohe Pönalezahlungen. Das waren die Hauptursachen, weshalb der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) im vergangenen Jahr ankündigte, die Eurobahn eventuell selbst übernehmen zu wollen, nachdem auch der zwischenzeitliche Eigentümer, die Münchener Wirtschaftskanzlei Noerr, keinen neuen Investor gefunden hatte und die Probleme immer größer wurden – u. a. weil viele Beschäftigte das Unternehmen wegen fehlender Zukunftsperspektiven verließen.

Ende Januar 2025 war es dann so weit: Die Verbandsversammlung des NWL hat einer Übernahme der Eurobahn zum symbolischen Preis von 1 Euro zugestimmt. Vorher mussten erst noch jeweils die 19 am NWL beteiligten Landkreise und Städte sowie die Bezirksregierung Arnsberg grünes Licht geben. Das geschah teilweise „unter Bauchschmerzen“, wie es manche Kommunalvertreter ausdrückten, weil sie fürchten, hohe Summen aus ihren Kassen zu verlieren, wenn es doch nicht läuft, wie geplant. Dennoch war diese Lösung höchstwahrscheinlich preiswerter als eine Neuausschreibung, eventuelle Notvergaben und Einnahmeausfälle durch instabile Verkehre.

Jetzt hat der NWL die Direktvergabe der vier verbliebenen Eurobahn-Netze mit insgesamt rund 12 Mio. Zugkilometern pro Jahr an den mittlerweile „internen Betreiber“ Eurobahn im europäischen Amtsblatt angekündigt und somit den Prozess auch vergaberechtlich abgeschlossen. Damit einhergehen dürften auch Vertragsanpassungen, mit denen die Probleme der Vergangenheit angegangen werden sollen. Die Verträge enden zu unterschiedlichen Zeitpunkten: Im Dezember 2026 (Maas-Rhein-Lippe), 2029 (Ostwestfalen-Lippe-Dieselnetz Los Nord) sowie 2032 (Hellweg und Teutoburger Wald).

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das jetzige Beispiel zeigt aus Sicht von mobifair vor allem: Eine Stärkung der Direktvergabe könnte viele Probleme lösen, die wir heute im SPNV sehen. Der NWL greift hier auf eine der wenigen Sonderregelungen zu Direktvergaben zurück, nämlich die Vergabe an einen internen Betreiber, d. h. an ein Unternehmen, das dem Aufgabenträger selbst gehört. Auch in anderen Fällen wären Direktvergaben sinnvoll, etwa um flexibel auf stark veränderte Rahmenbedingungen während der langen Vertragslaufzeiten reagieren zu können. Jedoch lässt dies das deutsche Vergaberecht nicht zu, während das europäische Vergaberecht mehr – aber auch noch nicht genug – Entscheidungsspielraum ermöglicht.

Für die rund 900 Kolleg*innen bei der Eurobahn ist dies zunächst einmal eine gute Nachricht, weil damit hoffentlich wieder etwas Ruhe und Stabilität einkehrt. Wie es langfristig weiter geht, wird sich zeigen müssen. Der NWL will die Eurobahn „möglichst ab 2027“ im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens wieder an einen Investor veräußern. Ob dies so schnell gelingt, bezweifelt mobifair und verweist auf die Übernahme der ehemaligen Abellio-Verkehre in Baden-Württemberg durch die landeseigene SWEG: Das Ausschreibungsverfahren dazu zieht sich weiter in die Länge.

In jedem Fall muss eins klar sein: Die Beschäftigten sind das Rückgrat des Unternehmens und haben in den schwierigen letzten Jahren den Betrieb am Laufen gehalten – unabhängig davon, wem die Eurobahn gerade gehört hat. Außerdem sind zahlreiche Neueinstellungen nötig, weil das Hauptproblem, der Personalmangel, durch die NWL-Übernahme noch nicht gelöst ist. Die Beschäftigten müssen daher im Fokus aller weiteren Entwicklungen stehen, insbesondere dann, wenn ein neuer Eigentümer gefunden ist. „Keine Ausnahmen, keine Tricks und keine Verschlechterungen bei der Einstellung und der Personalübernahme, sondern Wertschätzung und eine langfristige Perspektive für alle“, fordert Christian Gebhardt von mobifair daher schon heute.

Die vom Nordrhein-Westfälischen Verkehrsministerium ins Gespräch gebrachte Strukturreform, insb. die Gründung einer Landesnahverkehrsgesellschaft als Aufgabenträger für ganz NRW, sollte ernsthaft verfolgt werden, damit das Land den SPNV effektiver und effizienter steuern kann und dieser nicht zu einem unkalkulierbaren finanziellen Risiko für die Kommunen wird. Voraussetzung ist natürlich eine langfristige und ausreichende Finanzierungszusage des Landes.

Wie die Kolleg*innen bei der Eurobahn braucht auch der ÖPNV v. a. eins: Eine langfristige, nachhaltige Perspektive.

DAS SAGT DER ANWALT ...

ANFECHTUNG EINER BETRIEBSRATSWAHL: BEI BRIEFWAHL EIN BALANCEAKT ZWISCHEN FLEXIBILITÄT UND RECHTSSICHERHEIT

Die zunehmende Flexibilisierung der Arbeitswelt durch Homeoffice und Kurzarbeit stellt Betriebsratswahlen vor bedeutende Herausforderungen. Wie kann die Teilnahme aller Mitarbeiter gewährleistet werden, während gleichzeitig die Rechtssicherheit der Wahl gewahrt bleibt? Ein maßgeblicher Beschluss des Bundesarbeitsgerichts vom 23.10.2024 - 7 ABR 34/23 (BAG) liefert hierzu wesentliche Erkenntnisse.

Der Fall betraf die Anfechtung einer Betriebsratswahl in einem Automobilwerk. Aufgrund von Homeoffice-Regelungen und Kurzarbeit hatte der Wahlvorstand Briefwahlunterlagen an zahlreiche Mitarbeiter verschickt. Einige Arbeitnehmer sahen darin einen Verstoß gegen die Wahlordnung.

Das BAG bestätigte zwar, dass die Wahlordnung (WO) die Möglichkeit der Briefwahl für Mitarbeiter in mobiler Arbeit oder Kurzarbeit vorsieht. Allerdings ist es entscheidend, dass der Wahlvorstand sorgfältig prüft, wer tatsächlich nicht im Betrieb anwesend sein wird. Das pauschale Versenden von Briefwahlunterlagen an alle Mitarbeiter im Homeoffice, auch wenn diese zeitweise im Betrieb arbeiten, ist nicht zulässig.

Dieser Beschluss verdeutlicht den Balanceakt, dem Wahlvorstände gegenüberstehen. Einerseits soll eine hohe Beteiligung der Mitarbei-

ter an der Wahl ermöglicht werden. Andererseits müssen die Vorgaben der Wahlordnung strikt eingehalten werden, um die Rechtssicherheit der Wahl nicht zu gefährden.

Für Wahlvorstände bedeutet dies, dass sie sich entsprechend schulen und sich selbst klare Handlungsanweisungen geben müssen. Die Wahlordnung muss strikt eingehalten und eine individuelle Prüfung sollte erfolgen. Arbeitnehmer sollten ihre Rechte kennen und das Wahlverfahren aufmerksam verfolgen. Bei Zweifeln an der Rechtmäßigkeit der Wahl sollten sie sich rechtzeitig beraten lassen.

Der BAG-Beschluss macht deutlich, dass die Durchführung von Betriebsratswahlen unter den Bedingungen von Homeoffice und Kurzarbeit eine ernsthafte Herausforderung darstellt. Die Einhaltung der Wahlgrundsätze gemäß § 14 BetrVG in



Ansgar Dittmar ist Rechtsanwalt, Fachanwalt für Arbeitsrecht u. Mediator. Mit seiner Kanzlei LAW UNIQ Arbeitsrecht berät er Arbeitnehmer u. Betriebsräte. Den Verein mobifair begleitet er seit dessen Gründung in rechtlichen Fragen.

Mehr zu ihm und der Kanzlei unter:
www.law-uniq.com

Verbindung mit den detaillierten Regelungen der Wahlordnung, insbesondere § 24 Abs. 2 Nr. 1 WO, ist entscheidend für die Rechtssicherheit der Wahl. Unternehmen und Wahlvorstände müssen sich dieser Verantwortung bewusst sein und die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um rechtskonforme und allgemein akzeptierte Betriebsratswahlen durchzuführen.