Tätigkeitsbericht 2024

Stand: Dezember 2024

mobifair – für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e. V.

Weilburger Str. 24, 60326 Frankfurt am Main

VERÖFFENTLICHUNGEN

Mopinio 04/2023

15. Januar 2024 - Das neue Jahr hat begonnen. mobifair steht vor vielen Herausforderungen. Es ist an der Zeit nochmal zurückzublicken und nach vorne zu schauen. In der letzten Ausgabe der mopinio des Jahres 2023 zieht der gemeinnützige Verein Bilanz. Was konnte erreicht werden und was sind die Ziele für das Jahr 2024. Im Rahmen der Mitgliederversammlung im vergangenen Dezember konnte aufgezeigt werden, wie wichtig mobifair war und wie notwendig die Arbeit des Vereins sein wird. Ein Frohes neues Jahr wünscht das mobifair-Team. Mit aller Kraft und Energie wird die Arbeit wieder aufgenommen und fokussiert die Ziele verfolgt. Vielen Dank für euere Unterstützung, ohne die es nicht funktioniert. mobifair schaut vertrauensvoll in die Zukunft um mit euch gemeinsam die Verkehrsbranche fairer zu gestalten.
https://www.mobifair.eu/2024/01/mopinio-04-2023/

Verkehrspolitischer Austausch mit niedersächsischen Verkehrsminister

16. Januar 2024 - mobifair und EVG trafen sich online zum Gespräch mit Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Bauen, Verkehr und Digitalisierung Niedersachsens. Themen waren vor allem der niedersächsische Nahverkehr, 49 Euro Ticket, Personalnot und auch der Schienengüterverkehr. Zudem war die Sicherheit von Fahrgästen und Beschäftigten ein Thema.
https://www.mobifair.eu/2024/01/verkehrspolitischer-austausch-mit-niedersaechsischen-verkehrsminister/

Wer Ausbeuter beauftragt, macht sich strafbar!

23. Januar 2024 - Es ist ein neues Wortungetüm, das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz! Im Grunde genommen geht es darum, dass nicht nur das Unternehmen für die Einhaltung der Arbeitsbedingungen haftet, bei dem die Arbeitnehmer*innen beschäftigt sind, sondern auch die Kunden und das ist völlig neu. Für einen fairen Wettbewerb mit guten Beschäftigungsbedingungen im Verkehrsmarkt ist es ein wichtiges Thema. Wie wichtig, dass konnten die Teilnehmer*innen des JAV-Seminars der EVA-Akademie zum Thema „Mitbestimmung und die Rolle der JAV“, direkt aus erster Hand erfahren. Zu Gast war das Mitglied des geschäftsführenden Bundesvorstands (GBV) des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB), Stefan Körzell, der sich spontan Zeit für die Teilnehmer*innen nahm.
https://www.mobifair.eu/2024/01/wer-ausbeuter-beauftragt-macht-sich-strafbar/

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

02. Februar 2024 - Am 18. Januar 2024 fand in Brüssel eine Konferenz zur Situation des Landtransportes in Europa statt. Ausgerichtet wurde die Konferenz vom Dachverband der Verkehrsgewerkschaften in Europa (ETF). Rund 100 Gewerkschafter*innen aus ganz Europa diskutierten mit Vertreter*innen der Europäischen Kommission über den Sachstand und die verkehrspolitischen Ziele der EU.
https://www.mobifair.eu/2024/02/klimaschutzziele-drohen-am-verkehr-zu-scheitern-europa-erstickt-an-falscher-wettbewerbspolitik/

Im Gespräch mit der Bremer Verkehrssenatorin

09. Februar 2024 - mobifair und die EVG setzen die Gespräche mit den Verkehrsminister*innen der Bundesländer fort. Diese Woche mit Özlem Ünsal, die seit Juli 2023 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung des Landes Bremen ist. Dabei ging es vor allem um den Bremer Nahverkehr inklusive der Werke, aber auch um den Fachkräftemangel und den Hafen-Güterverkehr.
https://www.mobifair.eu/2024/02/im-gespraech-mit-der-bremer-verkehrssenatorin/

mobifair beim Treff.SchienenNah 2024

16. Februar 2024 - Auch in diesem Jahr hat der Bundesverband SchienenNahverkehr nach Fulda zu einer Konferenz für die ganze Branche eingeladen. mobifair war wieder dabei und hat die Vorträge und Diskussionen aufmerksam verfolgt und viele Gespräche geführt. Von besonderem Interesse war dabei natürlich der Block zum Thema „Fachkräfte für die Schienenbranche“.
https://www.mobifair.eu/2024/02/mobifair-beim-treff-schienennah-2024/

Verkehrspolitischer Austausch mit neuem brandenburgischen Verkehrsminister Genilke

19. Februar 2024 - Die EVG und mobifair setzen die Gespräche mit den Verkehrsminister:innen der Bundesländer fort mit Rainer Genilke, seit November 2023 Minister für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg. Dabei ging es vor allem um den brandenburgischen Nahverkehr einschließlich der Beschäftigungsbedingungen, aber auch um den Güterverkehr.
https://www.mobifair.eu/2024/02/verkehrspolitischer-austausch-mit-neuem-brandenburgischen-verkehrsminister-genilke/

Güterverkehr auf der Schiene stärken, anstatt zu zerstören!

01. März 2024 - Zerschlagung der DB Cargo und von Fret SNCF stoppen! Die obersten Wettbewerbshüter der Europäischen Union haben sich den Schutz des Wettbewerbs auf die Fahne geschrieben. Dahinter verblasst selbst der Klimaschutz! Derzeit ist es ihnen ein Dorn im Auge, dass die defizitären Unternehmen DB Cargo und Fret SNCF jeweils Geld vom Staat erhalten, um Güter zu transportieren. Doch wie ist es so weit gekommen?
https://www.mobifair.eu/2024/03/gueterverkehr-auf-der-schiene-staerken-anstatt-zu-zerstoeren/

Busverkehr – Gute Arbeit nicht wertgeschätzt.

08. März 2024 - Wenn Busfahrer*innen ihre Routen abfahren, geschieht das mit großem Stolz. Zuverlässig und mit einer Routine im Umgang mit dem Fahrzeug und dem Fahrweg, souverän und höflich zu den Fahrgästen. Die Ernüchterung folgt dann am Monatsende, auf dem Gehaltsstreifen. Liegt der Durchschnitt des mittleren Einkommens aller Branchen (Median-Einkommen) hinweg bei rund 3.600 Euro brutto im Monat, liegt das Gehalt der meisten Busfahrerinnen und Busfahrern rund 800 Euro drunter. Ein niedriges Einkommen für eine sicherheitsrelevante und wichtige Arbeit, die meist im Dreischichtbetrieb an 365 Tagen im Jahr (abzüglich von 24 bis 30 Urlaubstagen) geleistet wird. Eine Familie mit zwei Kindern kann mit dieser Entlohnung keinen Monat überstehen. Das gelingt auch nicht, wenn der Lebenspartner geringfügig dazuverdient. Viele müssen Bürgergeld beantragen, um über die Runden zu kommen.
https://www.mobifair.eu/2024/03/busverkehr-gute-arbeit-nicht-wertgeschaetzt/

DB Cargo-Demonstration für die Vernunft

15. März 2024 - Vom Schienengüterverkehr wird viel erwartet. Er soll einen Großteil der Verkehrswende stemmen, damit die Klimaziele erreicht werden können. Doch dafür sind dann auch die richtigen Rahmenbedingungen nötig. Doch anstatt DB Cargo in die richtige Richtung zu führen und den Weg in die Zukunft zu ebnen, wird vom DB Cargo-Vorstand das Gegenteil in Angriff genommen. Ein Schrumpfkurs mit Ausgliederungen, das wollen und werden die Beschäftigten nicht hinnehmen.
https://www.mobifair.eu/2024/03/db-cargo-demonstration-fuer-die-vernunft/

Lieferkettenrichtlinie ohne die Zustimmung aus Deutschland endlich auch in Europa beschlossen!

21. März 2024 - Es war wirklich ein Possenspiel. In Deutschland gibt es eine solche gesetzliche Regelung schon seit rund einem Jahr. Natürlich gibt es Unterschiede zwischen dem deutschen Gesetz und der EU-Richtlinie, aber im Grunde sollte es in beiden Regelungen darum gehen, Beschäftigte vor Ausbeutung zu schützen. Dabei muss es ethisch egal sein, ob wir über Beschäftigte in Deutschland, Europa oder anderen Teilen der Welt geht. Doch die FDP hat die Koalition der Parteien in der Bundesregierung gezwungen, sich der Stimme auf EU-Ebene zu enthalten. Die sollten sich schämen!
https://www.mobifair.eu/2024/03/lieferkettenrichtlinie-ohne-die-zustimmung-aus-deutschland-endlich-auch-in-europa-beschlossen/

mopinio 01/2024

29. März 2024 - In dieser Ausgabe der mopinio geht es im Wesentlichen um den Schienengüterverkehr (SGV). Einem Verkehr, von dem zur Schaffung der Verkehrswende viel erwartet wird. Verkehr soll verlagert werden, und zwar in großen Mengen. mobifair hatte bereits 2020 anhand der verfügbaren Prognosen ausgerechnet, dass das Gesamtaufkommen des Güterverkehrs bis 2050 um rund 50-80 Prozent zunehmen wird. Zusammen mit den Verlagerungszielen der EU wäre das eine notwendige Steigerung des Schienengüterverkehrs um das Dreifache. Unter den jetzigen Rahmenbedingungen wird das nicht gehen.
https://www.mobifair.eu/2024/03/mopinio-01-2024/

DB Cargo - Systemrelevant

12. April 2024 - Es wird viel getan von seitens des GBR von DB Cargo und der EVG, um gegenüber der Politik und dem Unternehmen klare Kante zu zeigen. Auch mobifair hat in seiner letzten Ausgabe der mopinio viel über den Schienengüterverkehr berichtet. Nun gab es die Gelegenheit, zusammen mit der Spitze der NRW SPD in Duisburg den Dreh- und Angelpunkt des großen Logistikunternehmens zu besuchen. Die Zentrale von DB Cargo befindet sich zwar in Mainz, doch in Duisburg, dem nördlichsten Zipfel des Rheinlandes, spielt die Musik. Dort werden sämtliche Verkehre von DB Cargo, national und international disponiert. Auf Einladung des BR-Vorsitzenden Kay Gottschall und des BR Vorsitzenden WB Duisburg, Heinz Frielingsdorf, kamen Sarah Philipp, Landesvorsitzende der NRW SPD, sowie Parlamentarische Geschäftsführerin der SPD-Landtagsfraktion, sowie Lena Teschlade, Arbeits- und Sozialpolitische Sprecherin der SPD-Landtagsfraktion, nach Duisburg. Dirk Schlömer nahm als mobifair Vorstand ebenfalls an dem Besuch im Kundenservicecenter der DB Cargo in Duisburg teil.
https://www.mobifair.eu/2024/04/db-cargo-systemrelevant/

Menschenrechte gelten auch für LKW-Fahrer:innen in Deutschland!

19. April 2024 - Der Zugang zu sauberem Trinkwasser und Sanitärversorgung ist ein Menschenrecht. Dies wurde bereits 2010 von den Vereinten Nationen anerkannt. Das muss auch für die Berufskraftfahrer:innen auf deutschen Autobahnen gelten – wie in anderen Ländern auch! Die Situation auf der Straße spitzt sich immer weiter zu. Die Autobahnen sind überfüllt, die LKW-Parkplätze sowieso. Dazu kommt der Stress durch den ständigen Zeitdruck. Immer mehr Güter werden auf der Straße transportiert. Alles muss billiger werden. Unternehmen beschäftigen Fahrer:innen, die von immer weiter weg den Weg nach Deutschland finden. Polen, Ukraine, Rumänien, Usbekistan, Indien, den Philippinen und so weiter. Viele Speditionen beuten dabei die Fahrerinnen und Fahrer regelrecht aus. Die Löhne betragen nicht selten nur ein paar Euro in der Stunde. Dafür sind sie oft monatelang quer durch Europa unterwegs.
https://www.mobifair.eu/2024/04/menschenrechte-gelten-auch-fuer-lkw-fahrerinnen-in-deutschland/

Verkehrsausschreibungen: Wie machen es die Niederlande?

25. April 2024 - Wie funktionieren Verkehrsausschreibungen bei unseren Nachbarn in den Niederlanden und welche Rolle spielen dabei Lohn- und Sozialstandards? Diesen Fragen ist mobifair in einem Workshop in Utrecht nachgegangen, an dem Gewerkschafts- und Unternehmensvertreter*innen teilgenommen haben. Personalmangel, Rekrutierung im Ausland, hohe Arbeitsbelastung, Druck auf die Arbeitsbedingungen, ein ansteigender Krankenstand und gekürzte Verkehrsleistungen. Die Situationsbeschreibung der Kollegen von der niederländischen Gewerkschaft FNV klingt vertraut. Grundsätzlich gilt natürlich auch in den Niederlanden die EU-Verordnung 1370/2007, die vieles im Bereich öffentlicher Verkehrsvergaben regelt. Durch nationale Gesetzgebung gibt es aber einige interessante Unterschiede zu Deutschland: So müssen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Laufe des Vergabeverfahrens die Öffentlichkeit, wie z.B. die Fahrgäste, einbeziehen, etwa hinsichtlich neuer Fahrpläne.
https://www.mobifair.eu/2024/04/verkehrsausschreibungen-wie-machen-es-die-niederlande/

Aktuelle Symptome der Probleme im SPNV

02. Mai 2024 - Vier Meldungen aus den vergangenen zwei Wochen liefern ein ziemlich genaues Bild, wie es derzeit um den SPNV in Deutschland bestellt ist – Spoiler: Nicht besonders gut – und wo die Probleme liegen. Was verraten uns die Übernahme von Abellio durch BeNEX, Diskussionen über eine Übernahme der eurobahn durch den NWL, der Betreiberwechsel im Dieselnetz-Sachsen-Anhalt und die immer noch unklare Finanzierung des Deutschlandtickets ab 2026?
https://www.mobifair.eu/2024/05/aktuelle-symptome-der-probleme-im-spnv/

mobifair und EVG – Schutz vor Ausbeutung

07. Mai 2024 – In Dresden suchten bislang 42 Lokführer aus der Ukraine und Russland Schutz bei der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG, um sich gegen dubiose Personaleinsätze und ungerechtfertigte Forderungen in ihrem Arbeitsumfeld zu wehren. Viele von Ihnen haben bereits den Arbeitgeber gewechselt.
https://www.mobifair.eu/2024/05/mobifair-und-evg-schutz-vor-ausbeutung/

Sicherheit muss gewährleistet sein – ohne Wenn und Aber

08. Mai 2024 - Man stelle sich vor, jeden Tag auf dem Weg zur Arbeit gehen einem Gedanken durch den Kopf wie „Was passiert heute auf der Arbeit?“, „Komme ich sicher durch meinen Tag?“, „Werde ich heute heil nach Hause kommen“, „Werde ich beleidigt oder tätlich angegriffen?“. Da macht sich Unsicherheit und Angst breit. Das ist keine gesunde Grundlage, um tagtäglich in seinen Arbeitstag zu starten. Wenn sich diese Befürchtungen auch noch bewahrheiten, ist das Leben eines Menschen nachhaltig geschädigt. Es geht um die Arbeit des Personals auf Zügen, Bussen und an den Schaltern. Es geht um Service und Interaktion für und mit Reisenden, Fahrkartenkontrolle und einen reibungslosen Ablauf im Verkehrssektor. Mit der romantischen Vorstellung vom Beruf des Schaffners aus früheren Zeiten hat die Realität oft nicht mehr viel zu tun. Heute ist das Berufsrisiko hoch. Es kommt immer häufiger zu verbalen und körperlichen Übergriffen, weil diese Menschen „einfach“ ihre Arbeit machen. Spießrutenlaufen statt menschliches Miteinander.
https://www.mobifair.eu/2024/05/sicherheit-muss-gewaehrleistet-sein-ohne-wenn-und-aber/

Sachsen: Was lange währt, wird dann doch nichts?

17. Mai 2024 - Seit vielen Jahren fordert mobifair, dass die beiden letzten Bundesländer ohne Tariftreuegesetz – Bayern und Sachsen – endlich diese Lücke schließen und sich klar zum Schutz von Lohn- und Sozialstandards bekennen. In Sachsen ist man jetzt kurz davor, so könnte man glauben. Aber höchstwahrscheinlich wird daraus erst einmal wieder nichts, weil die Landtagswahlen schon vor der Tür stehen.
https://www.mobifair.eu/2024/05/sachsen-was-lange-waehrt-wird-dann-doch-nichts/

EU-Kommission gibt grünes Licht für neue Förderung des Schienengüterverkehrs in Deutschland

23. Mai 2024 **-** Vor einigen Wochen berichteten wir über die schwierige Situation der DB Cargo AG, verursacht auch durch anhaltende Fehlentscheidungen im Unternehmen, aber auch durch Wettbewerbsnachteile gegenüber Wettbewerbern im Schienengüterverkehr und gegenüber der Straße. Dabei wiesen wir auch auf die neue Förderrichtlinie hin, die im Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) erstellt wurde.
https://www.mobifair.eu/2024/05/eu-kommission-gibt-gruenes-licht-fuer-neue-foerderung-des-schienengueterverkehrs-in-deutschland/

Soziale Verkehrswende statt Wettbewerb um jeden Preis

31. Mai 2024 - n Paris demonstrierten am vergangenen Dienstag, den 28. Mai die europäische Verkehrsgewerkschaften gemeinsam für eine soziale Verkehrswende. Auslöser war die Entscheidung der EU-Kommission so genannte Verlustausgleiche nicht mehr zu dulden. Zusammen mit den Gewerkschaften CGT, CFDT, UNSA und SUD-Rail setze die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG ein Zeichen. Die staatliche Güterbahn SNCF Fret in Frankreich benötigte fünf Milliarden Euro Ausgleich. Der Staat übernahm diesen Verlust, da sonst das Ende des Unternehmens bedeutet hätte. Die EU hat etwas dagegen. Ähnlich sieht es in Deutschland bei DB Cargo aus. Es wurde ein Verfahren wegen unzulässiger Beihilfen gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet. Die EU pocht auf Privatisierung und Wettbewerb. Dabei rückt der Mensch in den Hintergrund.
https://www.mobifair.eu/2024/05/soziale-verkehrswende-statt-wettbewerb-um-jeden-preis/

Aktualisierter Vergleich und Neues zur Tariftreue

05. Juni 2024 - Seit vielen Jahren erstellt und veröffentlicht mobifair einen Vergleich der Landestariftreuegesetze. Ein besonderer Fokus auf den Verkehrsbereich und die Belange der Beschäftigten sowie die Fülle an Informationen haben dazu geführt, dass er von vielen Praktikern in der Branche und der Politik geschätzt und genutzt wird. Die neueste Version ist ab sofort verfügbar.
https://www.mobifair.eu/2024/06/aktualisierter-vergleich-und-neues-zur-tariftreue/

Hessen: Erster Schritt zu neuem Tariftreuegesetz

13. Juni 2024 - Die seit Anfang 2024 amtierende hessische Landesregierung aus CDU und SPD will das Hessische Vergabe- und Tariftreuegesetz überarbeiten. Als erster Schritt hat dazu am 7. Juni ein Runder Tisch mit Staatsminister Kaweh Mansoori (SPD), Vertreter*innen des Wirtschaftsministeriums, von Kammern, Verbänden und Gewerkschaften stattgefunden. Auch mobifair war dabei und hat seine langjährige Erfahrung mit Tariftreuegesetzen in Deutschland eingebracht.
https://www.mobifair.eu/2024/06/hessen-erster-schritt-zu-neuem-tariftreuegesetz/

Online-Crashkurs Vergabewettbewerb im SPNV

18. Juni 2024 - Alle Beschäftigten im Schienenpersonennahverkehr sind direkt oder indirekt davon betroffen. Aber wie funktioniert eigentlich der Vergabewettbewerb? Wer macht was wann, was steht eigentlich in den Verkehrsverträgen und welche Ausschreibungen stehen demnächst an? Und was können wir tun, damit dabei Lohn- und Sozialstandards sowie Arbeitsplätze nicht auf der Strecke bleiben?
https://www.mobifair.eu/2024/06/online-crashkurs-vergabewettbewerb-im-spnv/

Wie gehts weiter nach der Europawahl?

19. Juni 2024 - Europa hat gewählt und viele Menschen in Deutschland reiben sich nun die Augen. Die Ängste und Sorgen unserer Gesellschaft spiegeln sich im Ergebnis der Wahlen deutlich wider und es ist notwendig, dass die Politik hieraus lernt. Schlimm nur, dass verteilte „Denkzettel“ eine ganze Legislaturperiode erhalten bleiben und wir alle damit leben müssen. Viel wird nun von Vielen analysiert, doch wir wollen uns darauf beschränken, welche Auswirkungen diese Wahl für den öffentlichen Verkehr in Europa und damit auch in Deutschland haben kann.
https://www.mobifair.eu/2024/06/wie-gehts-weiter-nach-der-europawahl/

Noch Plätze frei!

28. Juni 2024 - Unsere mobifair GmbH für Zertifizierung und Beratung hat das ersten Bildungshalbjahr 2024 erfolgreich abgeschlossen. Unser Ansatz ist es, nicht einfach nur Wissen zu vermitteln, sondern auch miteinander Erfahrungen aus der Praxis auszutauschen und Netzwerke zu schaffen. Unsere Seminare und Workshops finden in attraktiven Hotels und in Zusammenarbeit mit der EVA Bildung & Beratung GmbH statt.
https://www.mobifair.eu/2024/06/noch-plaetze-frei/

Öffentlicher Nahverkehr – Anspruch und Wirklichkeit!

05. Juli 2024 - Wir haben schon oft über die Situation im Öffentlichen Nahverkehr berichtet. Egal ob es um den Städtischen- oder den Ländlichen ÖPNV, oder den regionalen Eisenbahnverkehr geht, die Ansprüche sind hoch, und die Probleme sind groß. Natürlich dreht sich alles ums Geld! Mit der Einführung des „49 Euro Tickets“ war schon allen klar, dass die Finanzierung alles andere als gesichert ist. 1,5 Mrd. Euro vom Bund und 1,5 Mrd. von den Ländern waren geplant und beschlossen, aber niemand wusste so recht, ob das auch ausreicht, um die fehlenden Mittel durch die Preissenkungen im Öffentlichen Nahverkehr auszugleichen. Allerdings konnte auch nicht berechnet werden, wie viele zusätzlichen Mittel notwendig waren. Deshalb gab es auch eine zusätzliche Finanzierungszusage.
https://www.mobifair.eu/2024/07/oeffentlicher-nahverkehr-anspruch-und-wirklichkeit/

DB Cargo: Solidarität zahlt sich aus

11. Juli 2024 - Der Schienengüterverkehr ist eines der wichtigsten Werkzeuge gegen den Klimawandel und die dafür notwendige Verkehrswende. Trotzdem wird an dieser wichtigen Säule des DB Konzerns gesägt. Für mobifair ist es unbegreiflich, dass Bundespolitik und Bahnvorstand sich ausschließlich mit den Zahlen der Bilanzen beschäftigt haben, anstatt das Unternehmen zu stärken und zu fördern. Auslagerung des Kombinierten Verkehrs und Stellenabbau sind die Pläne für eine Schrumpfbahn und damit genau das Gegenteil dessen, was eigentlich notwendig ist. Die gleiche Fehlentscheidung gilt für die eisige Distanz der Geschäftsführung gegenüber den Beschäftigten. Nur weil die Beschäftigten zusammen mit ihren Betriebsrät*innen und der EVG sich sich das nicht gefallen ließen, gibt es nun endlich positive Entwicklungen und Ergebnisse.
https://www.mobifair.eu/2024/07/db-cargo-solidaritaet-zahlt-sich-aus/

EU-Kommission erkennt Missbrauch bei Subketten!

19. Juli 2024 - Für mobifair ist das nichts Neues, denn wir warnen schon seit vielen Jahren davor, dass die Rechte der Beschäftigten durch in Reihe geschaltete Untervergaben, ob durch Werkverträge oder Leiharbeit, auf der Strecke bleiben und nur auf dem Rücken der Beschäftigten Geld verdient wird. Erstaunlich finden wir es aber, wenn dies eine der wesentlichen Schlussfolgerungen ist, die von der Europäischen Kommission (EC) in einem Bericht zur Umsetzung der EU-Entsenderichtlinie in den Mitgliedstaaten offenbart wird.
https://www.mobifair.eu/2024/07/eu-kommission-erkennt-missbrauch-bei-subketten/

Kranke Schiene, kranke Bahn!

26. Juli 2024 - Die Halbjahrespressekonferenz der Deutschen Bahn hat die schlimme Situation des Unternehmens offengelegt. Überraschend ist die Bilanz jedoch nicht. Die Probleme haben sich über viele Jahre aufgestaut. Dass es ein großes Infrastrukturproblem mit weitreichenden Folgen für Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit gibt, ist wohl allen bekannt. Dass die Sanierung der Eisenbahninfrastruktur viel Zeit und Geld kostet, dürfte auch niemanden verwundern. Der Bahn allein die Schuld zuzuschieben, wäre falsch, denn schließlich ist der Bund nicht nur Eigentümer der Bahn und somit verantwortlich für die Unternehmensausrichtung, sondern über den Bundesverkehrswegeplan verantwortlich für die Gestaltung eines leistungsfähigen Schienennetzes in Deutschland.
https://www.mobifair.eu/2024/07/kranke-schiene-kranke-bahn/

mopinio 02 2024: mobifair stellt Wettbewerb im Schienennahverkehr in Frage

02. August 2024 - Verspätungen, Zugausfälle, Personalmangel und zu wenig Geld, das sind die derzeitigen Schlagworte im Nahverkehr auf der Schiene (SPNV). mobifair e. V., ein arbeitnehmernaher Verein, der sich schwerpunktmäßig mit einem fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft beschäftigt, hat die derzeitige Situation im SPNV zum Anlass und die Branche unter die Lupe genommen. Der Bericht stellt den Erfolg des Wettbewerbs in diesem Sektor in Frage. "Vor 28 Jahren wurde der Markt liberalisiert. Damals hat man sich mehr Verkehr für weniger Geld versprochen. Ein Liberalisierungsmärchen, das sich nicht erfüllt hat." erklärt Dirk Schlömer, Vorsitzender des mobifair Vorstands. "Der Wettbewerb im SPNV ist im Grunde ausschließlich steuerfinanziert und die Unternehmenslandschaft ist weitaus kleiner als gedacht. Viele Marken gehören nur wenigen Unternehmen".
https://www.mobifair.eu/2024/08/mopinio-04-2024-mobifair-stellt-wettbewerb-im-schienennahverkehr-in-frage/

Einheitliche Triebfahrzeugführer-Ausbildung

28. August 2024 - In der anstehenden Novelle der Triebfahrzeugführerscheinverordnung sind einheitliche Prüfungsstandards vorgesehen. Das ist ein erster richtiger Schritt für eine hohe Qualifikation des sicherheitsrelevanten Berufsbildes Lokführer. In der Rail Business Ausgabe 34/24 ist zu lesen, dass die einen in der Branche durch die vorgesehenen Anpassungen einen erhöhten Verwaltungsaufwand sehen, während andere diese Vereinheitlichung begrüßen.
https://www.mobifair.eu/2024/08/einheitliche-triebfahrzeugfuehrer-ausbildung/

mobifair und EVG im Gespräch mit neuer Verkehrssenatorin in Berlin

30. August 2024 – Mitte August fand ein erster Austausch mit der neu im Amt befindlichen Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt in Berlin, Ute Bonde, statt. Ein zentrales Thema war dabei die Neuvergabe der S-Bahn-Linien in Berlin. Senatorin Bonde wies darauf hin, dass es bei der Vergabe der Fahrzeugbeschaffung und der Instandhaltung möglicherweise noch einige Schwierigkeiten geben könnte. Dirk Schlömer, Vorstand von mobifair und Martin Burkert, Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), betonten, dass die Aufteilung der Vergabeverfahren in verschiedene Teilnetze sowie die separate Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge zusätzliche Schnittstellen schaffen, die letztlich zu weitreichenden Problemen führen würden. Abgesehen davon wäre es unsinnig, vorhandene Werkstätten zur Instandhaltung nicht zu nutzen. Zudem wird gefordert, im Falle eines Betreiberwechsel alle Personale, also auch das Werkstattpersonal, zu übernehmen.
https://www.mobifair.eu/2024/08/mobifair-und-evg-im-gespraech-mit-neuer-verkehrssenatorin-in-berlin/

Falsche Richtung!

06. September 2024 - Es sollte mittlerweile jedem klar sein, dass die Bahn kaputtgespart wurde. 30 Jahre Bahnreform haben tiefe Spuren hinterlassen, die nun mühsam mit hohen Investitionen und viel Geduld seitens der Kunden und Reisenden wieder ausgebügelt werden müssen. Während die notwendigen Maßnahmen zur Sicherung und Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße geplant und organisiert werden – von der Umsetzung noch ganz zu schweigen – macht Bundesverkehrsminister Wissing erneut Ankündigungen, die zeigen, dass er nach wie vor in die falsche Richtung will. FDP-Politiker können wohl nicht anders. Der wirtschaftsliberale Wettbewerbsfetisch scheint ihnen aus allen Poren zu dringen. Doch genau dieser war es, der die Bahn schon einmal ruiniert hat.
https://www.mobifair.eu/2024/09/falsche-richtung/

mobifair beim Eisenbahnertag in Nürnberg

10. September 2024 - Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) steht bundesweit im Fokus, leider oft mit Negativschlagzeilen. Verspätungen, Ausfälle, fehlendes Personal und Mängel in der Infrastruktur sind an der Tagesordnung. Ein hochaktueller Themenschwerpunkt also für den 14. Eisenbahnertag der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) in Nürnberg. Matthias Birkmann, Geschäftsstellenleiter der EVG in Nürnberg, konnte namhafte Gäste aus Politik und Wirtschaft auf dem Volksfestgelände begrüßen. Auf dem Podium nahmen neben ihm die Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG, Evelyn Palla, der bayerische Verkehrsminister Christian Bernreiter (CSU), der EVG-Vorsitzende Martin Burkert und der bayerische DGB-Vorsitzende Bernhard Stiedl Platz.
https://www.mobifair.eu/2024/09/mobifair-beim-eisenbahnertag-in-nuernberg/

Finanzministerium blockiert Tariftreue bei Vergaben des Bundes

19. September 2024 - Still ist es zuletzt geworden um das im Koalitionsvertrag vorgesehene Bundestariftreuegesetz, seit im Mai 2023 ein erster interner Arbeitsentwurf („Non-Paper“) öffentlich geworden ist. Hinter den Kulissen wurde weiter daran gearbeitet und Anfang September 2024 gab es dann wieder Bewegung: Das Bundesarbeitsministerium (BMAS) hat den beiden anderen beteiligten Ministerien einen Referentenentwurf zur Beratung vorgelegt. Jetzt hat das Finanzministerium unter Leitung von Christian Lindner (FDP) sein Veto eingelegt und das ganze Vorhaben in Frage gestellt.
https://www.mobifair.eu/2024/09/das-deutschlandticket-wird-teurer-aber-sonst-bleibt-alles-wie-es-ist/

Das Deutschlandticket wird teurer – aber sonst bleibt alles, wie es ist?

27. September 2024 - Das Deutschlandticket ist ein Erfolgsmodell, ungeachtet aller Probleme bei der Umsetzung. Aus unserer Sicht war die Schaffung eines einheitlichen und bezahlbaren Tickets eine wichtige und richtige Entscheidung, um den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr zu stärken und Menschen zu ermuntern, vom Individualverkehr auf die “Öffentlichen” umzusteigen. Dass man zunächst das entsprechende Angebot und die Kapazitäten hätte schaffen müssen, ist bereits oft genug diskutiert worden. Wir nehmen es jedoch als positives Signal, dass der Mut da war, die Entscheidung für dieses Ticket zu fällen.
https://www.mobifair.eu/2024/09/das-deutschlandticket-wird-teurer-aber-sonst-bleibt-alles-wie-es-ist/

Kurzfristiger Gewinn statt langfristiger Effizienz?

04. Oktober 2024 - Man stelle sich vor, man besitzt ein Unternehmen, das weltweit den Logistikmarkt prägt, mit Luft-, See- und LKW-Transport. Kunden auf der ganzen Welt nutzen die breite Palette logistischer Dienstleistungen. Außerdem hat man das Güterverkehrsunternehmen, das trotz schwieriger Zeiten der größte Anbieter in diesem Bereich in Europa ist. Was könnte man mit diesen beiden großen Playern der Verkehrsbranche machen? Richtig, man verkauft das Gewinnbringende und versucht das strauchelnde Unternehmen irgendwie auf dem Rücken der Beschäftigten zu sanieren. mobifair meint, da hätte es bessere Alternativen gegeben.
https://www.mobifair.eu/2024/10/kurzfristiger-gewinn-statt-langfristiger-effizienz/

Zerschlagung statt Innovation

11. Oktober 2024 - „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 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.
https://www.mobifair.eu/2024/10/zerschlagung-statt-innovation/

Ankündigung: mobifair-Mitgliederversammlung 2024

11. Oktober 2024 - Ein Jahr ist rum. Es ist wieder so weit. Am 14. November 2024 findet im Esperanto in Fulda die Mitgliederversammlung des Vereins mobifair statt. Der Vorstand wird über die Projekt- und Recherchearbeit sowie die Vereinsentwicklung berichten. Grußwort spricht Edwin Atema zum Thema Arbeitnehmerschutz vor Ausbeutung in Lieferketten. Er begleitete LKW-Fahrer u. a. bei der Aktion an der Raststätte Gräfenhausen.
https://www.mobifair.eu/2024/10/ankuendigung-mobifair-mitgliederversammlung-2024/

Rückblick und Ausblick

24. Oktober 2024 - In Karlstadt trafen sich das mobifair-Präsidium, der Vorstand und das Team zur jährlichen Klausur und Präsidiumssitzung. Der Verein mobifair und die mobifair GmbH befinden sich in einer herausfordernden Zeit. Gemeinsam reflektierte man die Arbeit, stellte sich der Situation und führte eine Standortbestimmung durch. Der Rückblick auf das vergangene Jahr machte deutlich, dass mobifair wichtiger denn je ist. Die Verkehrsbranche befindet sich an einem Scheideweg. Es gibt hohe Ansprüche an den Güter- und Personenverkehr und zu wenig Geld und Zeit. „mobifair sieht seine Aufgabe darin, den Scheinwerfer auf die Menschen zu richten, die in einer von Zahlen bestimmten Welt, im Mittelpunkt stehen müssen", bilanzierte der Vorsitzende des Präsidiums, Reiner Bieck.
https://www.mobifair.eu/2024/10/rueckblick-und-ausblick/

Kurz notiert: Hauptsache es kommt was?

01. November 2024 - 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."
https://www.mobifair.eu/2024/11/gewalt-ist-kein-berufsrisiko/

Gewalt ist kein Berufsrisiko

07. November 2024 - In Kürze erscheint der Seminarkatalog der EVA Akademie mit den neuen Seminarangeboten für das Kalenderjahr 2024. Über die Veranstaltungen, die unsere Referenten Christian Gebhardt und Manuel Poblotzki als Seminarleiter begleiten, möchten wir euch vorab bereits informieren.
https://www.mobifair.eu/2023/09/mobifair-seminarangebote-fuer-2024/

mopinio 03/2024

15. November 2024 - Gemeinnutz geht vor Eigennutz und das sollte allen klar sein, die derzeit über die ach so notwendige Zerschlagung der Deutschen Bahn AG fantasieren. Irgendwelche Argumente, aus welchen nachvollziehbaren Gründen das System Eisenbahn dann leistungsfähiger werden würde, nennen diese Damen und Herren allerdings nicht.
https://www.mobifair.eu/2024/11/mopinio-03-2024/

mobifair-Mitgliederversammlung 2024

20. November 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.
https://www.mobifair.eu/2024/11/mobifair-mitgliederversammlung-2024/

Faire Mobilität – Interview mit Anna Weirich

28. November 2024 - mobifair: mobifair verfolgt bereits seit Jahren die Arbeit von Faire Mobilität. Schön, dass wir unseren Lesern mit diesem Interview nun einen Einblick in diese Arbeit geben können. Anna was machst du eigentlich, wenn du für die Faire Mobilität im Einsatz bist?
https://www.mobifair.eu/2024/11/faire-mobilitaet-interview-mit-anna-weirich/

Gerichte entscheiden für die Lokführer

05. Dezember 2024 - mobifair, EVG und DGB Rechtsschutz hilft! 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.
https://www.mobifair.eu/2024/12/gerichte-entscheiden-fuer-die-lokfuehrer/

VP-mobifair - Zukunftsklausur

12. Oktober 2024 - Liebe Kolleginnen und Kollegen, das Aufdecken krimineller und dubioser Machenschaften in der Verkehrsbranche ist ein wichtiger Teil des mobifair-Vereinszwecks. Fair ist, wer ehrlich unterwegs ist. Tarifbindung und Kontrolle sind entscheidend, um schwarze von weißen Schafen zu unterscheiden. Helft mit und lasst uns gemeinsam für faire Beschäftigungsverhältnisse eintreten und diese schützen.
https://www.mobifair.eu/2024/12/vp-mobifair-zukunftsklausur/

mopinio 04 2024

13. Dezember 2024 - 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 Work-shops oder bei unseren Recherchen und der Unterstützung von Kolleginnen und Kollegen, die auf unsere Hilfe angewiesen sind.
https://www.mobifair.eu/2024/12/mopinio-04-2024/

MOPINIO

mopinio 1/2024

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

Versäumnisse aus der Vergangenheit bei der Infrastruktur, verfehlte politische Entscheidungen einer schon fanatisch gelebten Liberalisierungspolitik und falsche unternehmerische Entscheidungen legen gerade die Axt an große Staatsunternehmen nicht nur in Deutschland. Die Privaten Eisenbahnen werden diese Lücke jedoch nicht füllen können, denn es geht um Volkswirtschaftliche Ziele unserer Mobilität der Zukunft und Fairness in der Branche, mit einer Gesamtversorgung an Güterverkehr, guten Beschäftigungsbedingungen und einer staatlich gesteuerten Verlagerungspolitik auf die Schiene. Deshalb ist auch die DB AG als integrierter Gesamtkonzern unverzichtbar und deshalb ist auch DB Cargo mit dem gesamten Leistungsangebot ohne Alternative.
https://www.mobifair.eu/2024/03/mopinio-01-2024/

mopinio 2/2024

Verspätungen, Zugausfälle, Personalmangel und zu wenig Geld, das sind die derzeitigen Schlagworte im Nahverkehr auf der Schiene (SPNV). mobifair e. V., ein arbeitnehmernaher Verein, der sich schwerpunktmäßig mit einem fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft beschäftigt, hat die derzeitige Situation im SPNV zum Anlass und die Branche unter die Lupe genommen. Der Bericht stellt den Erfolg des Wettbewerbs in diesem Sektor in Frage. “Vor 28 Jahren wurde der Markt liberalisiert. Damals hat man sich mehr Verkehr für weniger Geld versprochen. Ein Liberalisierungsmärchen, das sich nicht erfüllt hat.” erklärt Dirk Schlömer, Vorsitzender des mobifair Vorstands. “Der Wettbewerb im SPNV ist im Grunde ausschließlich steuerfinanziert und die Unternehmenslandschaft ist weitaus kleiner als gedacht. Viele Marken gehören nur wenigen Unternehmen“.

Was Schlömer in dieser Kürze ausführt, hat mobifair e. V. ausführlich recherchiert. Die vier nennenswerten privaten Unternehmen verfügen danach über einen Marktanteil von zusammen rund 14 %. Zwei davon, BeNEX und National-Express sind britische Börsenunternehmen mit einem Kursverlust von jeweils rund 40 % in den letzten zwei Jahren, die ehemalige SNCF-Tochter Eurobahn sucht einen neuen Eigentümer. Go-Ahead, ehemals in Privateigentum, gehört mittlerweile den Österreichischen Bundesbahnen ÖBB und trägt nun den Namen Arverio. Allein die RATH-Gruppe steht als familiengeführtes und langsam gewachsenes Unternehmen mit einem Marktanteil von 2 % solide dar.

Alle anderen Bahnen inklusive der DB Regio AG gehören nach der Untersuchung von mobifair e. V. öffentlichen Eigentümern. „Der Wettbewerb wurde von Aufgabenträgern und Unternehmen lange schöngerechnet. Die rund 30 % Leistungssteigerung seit 1996 wurden teuer erkauft. Es wurde auf Verschleiß gefahren, beim Material, bei der Infrastruktur, bei den Beschäftigten und selbst beim Ertrag der Unternehmen. “Es dauert lange, bis die Mängel flächendeckend so sichtbar werden, aber jetzt stehen die Menschen auf den Bahnsteigen und die Züge kommen nicht.“ stellt Dirk Schlömer fest. mobifair fordert hier ein grundsätzliches Umdenken „Wir sollten uns die Länder zum Vorbild nehmen, in denen die Bahn funktioniert, wie die Schweiz und Österreich“, erklärt Reiner Bieck, Vorsitzender des mobifair Präsidiums. „Unsere Kolleginnen und Kollegen in allen SPNV-Unternehmen wollen gute Leistung erbringen, aber dafür müssen dann auch die Rahmenbedingungen stimmen. Darüber brauchen wir einen ehrlichen Diskurs in der gesamten Branche.“ Noch mehr künstlich geschaffener Wettbewerb kann dabei aus Sicht von mobifair nicht die Lösung sein. Stattdessen sollte die Direktvergabe von Verkehrsleistungen wieder gestärkt werden. Damit ließe sich auch während laufender Verträge genügend nachsteuern, um auf Veränderungen zu reagieren, bevor Unternehmen Insolvenz anmelden müssen, Beschäftigte ihre Arbeit verlieren und Bahnen nicht mehr fahren. Zulässig ist sie nach EU-Recht allemal, insbesondere um eine dringend nötige Verbesserung der Qualität bei guten Sozialstandards im Nahverkehr auf der Schiene zu erreichen und diese auch auf Dauer zu gewährleisten.
https://www.mobifair.eu/wp-content/uploads/2024/08/mopinio-02-2024-web.pdf

mopinio 3/2024

Gemeinnutz geht vor Eigennutz und das sollte allen klar sein, die derzeit über die ach so notwendige Zerschlagung der Deutschen Bahn AG fantasieren. Irgendwelche Argumente, aus welchen nachvollziehbaren Gründen das System Eisenbahn dann leistungsfähiger werden würde, nennen diese Damen und Herren allerdings nicht.

Es ist ein Armutszeugnis deutscher Politik, sich selbst nicht mehr zuzutrauen, als zu behaupten, dass es andere besser können. Dabei geht es auch nicht allein um die Deutsche Bahn AG, sondern um das komplette System Schiene mit Deutscher Bahn AG und all den anderen öffentlichen und privaten Eisenbahnen. Statt neoliberalen Fantasien zu folgen und die lukrativen Teile des Konzerns gierigen Unternehmen zuzuschustern, gehören volkswirtschaftliche Ziele in den Fokus. Die Schiene ist Daseinsfürsorge und systemrelevant für Wirtschaft und Bevölkerung.

Deshalb kann und darf sich der Staat auch nicht aus der Verantwortung stehlen. Aus Fehlern lernen heißt in diesem Fall auch, einen Blick nach Großbritannien zu wagen. Dort muss nun mit viel Aufwand und Geld der Scherbenhaufen der Privatisierung in den vergangenen Jahrzehnten wieder mühsam zusammengesetzt werden.

Was die Schiene braucht, sind langfristige Konzepte, Investitionen und weniger Hin und Her selbst ernannter Eisenbahnexperten.
http://www.mobifair.eu/wp-content/uploads/2024/11/mopinio_24-03_web.pdf

mopinio 4/2024

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 Work-shops 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.
http://www.mobifair.eu/wp-content/uploads/2024/12/mopinio_24-04_web.pdf

PRESSEMITTEILUNGEN

mobifair stellt Wettbewerb im Schienennahverkehr in Frage

02. August 2024 - Verspätungen, Zugausfälle, Personalmangel und zu wenig Geld, das sind die derzeitigen Schlagworte im Nahverkehr auf der Schiene (SPNV). mobifair e. V., ein arbeitnehmernaher Verein, der sich schwerpunktmäßig mit einem fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft beschäftigt, hat die derzeitige Situation im SPNV zum Anlass und die Branche unter die Lupe genommen. Der Bericht stellt den Erfolg des Wettbewerbs in diesem Sektor in Frage. "Vor 28 Jahren wurde der Markt liberalisiert. Damals hat man sich mehr Verkehr für weniger Geld versprochen. Ein Liberalisierungsmärchen, das sich nicht erfüllt hat." erklärt Dirk Schlömer, Vorsitzender des mobifair Vorstands. "Der Wettbewerb im SPNV ist im Grunde ausschließlich steuerfinanziert und die Unternehmenslandschaft ist weitaus kleiner als gedacht. Viele Marken gehören nur wenigen Unternehmen“.

Was Schlömer in dieser Kürze ausführt, hat mobifair e. V. ausführlich recherchiert. Die vier nennenswerten privaten Unternehmen verfügen danach über einen Marktanteil von zusammen rund 14 %. Zwei davon, BeNEX und National-Express sind britische Börsenunternehmen mit einem Kursverlust von jeweils rund 40 % in den letzten zwei Jahren, die ehemalige SNCF-Tochter Eurobahn sucht einen neuen Eigentümer. Go-Ahead, ehemals in Privateigentum, gehört mittlerweile den Österreichischen Bundesbahnen ÖBB und trägt nun den Namen Arverio. Allein die RATH-Gruppe steht als familiengeführtes und langsam gewachsenes Unternehmen mit einem Marktanteil von 2 % solide dar.

Alle anderen Bahnen inklusive der DB Regio AG gehören nach der Untersuchung von mobifair e. V. öffentlichen Eigentümern. „Der Wettbewerb wurde von Aufgabenträgern und Unternehmen lange schöngerechnet. Die rund 30 % Leistungssteigerung seit 1996 wurden teuer erkauft. Es wurde auf Verschleiß gefahren, beim Material, bei der Infrastruktur, bei den Beschäftigten und selbst beim Ertrag der Unternehmen. "Es dauert lange, bis die Mängel flächendeckend so sichtbar werden, aber jetzt stehen die Menschen auf den Bahnsteigen und die Züge kommen nicht.“ stellt Dirk Schlömer fest. mobifair fordert hier ein grundsätzliches Umdenken „Wir sollten uns die Länder zum Vorbild nehmen, in denen die Bahn funktioniert, wie die Schweiz und Österreich“, erklärt Reiner Bieck, Vorsitzender des mobifair Präsidiums. „Unsere Kolleginnen und Kollegen in allen SPNV-Unternehmen wollen gute Leistung erbringen, aber dafür müssen dann auch die Rahmenbedingungen stimmen. Darüber brauchen wir einen ehrlichen Diskurs in der gesamten Branche.“ Noch mehr künstlich geschaffener Wettbewerb kann dabei aus Sicht von mobifair nicht die Lösung sein. Stattdessen sollte die Direktvergabe von Verkehrsleistungen wieder gestärkt werden. Damit ließe sich auch während laufender Verträge genügend nachsteuern, um auf Veränderungen zu reagieren, bevor Unternehmen Insolvenz anmelden müssen, Beschäftigte ihre Arbeit verlieren und Bahnen nicht mehr fahren. Zulässig ist sie nach EU-Recht allemal, insbesondere um eine dringend nötige Verbesserung der Qualität bei guten Sozialstandards im Nahverkehr auf der Schiene zu erreichen und diese auch auf Dauer zu gewährleisten.

Der mobifair-Branchenreport zum SPNV ist Teil der aktuellen Ausgabe der mobifair-Zeitschrift mopinio und hier auf der Homepage von mobifair e. V. abrufbar

https://www.mobifair.eu/wp-content/uploads/2024/08/PM-2408012-mobifair-stellt-Wettbewerb-im-Schienennahverkehr-in-Frage.pdf

MITGLIEDERVERSAMMLUNG

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 aus- zubauen, sondern plane auch grenzüberschreitende Verbindungen. Ein besonderes Augenmerk liege der- zeit 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 Föderation (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 Beispielen, 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 Lan- destariftreue- und Vergabegesetzen. Ein zentrales Thema war das Bundestariftreuegesetz, dessen politischer Prozess weiterhin von Unsicherheiten geprägt sei. mobifair hinterfragte zudem den Wettbewerb im Schienennahverkehr. 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 Fort- schritte 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 Ausschreibungs- verfahren 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 Vergabewettbewerb, Qualitätsstandards

und Handlungsmöglichkeiten für Beschäftigte. Regelmäßiger Austausch mit Gewerkschaften und Verbänden ergänzt diese Arbeit. Die finanzielle Lage des SPNV bleibt angespannt.

Manuel Poblotzki stellte in Vertretung von Dirk Schlömer den aktuellen Stand der geleisteten Arbeit der mobifair Zertifizierungs- und Beratungs-GmbH für 2024 vor. Die Seminarauslastung sei nicht vollständig zufriedenstellend gewesen; dennoch konnten einige ausgefallene Veranstaltungen durch Alternativen kompensiert wer- den. 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. 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 Gefahrpunkts 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.“

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.

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 nochmals 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.

AKTIONEN

16. Januar 2024 – **Verkehrspolitischer Austausch mit niedersächsischen Verkehrsminister**

mobifair und EVG trafen sich online zum Gespräch mit Olaf Lies, Minister für Wirtschaft, Bauen, Verkehr und Digitalisierung Niedersachsens. Themen waren vor allem der niedersächsische Nahverkehr, 49 Euro Ticket, Personalnot und auch der Schienengüterverkehr. Zudem war die Sicherheit von Fahrgästen und Beschäftigten ein Thema. Die Zukunft des 49-Euro-Deutschlandtickets ist immer wieder ein wichtiger Gesprächspunkt. Natürlich ging es auch hier in erster Linie ums Geld, denn die Sinnhaftigkeit eines solchen Tickets stellt niemand mehr in Frage. Damit aber auch Leistung und Beschäftigungskonditionen stimmen muss die Finanzierung des Tickets auch in den kommenden Jahren von Bund und Ländern gesichert sein sonst drohen Preiserhöhungen oder Leistungskürzungen. Olaf Lies erklärte, dass Niedersachsen bereit sei, den notwendigen Beitrag für eine Preisstabilität und ausreichende Finanzierung im Land zu leisten. Für dieses Jahr wären die Geldmittel besser als befürchtet und damit ausreichend eingeschätzt. Allerdings müsse die Finanzierung und damit auch die Preishöhe für die Jahre ab 2025 noch zwischen Bund und Ländern verhandelt werden. Zudem wären die Auswirkungen von eventuellen Kürzungen des Bundes im Rahmen der Haushaltskürzungen derzeit noch unklar. Lies will zudem weitere Ermäßigungen für bestimmte Gruppe wie Schüler:innen, Studierende, Auszubildende, Alleinerziehende und Senior:innen. Er führte dazu weiter aus, dass Niedersachsen zusammen mit den kommunalen Aufgabenträgern die Einführung eines auf 29 Euro reduzierten Deutschlandtickets für Schüler:innen, Auszubildende und Freiwilligendienstleistende plane. Angesichts der großen Nachfrage nach dem Deutschlandticket muss es aber auch darum gehen, das Angebot im ÖPNV auszubauen – auch um Überlastungssituationen vorzubeugen. Dafür fordert der Verkehrsminister zusätzliche Bundes- und Landesmittel für den Nahverkehr, die leider derzeit nicht absehbar sind. Bezüglich des Ausschreibungswettbewerbs forderte Dirk Schlömer gemeinsam mit der EVG eine deutliche Verbesserung des Tariftreue- und Vergabegesetzes in Niedersachsen, wie auch im Koalitionsvertrag vorgesehen. Dabei geht es vor allem darum, den Personalübergang bei Betreiberwechseln zu den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen verbindlich für alle Beschäftigten abzusichern und bei den Ausschreibungen repräsentative Tarifverträge vorzugeben. Die Erfahrung hat gezeigt, dass es zudem entscheidend ist, wie diese Mindesttarifvorgaben konkret ausgewählt werden, damit Niedrigtarife keine Chance mehr haben als repräsentativ ausgewählt zu werden. Olaf Lies versprach, dass mobifair und EVG in die Neufassung des Gesetzes eng eingebunden werden. Ein weiterer Austausch wurde vereinbart. Auch der Infrastrukturausbau und die Reaktivierung von Bahnstrecken wurde thematisiert. Verkehrsminister Lies nahm die Einladung zu weiteren Gesprächen dazu beim EVG-Landesverband Niedersachsen an. Angesichts der großen Rangierbahnhöfe Maschen und Seelze sowie der Bedeutung des Schienengüterverkehrs für die niedersächsische Automobil- und Stahlindustrie ging es auch um Unterstützung bei dessen Förderung sowie bei der Einführung der Digitalen Automatischen Mittelpufferkupplung (DAK). https://www.mobifair.eu/2024/01/verkehrspolitischer-austausch-mit-niedersaechsischen-verkehrsminister/

09. Feburar 2024 – **Im Gespräch mit der Bremer Verkehrssenatorin**

mobifair und die EVG setzen die Gespräche mit den Verkehrsminister*innen der Bundesländer fort. Diese Woche mit Özlem Ünsal, die seit Juli 2023 Senatorin für Bau, Mobilität und Stadtentwicklung des Landes Bremen ist. Dabei ging es vor allem um den Bremer Nahverkehr inklusive der Werke, aber auch um den Fachkräftemangel und den Hafen-Güterverkehr.

Beim Ausschreibungswettbewerb im Nahverkehr setzt sich mobifair für ein Umdenken ein. Nach 28 Jahren Wettbewerb ein Marktanteil von unter 10% bei den „echten“ privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen sei keine Erfolgsgeschichte, so mobifair-Vorstand Dirk Schlömer. Stattdessen konkurrierten überwiegend Unternehmen in öffentlichem (in- und ausländischem) Eigentum um Aufträge und öffentliche Gelder. Der Wettbewerb in dieser Form funktioniere offensichtlich nicht, wie die Erfahrungen der letzten Jahre zeigten. Vergabeverfahren wurden zuletzt immer langwieriger, komplexer, weniger plan- und kalkulierbar und kostenintensiver. Und immer öfter werden geforderte Leistungen nicht erbracht. So wurde gerade Ende Januar angekündigt, dass der Verkehrsvertrag über das Hansenetz mit dem Unternehmen Metronom wegen großer Probleme hinsichtlich Auskömmlichkeit, Qualität und Zuverlässigkeit des Angebots aufgehoben und neu vergeben werden soll. Das betrifft auch die Strecke Hamburg-Bremen. Die Lösung für diese Probleme sei sicher nicht „noch mehr Preiswettbewerb“, sondern ein Umdenken hin zu Qualität und Stabilität.

Auch die Zukunft des DB-Werks Bremen sowie mögliche Instandhaltungskapazitäten für die kommenden Alstom-Züge des Expresskreuznetzes Bremen/Niedersachen wurden thematisiert. Senatorin Ünsal sagte Unterstützung zu und nahm die Einladung zu weiteren Gesprächen an.

Zudem war das 49-Euro-Deutschlandtickets ein wichtiges Gesprächsthema. Die Bremer Senatorin berichtete, dass die kürzliche Einigung bezüglich Preisstabilität für jedes Jahr durch Nutzung der Restmittel schwierig war. Allerdings bedarf es für die zukünftigen Vereinbarungen für die Jahre ab 2025 zwischen Bund und Ländern einer gemeinsamen Kraftanstrengung. Bremen sei gewillt das Deutschlandticket dauerhaft zu erhalten. Zudem prüft Bremen einen 29-Euro-Sozialtarif für das Deutschlandticket einzuführen. Wichtig ist aus Sicht von mobifair und der EVG, dass die Finanzierung des Tickets auch in den kommenden Jahren von Bund und Ländern gesichert wird und es möglichst preisstabil bleibt. Angesichts der großen Nachfrage nach dem Deutschlandticket muss es aber auch darum gehen, das Angebot auszubauen. Die Bereitstellung der dafür notwenigen zusätzlichen Bundes- und Landesmittel ist leider derzeit nicht wahrscheinlich.

Angesichts der großen Bedeutung des Hafens ging es auch um den Schienengüterverkehr von und nach Bremerhaven. Wegen der hohen Auslastung ist der Ausbau für mehr Schienenkapazitäten notwendig. Deshalb ist auch die ab 2027 geplante Sanierung des Hochleistungskorridors Bremen-Bremerhaven wichtig.

Hinsichtlich des auch in Bremen zunehmenden Fachkräftemangels im Verkehrssektor wurde ein „Runder Tisch Fachkräfte-Offensive“ nach dem Vorbild Bayerns angeregt.

An dem Gespräch nahmen der EVG-Vorsitzende Martin Burkert, der stellvertretende Bremer EVG-Landesverbandsvorsitzende Ronald Ditte, der Vorsitzende von mobifair, Dirk Schlömer sowie Dirk Bohlmann aus EVG-Geschäftsstelle Bremen teil.
https://www.mobifair.eu/2024/02/im-gespraech-mit-der-bremer-verkehrssenatorin/

19. Feburar 2024 – **Verkehrspolitischer Austausch mit neuem brandenburgischen Verkehrsminister Genilke**

Die EVG und mobifair setzen die Gespräche mit den Verkehrsminister:innen der Bundesländer fort mit Rainer Genilke, seit November 2023 Minister für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg. Dabei ging es vor allem um den brandenburgischen Nahverkehr einschließlich der Beschäftigungsbedingungen, aber auch um den Güterverkehr.Die Zukunft des SPNV und des 49-Euro-Deutschlandtickets war ein wichtiger Gesprächspunkt. Einerseits hat Brandenburg in der jüngeren Vergangenheit seine SPNV-Verkehrsleistungen erheblich gesteigert, das Angebot mit mehr Zügen, mehr Haltestellen und engerer Taktung ausgeweitet. Andererseits war der gegebene Ausblick weniger positiv: es gebe erhebliche Kostensteigerungen und insgesamt große Haushaltsherausforderungen, sodass die Gelder knapper würden. Der Bund wolle die Regionalisierungsmittel nicht steigern und die Länder hätten keine finanziellen Spielräume. Daher müsse man die Nutzerfinanzierung steigern und solle den Preis des Deutschlandticktes anheben. Die EVG setzt sich dafür ein, dass das Deutschlandticket ein nachhaltiger Erfolg wird: für Fahrgäste, für die Verkehrsunternehmen, aber vor allem auch für die Beschäftigten. Wichtig ist aus Sicht der EVG, dass die Finanzierung des Tickets auch in den kommenden Jahren von Bund und Ländern gesichert wird und es möglichst preisstabil bleibt. Es zeigte sich hinsichtlich der möglichen Finanzmittel ein Grunddissens zwischen Schuldenbremse und damit verbundenem Anpassen an das damit finanziell Leistbare und dem Abschaffen bzw. zumindest der Reform der Schuldenbremse, um Zukunftsinvestitionen in die Infrastruktur sowie die Klima- und Verlagerungsziele abzusichern und weiter im benötigten Umfang zu ermöglichen. Bezüglich des Ausschreibungswettbewerbs setzt sich die EVG gemeinsam mit dem Verein mobifair für konkrete Anforderungen an deren künftige Ausgestaltung sowie des Tariftreue- und Vergabegesetzes Brandenburgs ein. Dabei geht es vor allem darum, den Personalübergang bei Betreiberwechseln zu den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen verbindlich für alle Beschäftigten abzusichern und bei den Ausschreibungen repräsentative Tarifverträge vorzugeben. Eine eigentlich geplante Gesetzesnovellierung mit möglichen Verbesserungen hinsichtlich des Personalübergangs ist angesichts der diesen Herbst endende Legislaturperiode nicht mehr wahrscheinlich. Auch der Infrastrukturausbau und die Reaktivierung von Bahnstrecken wurde thematisiert: Beim großen Verkehrsprojekt i2030 der Länder Berlin und Brandenburg sind erfreulich viele Schienenprojekte vorgesehen, wie beispielsweise die Potsdamer Stammbahn sowie der Ausbau von S-Bahn-Strecken nach Brandenburg. Allerdings stehen auch viele dieser Vorhaben unter Finanzierungsvorbehalt. Angesichts der Betroffenheit Brandenburgs vom Transit-Verkehr ging es auch um die Unterstützung des Schienengüterverkehr bei dessen Förderung sowie bei der Einführung der Digitalen Automatischen Mittelpufferkupplung (DAK). Damit würde insbesondere der Einzelwagenverkehr wettbewerbsfähiger und die Güterverlagerung auf die ökologische Schiene entscheidend befördert. An dem Gespräch nahmen der EVG-Vorsitzende Martin Burkert, der Brandenburger EVG-Landesverbandsvorsitzende Sebastian Rüter, der Vorsitzende von mobifair, Dirk Schlömer sowie Crispin Kallinger aus EVG-Geschäftsstelle Potsdam teil.

https://www.mobifair.eu/2024/02/verkehrspolitischer-austausch-mit-neuem-brandenburgischen-verkehrsminister-genilke/

15. März 2024 – **DB Cargo – Demonstration für die Vernunft**

Vom Schienengüterverkehr wird viel erwartet. Er soll einen Großteil der Verkehrswende stemmen, damit die Klimaziele erreicht werden können. Doch dafür sind dann auch die richtigen Rahmenbedingungen nötig. Doch anstatt DB Cargo in die richtige Richtung zu führen und den Weg in die Zukunft zu ebnen, wird vom DB Cargo-Vorstand das Gegenteil in Angriff genommen. Ein Schrumpfkurs mit Ausgliederungen, das wollen und werden die Beschäftigten nicht hinnehmen.Gestern fand anlässlich der Aufsichtsratssitzung von DB Cargo eine Demonstration in Mainz vor der DB Cargo-Zentral statt. Die Kolleginnen und Kollegen machten den Ernst der Situation deutlich. Unter dem Motto „Wir sehen rot! – Kein Kahlschlag bei der DB Cargo.“ fanden sich hunderte Betroffene, Gewerkschafter*innen und Unterstützer*innen zusammen.Die zahlreichen Rednerinnen und Redner fanden deutliche Worte. Von einem Versagen des Vorstands war die Rede und der Zerschlagung der DB Cargo. Die Axt soll gerade an den operativen Bereich angelegt werden, von Lokführern bis zum Kundenservice. Stellen sollen abgebaut werden, obwohl das Gegenteil notwendig wäre. Eine kostspielige Berateragentur wurde angeheuert, statt mit den Kolleg*innen und Kollegen zu sprechen die die Problem vor Ort kennen. Die Gewerkschaft und die Betriebsrät*innen haben Lösungsansätze erarbeitet und zeigten sich für einen Austausch bereit. Dies wurde aber von der DB Cargo-Spitze abmoderiert. Stattdessen werden Ausflüchte gesucht und die Fehler auf andere geschoben. Den Beschäftigten reicht es. Sie wurden von zahlreichen Redner*innen unterstützt. Die Politik war vor Ort, unter anderem der rheinland-pfälzische Minister für Arbeit, Soziales, Transformation und Digitalisierung, Alexander Schweitzer, die Vorsitzende der SPD Landtagsfraktion, Sabine Bätzing-Lichtenthäler und der Parteivorsitzende der Linken und EU-Abgeordneter Martin Schirdewan. Solidaritätsbekundungen kamen von von Cristina Tilling, Abteilungsleiterin für den Landverkehr bei der ETF, des Europäischen Dachverbandes der Transportgewerkschaften. Cosima Ingenschay stellvertretende Vorsitzende der EVG und der Gesamtbetriebsratsvorsitzende und europäische Betriebsrat von DB Cargo, Jörg Hensel ergriffen das Wort und berichteten von der festgefahrenen Aufsichtsratssitzung. Der DGB war vertreten, sowie viele Betriebsrät*innen und Gerwerkschafter*innen. Der Tenor war eindeutig. Die DB Cargo-Führung hat versagt und duckt sich weg. Verkehrswende und Erreichung der Klimaziele funktionieren nur mit einer gesunden DB Cargo. Eine Veränderung werde nur gelingen, wenn die Beschäftigten mit ins Boot geholt werden. Soziale Rahmenbedingung statt Stellenabbau, Tarifflucht und Zerschlagung des Unternehmens.
Detlef Felde, BR-Vorsitzender, Wahlbetrieb C 4 Frankfurt bei DB Cargo brachte es auf den Punkt: „Sehr geehrte Vorstände der DB Cargo, wir Beschäftigten können DB Cargo, Sie können es nicht.“ mobifair steht an der Seite der Kolleginnen und Kollegen. Ein klares Bekenntnis zu DB Cargo ist aus unserer Sicht gefragt und keine weiteren Liberalisierungsexzesse. Soll die Verkehrsverlagerung funktionieren, dann werden alle Unternehmen auf der Schiene gebraucht. Theoretisch geht es um eine Verdreifachung des Schienengüterverkehrs bis 2050. Was jetzt vom Bahnvorstand und vom Vorstand der DB Cargo getan wird, ist der falsche Weg und eine Bankrotterklärung!wenig Unterstützung erhält. Deshalb fordert mobifair eine deutliche Erhöhung dieser Mittel.
https://www.mobifair.eu/2024/03/db-cargo-demonstration-fuer-die-vernunft/

12. April 2024 – **DB Cargo - Systemrelevant**

Es wird viel getan von seitens des GBR von DB Cargo und der EVG, um gegenüber der Politik und dem Unternehmen klare Kante zu zeigen. Auch mobifair hat in seiner letzten Ausgabe der mopinio viel über den Schienengüterverkehr berichtet. Nun gab es die Gelegenheit, zusammen mit der Spitze der NRW SPD in Duisburg den Dreh- und Angelpunkt des großen Logistikunternehmens zu besuchen. Die Zentrale von DB Cargo befindet sich zwar in Mainz, doch in Duisburg, dem nördlichsten Zipfel des Rheinlandes, spielt die Musik. Dort werden sämtliche Verkehre von DB Cargo, national und international disponiert. Auf Einladung des BR-Vorsitzenden Kay Gottschall und des BR Vorsitzenden WB Duisburg, Heinz Frielingsdorf, kamen Sarah Philipp, Landesvorsitzende der NRW SPD, sowie Parlamentarische Geschäftsführerin der SPD-Landtagsfraktion, sowie Lena Teschlade, Arbeits- und Sozialpolitische Sprecherin der SPD-Landtagsfraktion, nach Duisburg. Dirk Schlömer nahm als mobifair Vorstand ebenfalls an dem Besuch im Kundenservicecenter der DB Cargo in Duisburg teil. Der Vorsitzende des Betriebsrates erklärte bei der Einführung, dass NRW von den Schrumpfplänen und auch der Verlagerung des kombinierten Verkehrs (KV) in Cargo-Tochterunternehmen besonders betroffen ist. Mehrere hundert Arbeitsplätze stehen auf der Kippe. Doch auch die schlechte Konjunktur führt nach Aussage der Bahnvertreter zu Problemen. Doch das Wesentliche ist wohl derzeit in drei wichtige Kategorien aufgeteilt. Brüssel muss endlich erkennen, dass es nicht um die Vollendung eines zügellosen Wettbewerbs gehen kann, wenn das wichtigste Ziel für die Menschen in Europa, die Erreichung der Klimaschutzziele, sein sollte. Damit müssen alle Schritte unterbleiben, die einzig gegen die großen Güterbahnen in Europa sind und somit auch die Strukturen eines flächendeckenden Eisenbahngüterverkehrs in Gefahr bringen. Die Berliner Politik muss sich mit klaren Aussagen und Taten hinter DB Cargo stellen und ein Konzept entwickeln, mit dem der Einzelwagenverkehr, der KV und Ganzzugverkehr insgesamt gegenüber dem LKW bevorteilt wird, damit Verlagerungsziele überhaupt erreichbar sind. Die Deutsche Bahn AG und DB Cargo müssen zudem einen deutlichen Richtungswechsel vollziehen. Eine Schrumpfbahn wird die Verlagerung von der Straße auf die Schiene nicht leisten können. Eine reine ertragsgesteuerte Unternehmenspolitik kann den volkswirtschaftlichen Verpflichtungen, die aus Sicht von mobifair auch für die DB Cargo gelten muss, nicht gerecht werden. Die Zielbestimmung muss also dringend überprüft werden. Positiv sieht Dirk Schlömer die Entwicklung einer neuen Förderrichtlinie für den Einzelwagenverkehr, die derzeit im Bundesverkehrsministerium erarbeitet wird. „Noch ist zwar nichts in trockenen Tüchern, aber der Wille ist da, dass mit einer neuen Förderrichtlinie mit Zustimmung aus Brüssel der Einzelwagenverkehr weiter bezuschusst werden kann.“ Allerdings sind darüber hinaus noch einige Fragen offen. So gibt es weitere Fördermöglichkeiten, die den Kreis der interessierten Unternehmen deutlich ausweiten können. Hier sieht mobifair die Gefahr, dass bei gleichbleibenden Mitteln von derzeit 300 Mio. Euro jährlich, der Einzelwagenverkehr zu wenig Unterstützung erhält. Deshalb fordert mobifair eine deutliche Erhöhung dieser Mittel.
https://www.mobifair.eu/2024/04/db-cargo-systemrelevant/

25. April 2024 – **Verkehrsausschreibungen: Wie machen es die Niederlande?**

Wie funktionieren Verkehrsausschreibungen bei unseren Nachbarn in den Niederlanden und welche Rolle spielen dabei Lohn- und Sozialstandards? Diesen Fragen ist mobifair in einem Workshop in Utrecht nachgegangen, an dem Gewerkschafts- und Unternehmensvertreter*innen teilgenommen haben. Personalmangel, Rekrutierung im Ausland, hohe Arbeitsbelastung, Druck auf die Arbeitsbedingungen, ein ansteigender Krankenstand und gekürzte Verkehrsleistungen. Die Situationsbeschreibung der Kollegen von der niederländischen Gewerkschaft FNV klingt vertraut. Grundsätzlich gilt natürlich auch in den Niederlanden die EU-Verordnung 1370/2007, die vieles im Bereich öffentlicher Verkehrsvergaben regelt. Durch nationale Gesetzgebung gibt es aber einige interessante Unterschiede zu Deutschland: So müssen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Laufe des Vergabeverfahrens die Öffentlichkeit, wie z.B. die Fahrgäste, einbeziehen, etwa hinsichtlich neuer Fahrpläne.

Personalübergang bei Betreiberwechsel

Aus deutscher Beschäftigtensicht besonders interessant ist die Regelung, dass einen Monat nach der Vergabeentscheidung Alt- und Neubetreiber sowie die Gewerkschaft miteinander verhandeln müssen und dabei die Details der Personalübernahme regeln, u.a. zu Renten-, Urlaubs- und Dienstkleidungsregelungen. Grundsätzlich führt ein Betreiberwechsel zu einem Betriebsübergang unter Übernahme der bisherigen Tarifverträge. Direkt betroffene Beschäftigte erhalten vom Neubetreiber ein Übernahmeangebot, was nahezu alle Tätigkeitsgruppen einschließt bis auf die Verwaltung, die oft nicht direkt einer Konzession zugeordnet werden kann.

Es gibt drei Sektorentarifverträge: Je einen für Schiene, Straße und gemischte Verkehre (Schiene/Bus). Daneben gibt es aber auch noch Haustarifverträge, die Ähnlichkeiten mit Betriebsvereinbarungen in Deutschland haben. Diese sind Gegenstand der verpflichtenden Verhandlungen. In der praktischen Umsetzung gibt es gelegentlich Probleme, z.B. haben die niederländischen Kollegen von einem aktuellen Fall berichtet, in dem das Verfahren, das seit fast einem Jahr läuft, ihrer Wahrnehmung nach einseitig durch den Neubetreiber verzögert wird, weil dieser Teile der Vereinbarungen ablehnt.

Direktvergaben und Wettbewerb

Nicht alle Verkehrsleistungen werden im Wettbewerb vergeben. Das Hauptstreckennetz im Schienenpersonenverkehr wurde bis 2033 direkt an die niederländische Staatsbahn (Nederlandse Spoorwegen, NS) vergeben. In den Provinzen werden aber lokale und regionale Verkehre auf Schiene, Straße und Wasser ausgeschrieben. Man spricht dabei von Konzessionen, die sich auf ein Gebiet beziehen, von denen es 33 gibt. Derzeit läuft allerdings eine Initiative des Parlaments, damit künftig auch in den Provinzen Direktvergaben an einen internen Betreiber möglich werden. Aktuell geht das nur bei den Stadtverkehren von Amsterdam, Rotterdam und Den Haag. Hintergrund ist, dass die Bewerberzahlen stark gesunken sind und sich teilweise, wie derzeit in Zeeland, gar kein Interessent für eine Konzession findet, weil sich diese oftmals kaum rechnen. Die Finanzierung der Verkehre wird – anders als in Deutschland – nicht komplett vom Aufgabenträger übernommen. Dessen Anteil

liegt oft nur bei 50%, hinzu kommen Zuschüsse für Schülerverkehre, der Rest muss durch Fahrkartenverkäufe erwirtschaftet werden.

Im Busbereich verfügen derzeit Arriva, EBS, Keolis, Qbuzz und Connexxion sowie stadteigene Unternehmen in Amsterdam, Rotterdam und Den Haag über Konzessionen. Die regionalen Eisenbahnlinienkonzessionen liegen bei NS, Arriva, Qbuzz, Connexxion und Keolis. Ein großer Teil der Unternehmen gehört damit – wie in Deutschland –ausländischen öffentlichen Eigentümern. Qbuzz gehört zur italienischen, Keolis zur französischen Staatsbahn, Connexxion zu Transdev.

Gemeinsame Erkenntnisse

Für die Kollegen aus den Niederlanden sind die Ziele für die Zukunft klar und decken sich mit denen der Beschäftigten in Deutschland: Sie wollen ihre Arbeit gut machen (können) und die Fahrgäste zufrieden stellen. Daher sollte der Wettbewerb sich danach richten, welches Unternehmen den besten Service und die beste Qualität bietet, die meisten zufriedenen Fahrgäste transportiert und die höchsten Bewertungen von Fahrgästen und Beschäftigten erhält, nicht der mit dem niedrigsten Angebotspreis. Das wurde ihrer Meinung nach mit dem bisherigen Wettbewerb nicht erreicht.

mobifair sagt „hartelijk bedankt!“ an alle Teilnehmer*innen für einen sehr spannenden und interessanten Austausch. Im Oktober wird dann das italienische Modell näher unter die Lupe genommen, nachdem 2022 bereits Dänemark und Schweden untersucht wurden.

https://www.mobifair.eu/2024/04/verkehrsausschreibungen-wie-machen-es-die-niederlande/

13. Juni 2024 – **Hessen: Erster Schritt zu neuem Tariftreuegesetz**

Die seit Anfang 2024 amtierende hessische Landesregierung aus CDU und SPD will das Hessische Vergabe- und Tariftreuegesetz überarbeiten. Als erster Schritt hat dazu am 7. Juni ein Runder Tisch mit Staatsminister Kaweh Mansoori (SPD), Vertreter*innen des Wirtschaftsministeriums, von Kammern, Verbänden und Gewerkschaften stattgefunden. Auch mobifair war dabei und hat seine langjährige Erfahrung mit Tariftreuegesetzen in Deutschland eingebracht.

Der Ansatz, frühzeitig die verschiedenen Interessengruppen zu Wort kommen zu lassen und einzubeziehen, stellt eine erfreuliche Abwechslung zu den sonst üblichen Verfahren dar: Oft herrscht leider lange Zeit Funkstille aus den Ministerien, bis plötzlich ein Gesetzentwurf vorgelegt wird, auf den dann innerhalb knapper Fristen mit schriftlichen Stellungnahmen reagiert werden muss.

Ziele des Koalitionsvertrags

Zu Beginn der Veranstaltung hat das Ministerium die Ziele vorgestellt, die im Koalitionsvertrag der Regierung festgehalten sind:

- Tariftreue im Bereich Bau-, Liefer- und Dienstleistungen für Haupt- und Nachunternehmer nach den Regelungen eines repräsentativen Tarifvertrags, der per Rechtsverordnung festgelegt wird (=Saarländer Modell),
- keine Einführung eines vergabespezifischen Mindestlohns,
- Prüfung der „vergabefremden“ Kriterien,
- Erhöhung der Schwellenwerte,
- Begrenzung der Subunternehmerketten auf drei Ebenen,
- Generalunternehmerhaftung bei Verstößen,
- stichprobenartige Kontrollen durch die Regierungspräsidien.

Danach waren die Teilnehmer*innen aufgerufen, ihre Vorstellungen von einem Tariftreue- und Vergabegesetz „in einer idealen Welt“ vorzutragen. Dabei gab es erwartungsgemäß sehr unterschiedliche Vorstellungen. Christian Gebhardt, Projektleiter bei mobifair, hat aufgezeigt, was für den Verein dazu gehört – und zwar nicht nur aus Sicht der Beschäftigten, sondern auch im Sinne der Fachkräftesicherung für die (guten) Unternehmen und der Qualität der Auftragserfüllung für die öffentlichen Auftraggeber. Letztere tragen durch ihre Ausschreibungspraxis eine sehr hohe Verantwortung, der sie gerecht werden müssen.

Forderungen von mobifair

Die Ausweitung der Tariftreue auf die Bereiche außerhalb des ÖPNV/SPNV begrüßt mobifair ausdrücklich. Für den Verkehrsbereich sollte jedoch das bisherige, bewährte Modell mit einem paritätisch besetzten Tariftreuebeirat beibehalten werden. Als Untergrenze ist ein vergabespezifischer Mindestlohn deutlich über dem Niveau des bundesgesetzlichen Mindestlohns nötig, der Fälle abdeckt, in denen keine repräsentativen Tarifverträge festgelegt werden können oder deren Niveau niedriger ausfällt. Von besonderer Bedeutung ist die

verpflichtende Vorgabe der Personalübernahme bei Betreiberwechsel mindestens zu den bisherigen Bedingungen für alle betroffenen Beschäftigten, die dringend nach dem Vorbild von Rheinland-Pfalz eingeführt werden muss.

Außerdem ist die verpflichtende Vorgabe von Sozial- und Umweltstandards (z.B. Ausbildungsquoten, Sicherheitsvorgaben, Tarifbindung) notwendig. Die in diesem Kontext im Koalitionsvertrag verwendete Formulierung „vergabefremde Kriterien“ sollte man am besten gar nicht mehr benutzen, weil diese früher oft als Totschlagargument gegen nahezu jede Art von Sozialstandards benutzt worden sei und sich die gesetzlichen Rahmenbedingungen stark weiterentwickelt hätten. Angesichts § 97, Abs. 3 („bei der Vergabe werden Aspekte der Qualität und der Innovation sowie soziale und umweltbezogene Aspekte nach Maßgabe dieses Teils berücksichtigt“) sei nicht mehr klar ersichtlich, was denn damit überhaupt noch gemeint sein könnte – abgesehen von einem negativen Framing. Vielmehr sei deutlich zu erkennen, dass der Bundesgesetzgeber die Vorgabe entsprechender Kriterien ausdrücklich vorsehe.

Eine Begrenzung von Subvergaben begrüßt mobifair, schlägt jedoch für den Verkehrsbereich vor, diese sowohl in der Breite (Eigenerbringungsquote mind. 90% und Subvergabe nur in besonderen Ausnahmesituationen) als auch der Tiefe (maximal eine Subebene außerhalb des Konzerns) vorzunehmen. Und nicht zuletzt sind regelmäßige Kontrollen aller Vorgaben durch eine entsprechend qualifizierte und ausgestattete zentrale Fachstelle notwendig, weil sonst das beste Gesetz nur ein Papiertiger ist.

Die Ziele des Koalitionsvertrags sind also noch ein gutes Stück vom mobifair-Ideal entfernt. Es bleibt zu hoffen, dass im Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens noch nachgebessert wird. Nachdem das Ministerium jetzt die unterschiedlichen Forderungen aufgenommen hat, sollen diese im nächsten Schritt geclustert und geprüft werden. Danach wird ein Referentenentwurf für eine Gesetzesnovelle erstellt, zu dem wieder ein Anhörungsverfahren durchgeführt wird. Daran wird sich mobifair selbstverständlich wieder beteiligen, aber auch bis dahin im Kontakt mit der Politik bleiben. Die Chance, dass Hessen künftig vielleicht kein ideales, aber doch ein deutlich verbessertes Tariftreue- und Vergabegesetz bekommen könnte, muss genutzt werden.

https://www.mobifair.eu/2024/06/hessen-erster-schritt-zu-neuem-tariftreuegesetz/

30. August 2024 – **mobifair und EVG im Gespräch mit neuer Verkehrssenatorin in Berlin**

Mitte August fand ein erster Austausch mit der neu im Amt befindlichen Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt in Berlin, Ute Bonde, statt. Ein zentrales Thema war dabei die Neuvergabe der S-Bahn-Linien in Berlin. Senatorin Bonde wies darauf hin, dass es bei der Vergabe der Fahrzeugbeschaffung und der Instandhaltung möglicherweise noch einige Schwierigkeiten geben könnte. Dirk Schlömer, Vorstand von mobifair und Martin Burkert, Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG), betonten, dass die Aufteilung der Vergabeverfahren in verschiedene Teilnetze sowie die separate Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge zusätzliche Schnittstellen schaffen, die letztlich zu weitreichenden Problemen führen würden. Abgesehen davon wäre es unsinnig, vorhandene Werkstätten zur Instandhaltung nicht zu nutzen. Zudem wird gefordert, im Falle eines Betreiberwechsel alle Personale, also auch das Werkstattpersonal, zu übernehmen.

„Bei solchen komplexen Ausschreibungen werden die Grenzen des Wettbewerbs deutlich." mahnte Schlömer. „Da wird der Fokus nicht mehr auf den besten Verkehr, sondern der Fokus alleine daraufgelegt, dass es unter allen Umständen nach Wettbewerb ausschaut."

Auch die Finanzierung war ein Thema des Gesprächs. Der mobifair Vorstand betonte, dass die Sicherstellung der finanziellen Mittel für den Nahverkehr auf Schiene und Straße dringend notwendig sei. Derzeit fehlen bis 2031 rund 17 Mrd. Euro, um allein die bestehenden Verkehre aufrechtzuerhalten.

https://www.mobifair.eu/2024/08/mobifair-und-evg-im-gespraech-mit-neuer-verkehrssenatorin-in-berlin/

10. September 2024 – **mobifair beim Eisenbahnertag in Nürnberg**

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) steht bundesweit im Fokus, leider oft mit Negativschlagzeilen. Verspätungen, Ausfälle, fehlendes Personal und Mängel in der Infrastruktur sind an der Tagesordnung. Ein hochaktueller Themenschwerpunkt also für den 14. Eisenbahnertag der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) in Nürnberg. Matthias Birkmann, Geschäftsstellenleiter der EVG in Nürnberg, konnte namhafte Gäste aus Politik und Wirtschaft auf dem Volksfestgelände begrüßen. Auf dem Podium nahmen neben ihm die Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG, Evelyn Palla, der bayerische Verkehrsminister Christian Bernreiter (CSU), der EVG-Vorsitzende Martin Burkert und der bayerische DGB-Vorsitzende Bernhard Stiedl Platz.

Stiedl fand zum Einstieg klare Worte. Die Bahn sei seit Jahrzehnten kaputtgespart worden und nun sollten die Beschäftigten das Ganze ausbaden. Gute Ratschläge an die Kolleg*innen könne man sich sparen, stattdessen müsse der Bahnvorstand eine Zukunftsstrategie auf den Tisch legen. Dabei betonte er, dass Kahlschlag keine Strategie sei. Allgemein müssten angesichts der jüngsten Wahlergebnisse von der Politik Lösungen für die Probleme der Menschen gefunden werden. Die Forderung, dass die Beschäftigten länger und härter arbeiten und Lust auf Überstunden haben sollen, sei in Anbetracht der hohen Anzahl der geleisteten unbezahlten Überstunden, eine „Unverschämtheit“. Bernhard Stiedl rief zur Solidarität auf. Es müssten alle Gewerkschaftsmitglieder zusammenrücken, denn „wenn wir solidarisch sind, dann sind wir auch erfolgreich“.

Im Anschluss ergriff Martin Burkert das Wort. Der EVG-Vorsitzende legte direkt den Finger in die Wunde. Tariftreue- und Vergabegesetze seien dringend notwendig und das Bundesland Bayern ist, neben Sachsen, das einzige, das ein solches immer noch nicht eingeführt hat. Unternehmen könnten sich in Bayern auf öffentliche Aufträge bewerben und dabei mit dem gesetzlichen Mindestlohn statt mit ordentlichen Tariflöhnen anbieten. Dieses Versäumnis führe zu Unsicherheit bei den Beschäftigten, die alle 10 bis 15 Jahre mit einer Ausschreibung konfrontiert seien. Verstärkt werde diese Unsicherheit durch die ständig aufkommenden Zerschlagungsdebatten und Ankündigungen von Stellenstreichungen auf Seiten der Deutschen Bahn. Burkert forderte mehr Sicherheit für die Kolleg*innen, in Bezug auf die Zukunftsplanungen, aber auch bei der Arbeit vor Ort. Die Sicherheitsstudie der EVG habe erschreckende Zahlen ans Licht gebracht und diese Zahlen stiegen weiter. Es werde mehr Sicherheitspersonal und Bundespolizei in den Zügen benötigt. Allgemein müsse die Schiene schneller und besser gefördert werden, damit sie wettbewerbsfähig gegenüber der Straße sei und ihren Beitrag zur Verkehrswende leisten könne.

Der bayerische Verkehrsminister Christian Bernreiter (CSU) sprach seinen größten Dank und Respekt an die Beschäftigten aus. Er wisse genau, was diese leisteten, um den Betrieb in Gang zu halten. Bernreiter betonte, dass die Finanzierung langfristig gesichert werden müsse, z.B. durch einen Infrastrukturfonds, den die EVG ebenfalls befürwortet. Bestandsverkehre und Werke sollen erhalten bleiben und es dürfe keine Abbestellungen geben. Der bayerische Verkehrsminister wolle die Hand reichen, um die Probleme gemeinsam anzugehen.

Evelyn Palla, Vorstandsvorsitzende der DB Regio AG, lobte ebenfalls die Beschäftigten, die in der aktuell schwierigen Situation den täglichen Betrieb aufrechterhalten. Sie machte deutlich, dass es seitens der DB, keinen Stellenabbau im operativen Bereich geben werde, im Gegenteil. Palla kritisierte die steigende Zahl der Übergriffe. „Jeder einzelne Übergriff ist völlig inakzeptabel und einer zu viel.“ machte sie deutlich und betonte, wie wichtig es sei, dass man mit dem Betriebsrat eine Reihe von Maßnahmen zum Schutze der Arbeitnehmenden ergriffen habe.

Im Anschluss an die Redebeiträge nutzte Dirk Schlömer, Vorsitzender des mobifair-Vorstands, die Gelegenheit, um die über 350 anwesenden Besucher auf die aktuelle mopinio hinzuweisen, die im Festzelt verteilt wurde. Das mobifair-Mitgliedermagazin gibt einen Überblick über die derzeitige Wettbewerbssituation im SPNV. Schlömer wies auf die darin enthaltene Marktuntersuchung hin, die deutlich aufzeige, dass der Wettbewerb im deutschen SPNV nicht mehr funktioniere und noch mehr Wettbewerb keins der derzeitigen Probleme löse. Es gebe im Schnitt nur noch lediglich 1,4 Bewerber auf eine SPNV-Ausschreibung und die meisten Unternehmen gehörten zu einigen wenigen Konzernen, die meisten davon in öffentlichem Eigentum anderer Staaten, hiesiger Bundesländer oder Kommunen. Schlömer forderte, Direktvergaben als reguläre Verfahren zu ermöglichen, um flexibler auf sich ändernde Anforderungen reagieren und die Qualität erhöhen zu können. Europarechtlich seien Direktvergaben möglich, wie die Beispiele anderer Länder mit besser funktionierendem Nahverkehr zeigten, z.B. Österreich. Lediglich das deutsche Recht beschränke Direktvergaben auf wenige Ausnahmefälle. Dies wird mobifair auch in Gesprächen mit Minister Bernreiter und Frau Palla weiter thematisieren. Die Kontaktaufnahme läuft bereits.
https://www.mobifair.eu/2024/09/mobifair-beim-eisenbahnertag-in-nuernberg/

11. Oktober 2024 – **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 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 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.
https://www.mobifair.eu/2024/10/zerschlagung-statt-innovation/

07. November 2024 – **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.

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.

https://www.mobifair.eu/2024/11/gewalt-ist-kein-berufsrisiko/

ZERTIFIZIERUNG

Keine Zertifizierung in 2024