



VERKEHR

## *Fahrplan für die Zukunft?*

# UNSERE APP IST DA!

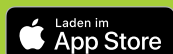
- Schneller über deine Rechte informieren
- Einfacher mit uns in Kontakt treten
- Missstände online melden (auch anonym)
- und vieles mehr ...

JETZT HAST DU  
MOBIFAIR STETS  
GRIFFBEREIT!



NEWSTICKER  
TERMINE  
SEMINARE  
VERGABECALENDER  
BROSCHÜREN  
RATGEBER

Jetzt App  
downloaden:



# Satzungsanpassung mobifair e. V.

.....  
**Mit der Einladung zur nächsten Mitgliederversammlung von mobifair e. V. wurden alle Mitglieder über die erneute Vorlage einer umfangreichen Satzungsänderung informiert. Wir möchten nun auch hier in der mopinio auf die wichtigste Ergänzung in unserer Satzung hinweisen.**

Zunächst einmal mussten wir leider im Anschluss an die Beschlussfassung im vergangenen Jahr feststellen, dass die Hürden für eine Änderung der Satzung höher sind, als zunächst angenommen. Zusätzlich haben wir einen weiteren Anpassungsbedarf gesehen und somit konsequent alles berücksichtigt, was aus unserer nunmehr 9 Jahre alten Satzung von 2015 modernisiert werden muss. Das alles erfolgte mit enger juristischer Begleitung. Leider hat uns das Registergericht wissen lassen, dass eine Vorabprüfung ihrerseits aus zeitlichen Gründen nicht möglich ist. Wir gehen jedoch davon aus, dass das formale Verfahren und auch die inhaltlichen Änderungen allen Anforderungen des Gerichts entsprechen.

Wir möchten hier nun auf die aus unserer Sicht wichtigste Modernisierung hinweisen und diese erläutern. Es gibt allerdings zusätzlich zahlreiche organisatorische, formale und redaktionelle Änderungen aufgrund gesetzlicher Neuerungen, die allen Mitgliedern in einer Gegenüberstellung dargestellt wurden.

mobifair versteht sich seit der Gründung als Verein, der Beschäftigte in allen Bereichen der Mobilitätswirtschaft gegen Ausbeutung und Diskriminierung schützen will. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit Vertrauensleuten, Informanten, Betriebsräten, Gewerkschaften und befreundeten Verbänden.

Zunehmend sind in Deutschland, aber auch in anderen europäischen Ländern, Stimmungen spürbar geworden, die unsere Gesellschaft auseinander drängen. Dies können und wollen wir weder in den Unternehmen der Mobilitätswirtschaft noch innerhalb unserer Gesellschaft akzeptieren und deshalb liegt uns unsere neue Präambel sehr am Herzen.

## Präambel

*„Der Verein mobifair e. V. tritt ein für einen fairen Umgang innerhalb der Mobilitätswirtschaft für Beschäftigte und Nutzer, für Unternehmen, Aufgabenträger und Politik.*

*Der Verein stellt sich gegen jegliche Art der Ausbeutung von Beschäftigten in der Mobilitätswirtschaft und den mobilitätsnahen Dienstleistungsbereichen und arbeitet mit Organisationen und Unternehmen zusammen, die der Meinungsbildung insbesondere hinsichtlich aller Bereiche des satzungsgemäßen Kampfes um mehr Fairness im Wettbewerb dienlich sind.*

*Er bekennt sich zu den Werten einer demokratischen, offenen und solidarischen Gesellschaft in einer sozialen Marktwirtschaft. Der Verein ist dem Sozialstaatsprinzip der Bundesrepublik Deutschland und der Sozialcharta der Europäischen Union verpflichtet.*

*Er wahrt parteipolitische Neutralität gegenüber Parteien, die den Grundsätzen des Vereins nicht entgegenstehen und vertritt den Grundsatz religiöser und weltanschaulicher Toleranz.*

*Jegliche Art von Diskriminierung steht gegen den ethischen Grundsatz des Vereins.*

*Die Mitgliedschaft in einer Partei oder Organisation, die insgesamt, in Teilen oder Unterorganisationen als rechtsextrem eingestuft ist, oder die in ihren Statuten Regelungen enthält, die einen Gegensatz zu den vorgenannten Grundsätzen des Vereins beinhaltet, ist mit den ethischen Werten des Vereins unvereinbar.“*

**Die Synopse des alten und neuen Satzungstextes könnt ihr hier über den QR-Code abrufen.**





# Editorial



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.

*Helmut Diener und Dirk Schlömer, Vorstand*

# Aus dem Inhalt



<b>GÜTER GEHÖREN AUF DIE SCHIENE</b> ..... S. 4	<b>mobifair beim Eisenbahnertag in Nürnberg</b> ..... S. 12
<b>Faire Mobilität:</b> Interview mit Anna Weirich .... S. 7	Satzungsanpassung mobifair e. V..... S. 15
Finanzministerium blockiert Tariftreue bei Vergaben des Bundes..... S. 10	<b>Das sagt der Anwalt:</b> Bundesarbeitsgericht entscheidet zur Vergütung von Umkleide- und Duschzeiten ..... S. 16

## IMPRESSUM



**Herausgeber:**  
mobifair e. V.  
Weilburger Str. 24  
60326 Frankfurt

**Kontakt:**  
069 / 271 3996-6  
info@mobifair.eu  
www.mobifair.eu

**Vorstand:**  
Vorsitzender:  
Dirk Schlömer  
(verantwortlich)

**Redaktion:**  
Tobias Lipser  
presse@mobifair.eu  
Layout: A. Bischoff

**Druck:**  
Dierichs Druck+  
Media GmbH & Co. KG  
Frankfurter Str. 168  
34121 Kassel

Eingetragen im Vereinsregister Frankfurt am Main: VR 13555

## Güter gehören auf die Schiene!

Der Dezember 2019 sollte der Beginn einer umweltpolitischen Wende in Europa werden. Mit der Vorstellung des Europäischen Green Deal versprach die Europäische Kommission, dem Klimawandel mit deutlichen Maßnahmen entgegenzutreten, um dem von Menschen verursachten Anstieg der Temperaturen auf unserer Erde zu begrenzen. Ein wesentliches Ziel dabei war die Reduktion der schädlichen Klimagase wie CO<sub>2</sub> um 90 Prozent bis 2050. Besonders wichtig war dabei, dass „wesentliche Teile“ des Straßengüterverkehrs auf die Schiene verlagert werden sollen.

Doch ein Faktencheck in Deutschland zeigt, dass die jahrzehntelange Vernachlässigung der Schiene durch die deutsche Verkehrspolitik im Bund und in den Ländern, die Leistungsfähigkeit der Schiene völlig zerstört hat. In unserer letzten Ausgabe haben wir die Situation im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) intensiv beleuchtet. Die Finanzierung dort ist nach wie vor nicht gesichert und ein Ausbau weiterer Linien ist ebenso wie eine Taktverdichtung aufgrund der mangelnden Infrastruktur derzeit kaum realistisch.

Im Schienengüterverkehr (SGV) bietet sich insgesamt ein nicht einfach zu deutendes Bild. Branchenverbände sehen deutliche Erfolge für die privaten Eisenbahnen und tatsächlich, der Marktanteil der staatseigenen DB Cargo sinkt seit vielen Jahren bereits kontinuierlich ab. Im Jahr 2022 waren es nach Angaben der Bundesnetzagentur noch 41 Prozent der Transportleistung, im Jahr 2023 sollen es nach Angaben von Statista nur noch 39 Prozent sein. Das ist aus Sicht von mobifair wirklich eine dramatische Entwicklung.

Schaut man sich die einzelnen Transportangebote auf der Schiene an, dann ist es fast ausschließlich der Ganzzugverkehr, der durch sogenannte private Güterbahnen gefahren wird. Dabei darf aber auch nicht vergessen werden, dass von den durch die Bundesnetzagentur in 2023 ermittelten 237 Güterbahnen, sich in Deutschland, inklusive der DB Cargo, 72 Eisenbahnen in öffentlichem Besitz befinden. Es sind, wie beim SPNV, öffentliche Eisenbahnen aus dem benachbarten Ausland, oder auch Bahnen im regionalen Eigentum. Es ist trotzdem eine hohe Anzahl von 165 wirklich privaten Eisenbahnen in Deutschland unterwegs.

Doch bei den Transportmodi wird schnell klar, dass der tatsächliche Wettbewerb sich ausschließlich im Ganz-

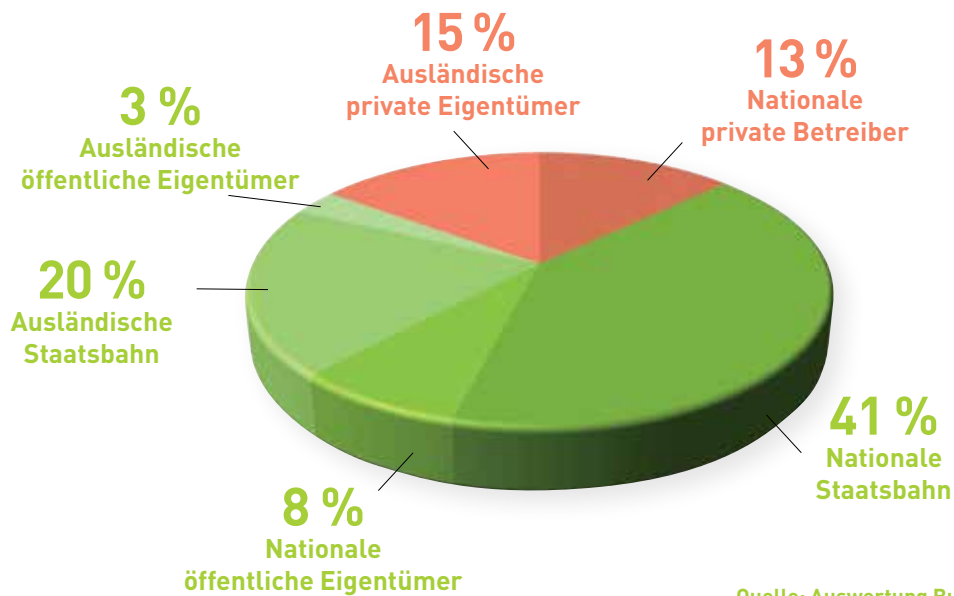
zugverkehr entwickelt hat, denn dieser ist lukrativ und relativ einfach mit wenig Personal und Material zu leisten. Selbst die ein oder andere museumsreife Lok wird noch für solche Verkehre eingesetzt.

Beim Einzelwagenverkehr sieht es hingegen anders aus, denn dafür ist eine komplexe Infrastruktur notwendig, die durch die DB Cargo bewirtschaftet wird und in der vorhandenen Form nicht gewinnbringend zu betreiben ist. Die DB Cargo selbst gibt eine tägliche Wagenanzahl im Einzelwagenverkehr von derzeit 12.000 Güterwagen pro Tag an, die in 3.400 Güterverkehrsstellen in Deutschland zu Zügen zusammengestellt werden. Damit werden nach Angaben der Bahn rund 40.000 LKW-Fahrten täglich ersetzt. Doch genau dieser Einzelwagenverkehr ist bedroht, denn ohne eine Mischkalkulation aus Einzelwagen- und Ganzzugverkehren wandert DB Cargo immer weiter in die roten Zahlen. Das Resultat der jetzigen Sparpolitik und vollmundigen Aussagen des Bahnvorstandes, das Unternehmen wirtschaftlich zu machen, kann somit nur bedeuten, dass man sich von zahlreichen Einzelwagenverkehren verabschieden will.

Schlimm ist, dass die EU der Bundesrepublik Deutschland zwar zugesteht, dass der defizitäre Einzelwagenverkehr mit Zugbildung und Anschlussbedienung bezuschusst werden darf, die Regelungen dazu lassen aber viele Schlupflöcher offen, sodass auch Ganzzugverkehre davon profitieren können und das darf nicht Sinn und Zweck der Zuschüsse sein. Kurzzüge, aber auch lange Güterzüge, lassen sich unter bestimmten Voraussetzungen so subventionieren und steigern damit die Gewinne privater Unternehmen, anstatt den bedrohten Einzelwagenverkehr zu stützen.

Verstärkt wird die derzeitige wirtschaftliche Situation von DB Cargo noch durch die Weltwirtschaftslage und

## MARKTANTEILE IM SCHIENENGÜTERVERKEHR



Quelle: Auswertung Bundesnetzagentur 2023

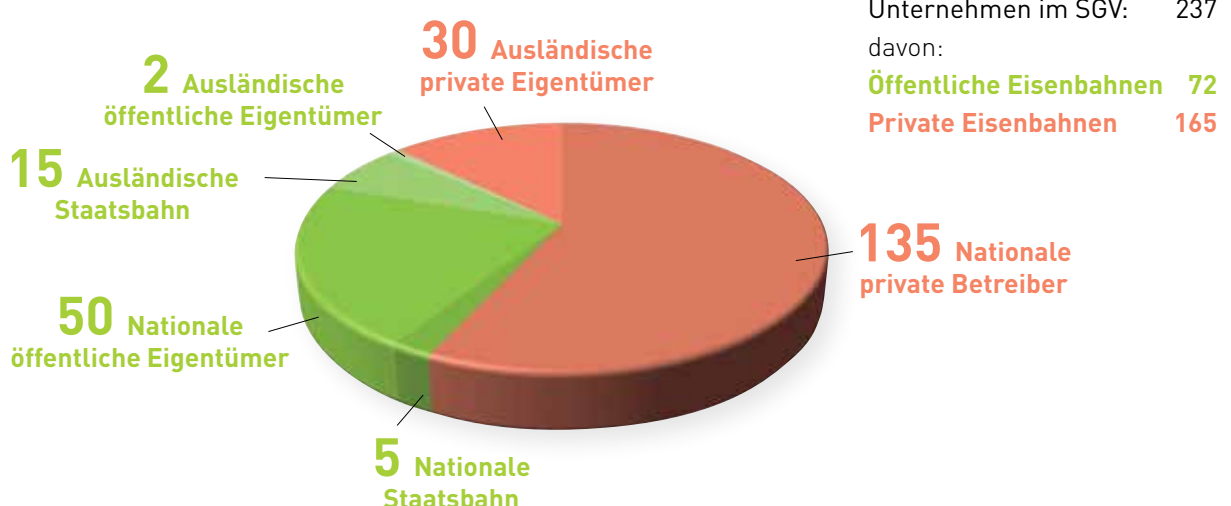
die Situation in Deutschland. Heinz Frielingsdorf, Betriebsratsvorsitzender von DB Cargo in Duisburg bestätigt dies. Er geht davon aus, dass in im Jahr 2024 bis zu 25% weniger Güter auf der Schiene sein werden als noch im Vorjahr. Das ist in der Tat eine dramatische Aussicht. Zurückgehender Montanverkehr, geringere Zuläufe aus den Seehäfen, aber auch der schlechte Zustand der Schieneninfrastruktur sorgen gemeinsam dafür, dass es der ganzen Branche heute schlechter geht.

mobifair hält die Reaktion der DB AG und des DB Cargo-Vorstands allerdings für völlig verfehlt. In großen Mengen soll nun Personal abgebaut werden, wobei die Zahlen variieren, eine schlimmer als die andere! Frielingsdorf hält die Pläne von DB Cargo, zusammengefasst in drei sogenannten Weißbüchern, für eindeutige Fehl-

entscheidungen. Damit, so argumentiert er, wird auch die künftige Leistungsfähigkeit im Schienengüterverkehr geopfert.

mobifair kann diese Auffassung nur bestätigen. Um die Umweltziele zu erreichen, kommt niemand an der Schiene vorbei. Bereits 2020 haben mobifair und EVG ausgerechnet, dass bei den langfristigen Prognosen im Transportsektor rein rechnerisch bis 2050 die Leistungsfähigkeit des SGV sogar verdreifacht werden muss, um die Mengenzuwächse an Gütern und die beabsichtigten Verlagerungsziele von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Wichtigster Wachstumsbereich ist dabei der Containerverkehr und damit der Kombinierte Verkehr (KV). Doch gerade hierzu trifft DB Cargo, die Bahn und auch Bundesverkehrsminister Wissing völlig falsche

## EISENBAHNEN IM SCHIENENGÜTERVERKEHR



Unternehmen im SGV: 237  
davon:  
Öffentliche Eisenbahnen 72  
Private Eisenbahnen 165

Entscheidungen. Dazu gehört auch der Verkauf von Schenker, denn damit hätte man einen Vorteil gegenüber anderen Logistikunternehmen gehabt und Transporte von Tür zu Tür konzernintern anbieten können.

Doch daran scheint Wissing ja ohnehin nicht interessiert zu sein und widmet sich lieber komplett der Straße, dem Auto und dem LKW. Dumm nur, dass die deutschen Autobahnen in einem ähnlich schlimmen Zustand sind, wie die Schiene und zur Wahrheit gehört auch, dass wir in Zukunft weder auf die Straße, aber eben auch nicht auf die Schiene verzichten können. Ein „Entweder-oder“ wird nicht funktionieren, denn für 2050 werden Transportmengen von rund 1.200 Mrd. t/km prognostiziert. Im Jahr 2022 waren es rund 711 Mrd. t/km laut dem Statistischen Bundesamt.

Damit dürfte klar sein, dass unsere Forderung nach einer wirklich leistungsfähigen Schiene, mit ausreichendem und gut qualifiziertem Personal, dem gesam-

ten Mobilitätssystem in Deutschland nützt. Doch wenn nicht endlich mit aller Kraft daran gearbeitet wird, die Schiene fit für die Zukunft zu machen und auch endlich das unsinnige Thema der Zerschlagung der Deutschen Bahn AG zu beerdigen, dann werden am Ende alle darunter leiden. Es betrifft nicht nur die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei DB Cargo, sondern die gesamte Branche und die Wirtschaft in unserem Land. Deshalb geht es auch uns alle an, wenn wir für eine leistungsfähige Schiene streiten.



## 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 se-

parate 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 Betreiberwechsels alle Personale, also auch das Werkstattpersonal, zu übernehmen.



v. l.: Dirk Schlömer, mobifair-Vorstand, Michael Bartl, Vorsitzender EVG Region Berlin, Robert Seifert, stellv. Vorsitzender EVG Region Berlin, Ute Bonde, Verkehrssenatorin Berlin, Martin Burkert, Vorsitzender der EVG

“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.





# Faire Mobilität – Interview mit Anna Weirich

**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?

**Anna Weirich:** Faire Mobilität ist ein Beratungsnetzwerk, welches bundesweit an verschiedenen Orten tätig ist. Unser Auftrag ist es kostenlose, vertrauliche arbeits- und teilweise sozialrechtliche Beratung in mittel- und osteuropäischen Sprachen anzubieten. Wir sind ein Beratungsnetzwerk für EU-Bürger, die in Deutschland arbeiten und Probleme auf dem Arbeitsmarkt haben. Ein starker Schwerpunkt hierbei, aber nicht ausschließlich, ist die Entsendung aus Mittel- und Osteuropa.

Unsere meisten Beratungsfälle erfolgen hierbei in polnischer und rumänischer Sprache. Aber wir bieten auch Beratung in Tschechisch, Kroatisch, Ungarisch und Bulgarisch an.

Faire Mobilität wird politisch getragen vom Deutschen Gewerkschaftsbund und auch mit zehn Prozent über den DGB finanziert. Der Großteil der Finanzierung erfolgt über das Bundesministerium für Arbeit und Soziales.

Innerhalb dieses Beratungsnetzwerks übernehme ich zwei Aufgabenbereiche mit je einer halben Stelle. Einerseits bin ich Branchenkoordinatorin für den Internationalen Straßentransport, andererseits berate ich Beschäftigte aus verschiedenen Branchen - schwerpunktmäßig auf Rumänisch, teilweise aber auch auf Russisch, Englisch oder Französisch - zu arbeits- und sozialrechtlichen Fragen.

**Welche Branchen sind das?**

Hier in Frankfurt haben wir sehr viel mit der Bau- und Gebäudereinigungsbranche zu tun. Wenn die entsprechende Saison ist, haben wir auch Fälle aus der Landwirtschaftsbranche, meist aus der Spargel- und Erdbeernte. Wir beschäftigen uns aber auch mit der Kurier-, Paket- und Expressbranche sowie der häuslichen Betreuung, der sogenannten 24-Stunden-Pflege.

Zudem bin ich zusammen mit meinem Kollegen Michael Wahl als Branchenkoordinatorin für den internationalen Straßentransport tätig. Hier kümmern wir uns unter anderem um die Fortbildung der Berater:innen und koordinieren regelmäßige Aktionen, um gezielt mit den Beschäftigten im Internationalen Straßentransport in Kontakt zu kommen.

**Beispielsweise auf Rast- und Parkplätzen, wie im Mai 2022, als wir euch bei entsprechenden Aktionen an der Raststätte Lichtendorf-Nord sowie im Umfeld von Ikea- und Amazon-Logistikzentren begleiten durften?**

Genau. Im Schnitt sind Berater:innen der Fairen Mobilität circa fünfzig Mal im Jahr bei solchen Aktionen im Einsatz. Hierbei gehen wir in der Regel nachmittags auf die Rast- und Parkplätze.

**Warum zu dieser Zeit?**

Die Erklärung ist ganz einfach. Die LKW-Fahrenden beginnen dann, sich einen Parkplatz für ihre tägliche Ruhezeit zu suchen und so können wir sie dann besser antreffen. Ein Standardzitat unter LKW-Fahrenden ist: „Ab 18:00 Uhr – wenn du dann noch nicht stehst, findest du keinen Parkplatz mehr in Deutschland.“ Teilweise gehen wir aber auch am Wochenende auf die Rastplätze und versuchen dann in kleinen, gemischtsprachigen Teams von LKW zu LKW zu gehen, um mit den Fahrenden ins Gespräch zu kommen.

*„Ab 18:00 Uhr – wenn du dann noch nicht stehst, findest du keinen Parkplatz mehr in Deutschland.“*





### Worin liegt euer Schwerpunkt bei diesen Gesprächen?

Der Schwerpunkt unserer Gespräche ist, dass wir die Fahrenden überzeugen wollen, dass eine sehr, sehr gute Dokumentation ihrer Arbeitsrealität, die sich aus verschiedenen Elementen zusammensetzt, für sie sinnvoll und wichtig ist. Im Bereich LKW gibt es total viele Dokumente und Ähnliches, mit denen man Sachen nachweisen und somit Druck auf den Arbeitgeber ausüben kann.

### Kannst du unseren Lesern verraten, welche Dokumente bzw. Dinge eure Arbeit hierbei erleichtern?

Das Wichtigste sind die Daten von der Fahrerkarte. Jeder Fahrende hat eine Chipkarte, die er an den Tacho schiebt, damit seine Arbeitszeiten aufgezeichnet werden können. Diese Karte hat jedoch einen sehr begrenzten Speicher, so dass nach circa acht bis zehn Monaten, die ältesten Daten überschrieben werden. Da der Anspruch auf Zahlung des gesetzlichen Mindestlohns jedoch einer dreijährigen Verjährungsfrist unterliegt, empfehlen wir den Fahrenden in unseren Gesprächen, zwei bis drei Mal im Jahr ihre Daten runterzuladen und regelmäßig zu speichern. Ein weiterer wichtiger Umstand ist, dass LKW-Fahrende die Tendenz haben, so viele Pausen wie möglich im Tacho einzugeben. Hintergrund ist, dass Arbeitgeber häufig Druck ausüben, dass LKW-Fahrer wenig „sonstige Arbeiten“ registrieren sollen. Allerdings kann für Pausenzeiten kein Mindestlohn eingefordert werden. Und so ein üblicher Arbeitstag eines LKW-Fahrenden beträgt dreizehn bis fünfzehn Stunden. Nämlich so viel, bis sie ihre tägliche Ruhezeit einlegen müssen. Das ist das, was ihren Arbeitstag bestimmt. Einmal im Verlauf von vierundzwanzig Stunden müssen sie ihre elfstündige Ruhezeit einlegen, wobei die Ruhezeit drei Mal die Woche auf neun Stunden verkürzt werden kann. Der sich daraus ergebende Arbeitstag in Höhe von dreizehn bis fünfzehn Stunden findet sich aber eben nicht im Tacho wieder. Der Tacho protestiert nämlich, wenn der Fahrende mehr als zehn Stunden arbeitet, zu spät die Pause einlegt oder mehr als neun Stunden, bzw. zehn Stunden – nur maximal zwei Mal pro Woche zulässig – den LKW lenkt.

*„Der Arbeitstag in Höhe von dreizehn bis fünfzehn Stunden findet sich aber eben nicht im Tacho wieder.“*



v. l. Anna Weirich, Faire Mobilität und Manuel Poblitzki, mobifair

All dies führt dazu, dass wir auf den meisten Tachodaten lediglich die automatisch aufgezeichneten Lenkzeiten sehen. Ganz wenige sonstige Arbeiten und nie die tatsächlich massiv anfallenden Bereitschaftszeiten. Für den Fall, dass Fahrende den ihnen tatsächlich zustehenden Lohn einfordern, müssten sie diese Zeiten jedoch nachweisen können. Ohne die vorhin angesprochene Dokumentation ist das jedoch nahezu unmöglich und die vielen vergütungsrelevanten Stunden würden einfach verloren gehen. In unseren Beratungsfällen sehen wir dann auch öfter enttäuschte Gesichter, wenn wir den jeweiligen Mindestlohnanspruch ausrechnen und dieser wegen der nicht dokumentierten Arbeitszeiten, oder sogar fälschlich als „Pause“ deklarierten Tätigkeiten, niedriger ausfällt, als vom Fahrenden erwartet. Deswegen versuchen wir Berater:innen von Faire Mobilität, die Fahrenden zu einem Perspektivwechsel zu bewegen und zu erklären, welche Konsequenzen es hat, wenn sie die tatsächlich anfallenden Arbeitszeiten eben nicht dokumentieren.

### Welche weiteren Ratschläge könnt ihr den Fahrenden geben?

Neben dem korrekten Einpflegen der Tachodaten empfehlen wir in unseren Beratungen, auch die Daten der Frachtpapiere nachhaltig zu erfassen. Die Frachtpapiere weisen die Auftragsbeziehungen nach und ermöglichen



so die Verbindung zum Auftraggeber herzustellen. Im LKW-Bereich haben wir es mit häufigen Untervergaben zu tun. Alle Glieder in dieser Kette haben eine Verantwortung für den Lohn und die Arbeitsbedingungen der Fahrenden, aber dies wird bei Beschwerden von den Unternehmen oft erstmal geleugnet, deswegen muss das detailliert nachgewiesen werden. Besonders interessant ist das, wenn ein LKW-Fahrer bei einem Frachtführer aus dem Ausland (in der Regel einem Land, in dem die Löhne geringer sind als in Deutschland) unter Vertrag ist, aber regelmäßig in Deutschland fährt. Oftmals ist hier nämlich schon das nächste Glied in der Auftragskette ein regelmäßiger Auftraggeber aus Deutschland. Dies wiederum erleichtert dann den Nachweis, dass der deutsche Mindestlohn gezahlt werden müsste. Bei regelmäßigen Verstößen dienen die Frachtpapiere aber auch als Belege, um sich wegen der auftraggeberseitigen Verletzung der Sorgfaltspflichten zu beschweren.

Aber unabhängig von den Daten, die aus den Frachtpapieren hervorgehen, raten wir den Fahrenden zur generellen Schriftlichkeit. Ein Beispiel ist, dass viele Fahrer in den Beratungen berichten, dass sie am Handy von ihrer Firma unter Druck gesetzt werden, länger als gesetzlich erlaubt zu fahren. Hier empfehlen wir den Betroffenen eine Nachricht an ihre Firma zu schreiben, in der sie nachfragen, ob sie das am Telefon Gehörte richtig verstanden haben, um auf diesem Wege Beweise dafür zu sammeln. Zu diesem und weiteren Sachverhalten haben wir auch einen Flyer in zehn verschiedenen Sprachen für die Fahrenden erstellt, der unter [www.faire-mobilitaet.de](http://www.faire-mobilitaet.de) heruntergeladen werden kann.

**Liebe Anna, eine letzte Frage und damit würde ich das Interview auch beenden wollen: Mal angenommen, eine gute Fee würde dir bei deinem nächsten Einsatz auf einem Rastplatz die Tür zur Fahrerkabine öffnen, um dir mitzuteilen, dass dir ein Wunsch zustehen würde, um die Situation der LKW-Fahrenden ad hoc zu verbessern. Was würdest du dir wünschen?**

In einer Branche mit so vielen Problemen reicht leider ein Feenwunsch nicht aus. Aber als erstes würde ich mir von der Fee eine Kombination aus einem fairen Facharbeiter-Lohn wünschen und Arbeit- und Auftraggeber, die wirklich Verantwortung übernehmen, anstatt sich immer wieder auf eine nicht zulässige Beweislastumkehr zu berufen.

**Vielen Dank für das Interview und weiterhin viel Erfolg für eure Arbeit bei Faire Mobilität.**

*„Fahrer werden am Handy von ihrer Firma unter Druck gesetzt.“*



## Faire Mobilität

Faire Mobilität hilft, gerechte Löhne und faire Arbeitsbedingungen für Beschäftigte aus den mittel- und osteuropäischen EU-Staaten auf dem deutschen Arbeitsmarkt durchzusetzen. Die politische Verantwortung für Faire Mobilität liegt beim DGB-Bundesvorstand.

Faire Mobilität startete 2011 als gewerkschaftsnahes Projekt, in dessen Rahmen schrittweise Beratungsstandorte aufgebaut wurden, wo mobile Beschäftigte in ihren Herkunftssprachen arbeitsrechtlich und sozialrechtlich informiert, beraten und unterstützt werden.

Inzwischen arbeitet Faire Mobilität an 13 Standorten. Dort kooperieren die Mitarbeiter\*innen mit den Gewerkschaften und Beratungsstellen regionaler Träger. Sie sind Teil eines bundesweit agierenden Netzwerkes zur arbeitsrechtlichen Beratung von EU-Bürger\*innen.

Seit August 2020 hat der DGB einen gesetzlichen Anspruch auf Finanzmittel aus dem Bundeshaushalt, um Faire Mobilität weiterführen und ausbauen zu können.

Quelle: <https://www.faire-mobilitaet.de>



## Finanzministerium blockiert Tariftreue bei Vergaben des Bundes

.....  
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.

Das Ministerium und die FDP geben damit aus Sicht von mobifair zu verstehen, dass sie eine deutliche Verbesserung der Bezahlung und der Beschäftigungsbedingungen für sehr viele Menschen nicht wollen und dass der Bund seiner Vorbildrolle bei der Auftragsvergabe nicht nachkommen soll. So klar will man das natürlich nicht sagen und schiebt stattdessen wieder das längst widerlegte Bürokratiemonster aus der Welt der liberalen Mythen und Sagen vor: Erst müssten Unternehmen an anderer Stelle von Bürokratie entlastet werden, bevor ihnen neue Lasten aufgebürdet würden. Faire Bezahlung und gute Arbeitsbedingungen sind also anscheinend nur Belastungen für die Wirtschaft und den Staat, sonst nichts.

Christian Gebhardt, Projektleiter bei mobifair und dort u. a. für das Thema Tariftreue zuständig, findet klare Worte: „Eine solche Geisteshaltung verhöhnt die Leistungen der unzähligen Beschäftigten, die im Rahmen von öffentlichen Aufträgen zum Funktionieren des Staates und der Gesellschaft beitragen, und das alles im Rahmen eines weitgehend unregulierten Unterbietungswettbewerbs. Dafür können wir als mobifair keinerlei Verständnis haben.“

mobifair hat den bisherigen Entstehungsprozess des Bundestariftreuegesetzes immer konstruktiv begleitet. Die zwei wesentlich größeren Parteien der Regierung, SPD und GRÜNE, müssen nun alles daransetzen, dass dieses Vorhaben – eines der wichtigsten und weitreichendsten dieser Regierung – nicht kurz vor der Ziellinie am kleinsten Partner scheitert.

### Darum geht es

Ohne das Veto des Finanzministeriums würde der Entwurf in Kürze in die Verbändeanhörung gehen und könnte noch in diesem Jahr verabschiedet werden. Dieser enthält viele gute Ansätze und würde die Situation sehr vieler Menschen in Deutschland verbessern. Geplant ist u. a. eine umfangreiche Tariftreuregelung für die Vergabe öffentlicher Bau-, Dienst- und Lieferleistungen des Bundes (ähnlich wie im Saarland), die Geltung auch für Unternehmen im Eigentum des Staates (wie die Deutsche Bahn), stichprobenartige und anlassbezogene Kontrollen (auch nach Hinweisen Dritter) durch eine eigene Prüfstelle und die Generalunternehmerhaftung bei Subvergaben. Kurzum: Ein sehr großer und notwendiger Schritt voran für Tariftreue und Tarifbindung in Deutschland, die seit Jahren auf dem Weg nach unten ist.



Ebenfalls Teil des Gesetzespaketes, das jetzt insgesamt auf der Kippe steht, ist das Recht für Gewerkschaften, Zugang zum Betrieb über die dort verwendeten digitalen Informations- und Kommunikationstechnologien zu erhalten. Dadurch würden die Möglichkeiten zur Mitgliederwerbung und -Information in Zeiten von mobilem Arbeiten deutlich erweitert. Ein dritter Teil schließt eine Lücke: Wenn innerhalb von Konzernen neue Betriebe aus gegründet werden, soll dort künftig der bisherige Tarifvertrag weitergelten, bis dieser ausläuft. Bisher kommt es hier zu einem Betriebsübergang mit allen Problemen und Einschränkungen.

### Folgen für die Bundesländer?

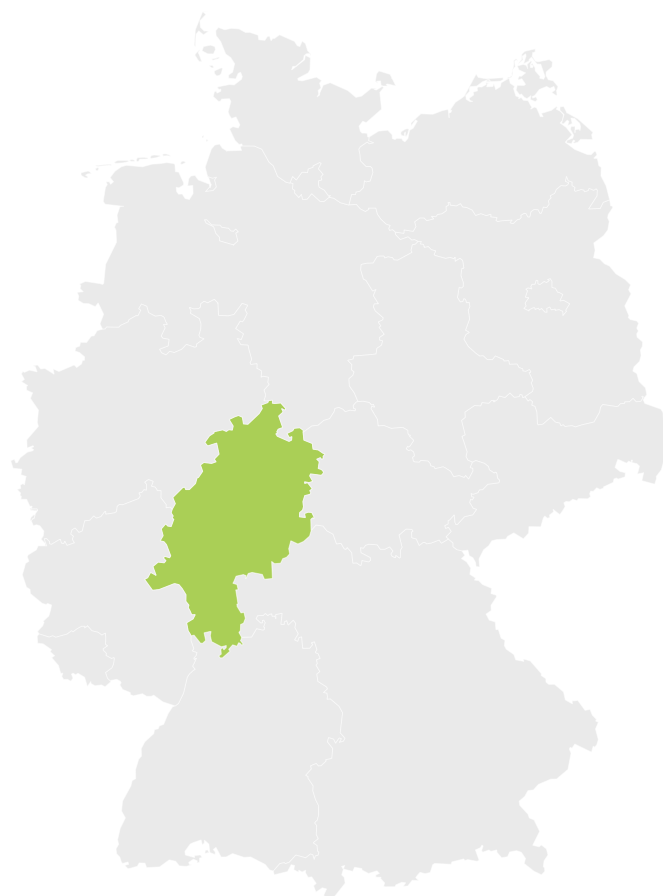
Nicht erfasst vom Tariftreuegesetz wären übrigens die Vergaben im ÖPNV und SPNV, weil diese von den Ländern durchgeführt werden. Dennoch haben einige Länder das Gesetz mit Spannung erwartet, weil sie mit den Novellen ihrer eigenen Tariftreuegesetze auf den Bund warten wollten. An sie appelliert mobifair, sich durch dieses Trauerspiel nicht abbringen zu lassen, sondern jetzt entschlossen voranzugehen. Es gibt genügend gute Beispiele aus den Bundesländern, an denen man sich orientieren kann. Rechtssicher, praxisgerecht und wertschätzend für die Arbeit der Beschäftigten, und das sogar, ohne vom gefürchteten Bürokratiemonster verschlungen zu werden.

### Muss-Regelung, umfassende Tariftreue, mehr Kontrollen

## Bald neues Tariftreuegesetz für Hessen?

.....  
**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.**

Seitdem haben im Hintergrund weitere Gespräche stattgefunden und es wird dem Vernehmen nach an einem Gesetzentwurf gearbeitet, der u. a. eine „Muss“-Regelung zur Personalübernahme bei Betreiberwechseln im ÖPNV und SPNV, eine umfassende Tariftreuregelung über den Bereich des Verkehrs hinaus nach dem „Saarländer Modell“ (=Rechtsverordnungen mit branchenspezifischen Mindestarbeitsbedingungen) sowie die Vorgabe eines branchenspezifischen Mindestlohns enthalten soll. Die bewährte Tariftreuregelung im Bereich des ÖPNV/SPNV soll beibehalten werden. Alles Dinge, die mobifair seit vielen Jahren für Hessen fordert und daher ausdrücklich begrüßt. Der Koalitionsvertrag sieht daneben eine Begrenzung der Subunternehmerketten auf drei Ebenen, eine Generalunternehmerhaftung und stichprobenartige Kontrollen vor. Beim ersten und letzten Punkt sieht mobifair noch Nachbesserungsbedarf und wird diesen bei einer künftigen Verbändeanhörung auch wieder klar benennen. Insgesamt ist das Gesetz auf einem guten Weg und mobifair ruft insbesondere den Koalitionspartner CDU dazu auf, es im weiteren Verlauf nicht zu verwässern, sondern sich für bessere Beschäftigungsbedingungen für die vielen Menschen einzusetzen, die im öffentlichen Auftrag Leistungen erbringen.







## 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 Tariftöhnen 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.

*„...mehr Sicherheit für die Kolleg\*innen.“*



# mobifair – Mitgliederversammlung

## 14. November 2024, Fulda

### VORLÄUFIGE TAGESORDNUNG

1. **Eröffnung der Mitgliederversammlung**  
*Reiner Bieck, Vorsitzender des Präsidiums*
2. **Feststellung der Beschlussfähigkeit, Annahme der Tagesordnung und der Geschäftsordnung**
3. **Grußworte**, *Edwin Atema, Road Transport Due Dillgence (RTDD)*
4. **Jahresbericht des Vorstands, gem. § 6 (2) a) der Satzung**
  - a) Vereinsentwicklung  
*Dirk Schlömer, Vorstand mobifair e. V.*
  - b) Projektarbeit  
*Dirk Schlömer, Vorstand mobifair e. V.*
  - c) Recherchearbeit  
*Helmut Diener, Vorstand mobifair e. V.*
  - d) *Aussprache und Diskussion zum Bericht des Vorstands*
5. **Vorstellung des Jahresabschlusses 2023**  
*Hans-J. Rath, Berater*
6. **Revisionsbericht der Rechnungsprüfer, gem. § 6 2) a) der Satzung**
7. **Entlastung der Rechnungsprüfer**
8. **Bericht des Präsidiums und Entlastung des Präsidiums**  
*Reiner Bieck, Vorsitzender des Präsidiums*
9. **Diskussion und Beschlussfassung zur Satzungsänderung**
10. **Vorstellung des Haushaltsplans 2025**
11. **Beratung der Anträge**  
*Reiner Bieck, Vorsitzender des Präsidiums*
12. **Verschiedenes**
13. **Schlusswort**  
*Reiner Bieck, Vorsitzender des Präsidiums*



DAS SAGT DER ANWALT ...

## BUNDEARBEITSGERICHT ENTSCHEIDET ZUR VERGÜTUNG VON UMKLEIDE- UND DUSCHZEITEN

Das Bundesarbeitsgericht (BAG) hat am 23. April 2024 ein wegweisendes Urteil (5 AZR 212/23) zur Vergütung von Umkleide-, Wege- und Körperreinigungszeiten gefällt. Der Fall drehte sich um einen Containermechaniker, der sich aufgrund seiner schmutzanfälligen Arbeit umkleiden, waschen und duschen musste. Dafür wurde er bisher jedoch nicht bezahlt. Deshalb hatte er geklagt.

### Hintergrund des Falls

Der Containermechaniker arbeitete seit 2008 bei seinem Arbeitgeber und musste aufgrund der stark schmutzenden Arbeit spezielle Arbeitskleidung tragen. Diese musste er vor Ort an- und ablegen sowie zur Reinigung abgeben. Auch der Weg von der Umkleide zum Arbeitsplatz war Teil seines Arbeitsalltags. Die Klage zielte darauf ab, die Vergütung dieser zusätzlichen Zeiten zu erwirken.

### Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts

Das BAG entschied nun zugunsten des Arbeitnehmers und bestätigte, dass Umkleide- u. Wegezeiten zur vergütungspflichtigen Arbeitszeit gehören. Konkret bedeutet dies:

**1. Umkleidezeiten:** Das An- und Ablegen der vom Arbeitgeber vorgeschriebenen Arbeitskleidung ist vergütungspflichtig, da es ausschließlich im Interesse des Arbeitgebers geschieht.

**2. Wegezeiten:** Der Weg zwischen Umkleideraum und Arbeitsplatz gilt als Arbeitszeit, wenn der Arbeitnehmer keine Möglichkeit hat, die

Arbeitskleidung direkt am Arbeitsplatz anzulegen.

**3. Körperreinigungszeiten:** Das BAG legt fest, dass Körperreinigungszeiten dann zur Arbeitszeit gehören, wenn die Verschmutzung derart intensiv ist, dass sich der Arbeitnehmer vor dem Verlassen des Betriebs zwingend reinigen muss. Beispiele hierfür sind Arbeiten mit gesundheitsgefährdenden Stoffen oder stark verschmutzenden Materialien.

### Details zur Schätzung der Zeiten

Das BAG kritisierte die Schätzungsmethoden der Vorinstanz. Diese haben die Zeiten des Umkleidens und Waschens lediglich geschätzt. Das bedeutet, dass die tatsächliche Dauer der Umkleide- und Reinigungsvorgänge genau ermittelt werden muss, um eine faire Vergütung sicherzustellen.

### Rückverweisung an Landesarbeitsgericht

Das Urteil wurde teilweise aufgehoben und zur erneuten Verhandlung an das Landesarbeitsgericht zurückverwiesen. Wesentliche Punkte, die neu geprüft werden müssen, betref-

fen die detaillierte Feststellung der Zeiten und Tätigkeiten, die zu einer erheblichen Verschmutzung führen.

### Bedeutung des Urteils

Für Arbeitnehmer und Gewerkschaften ist dieses Urteil ein großer Schritt nach vorne. Es bestätigt, dass auch scheinbar „kleine“ Tätigkeiten wie Umkleiden u Duschen, die in direktem Zusammenhang mit der Arbeitsleistung stehen, vergütungspflichtig sind. Dies wird vielen Arbeitnehmern, insbesondere in stark verschmutzenden Berufen, zu einer gerechteren Bezahlung verhelfen. Die Entscheidung des BAG schafft neue rechtliche Grundlagen für den Umgang mit arbeitsrelevanten Vor- und Nachbereitungszeiten und stärkt die Rechte der Arbeitnehmer aber auch die Verhandlungsmöglichkeiten von Betriebsräten und Gewerkschaften bei der Definition, was Arbeitszeit ist.



Ansgar Dittmar – [www.law-uniq.com](http://www.law-uniq.com)