

mopinio

Das mobifair-Magazin

AUSGABE 02/2024



SPNV

*Wettbewerb
unter der Lupe*

UNSERE APP IST DA!

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

jetzt hast du
mobifair stets
griffbereit!



Newsticker
Termine
Seminare
Vergabekalender
Broschüre
Ratgeber

Jetzt App
downloaden:



Laden im
App Store

JETZT BEI
Google Play

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

Editorial



Die Entwicklung im Nahverkehr auf der Schiene beobachtet mobifair schon seit der Gründung. Dabei geht es um die Sicherung eines fairen Miteinanders und guter Beschäftigungsbedingungen. Wir begleiten Gesetze rund um Verkehr und Tarifreue und analysieren die Vergabeverfahren. Mit unserem Vergabekalender machen wir die Informationen hierzu für Jeden öffentlich.

Schwerpunkt dieser Ausgabe ist ein aktueller Marktcheck des Schienenpersonennahverkehrs. Vieles ist derzeit in Bewegung. Unternehmen ziehen sich zurück, Personal fehlt und die Finanzmittel werden knapp. Es ist Zeit für einen Marktcheck und damit für eine offene Diskussion über die künftigen Anforderungen.

Unsere Rechercharbeit verzeichnet weitere Erfolge. Nun hat auch das Landesarbeitsgericht (LAG) in Sachsen unsere Rechtsauffassung bestätigt, dass die Forderung eines EVU-Arbeitgebers nach Rückzahlung der Kosten für die Ausbildung von Lokführern ungerechtfertigt ist. Vorher haben bereits fünf Arbeitsgerichte in drei Bundesländern die Klage des Arbeitgebers zurückgewiesen. Alle betroffenen Kollegen werden vom DGB-Rechtsschutz in Dresden hervorragend und kompetent vertreten. Über den Beschluss des LAG werden wir in der nächsten Ausgabe ausführlich berichten.

Daneben gibt es natürlich weitere wichtige Infos aus unseren weiteren Tätigkeitsfeldern und wir freuen uns über eine Rückmeldung.

Helmut Diener und Dirk Schlömer, Vorstand

Aus dem Inhalt



BRANCHENREPORT SPNV S. 4	Verkehrsausschreibungen:
SPNV-Konzerne im Check..... S. 7	Wie machen es die Niederlande? S. 12
Resümee:	LAG weist Rückzahlungen von Aus- bildungskosten ab..... S. 15
Chancen und Risiken für den SPNV..... S. 10	Das sagt der Anwalt:
Sachsen: Was lange währt, wird dann doch nichts?..... S. 11	EUGH stärkt Rechte der Leiharbeit- nehmer..... 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

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

Eingetragen im Vereinsregister Frankfurt am Main: VR 13555



Branchenreport SPNV

Der Personennahverkehr auf der Schiene ist eine bunte Landschaft. Viele Unternehmen sind unterwegs und neben der DB Regio AG liest man auf den Fahrzeugen viele weitere Firmennamen. Alles OK also und im Sinne der Wettbewerbsbefürworter in Europa und in Deutschland? Der Bundesverband Schienennahverkehrs (BSN) bestätigte im Rahmen seiner Festveranstaltung zum 25-jährigen Bestehen das Gelingen des Wettbewerbs in Deutschland. Auch der Branchenverband der Wettbewerbsbahnen im SPNV, mobifair e. V., erklärt in seinem Wettbewerber-Report 2023/24, die Wettbewerbsbahnen würden sich weiter behaupten und weiterwachsen. Doch entspricht dieses Bild tatsächlich der Wirklichkeit und was sagt das eigentlich aus?

Für mobifair zeigt sich ein völlig anderes Bild. Wir wollten es genau wissen und haben recherchiert. Wir möchten aufzeigen, wie der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland wirklich aussieht und zu einer offenen Diskussion einladen. Die reinen Zahlen sind dabei das eine, aber wir halten es für notwendig, die Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass der Nahverkehr auf der Schiene, in den Ballungsräumen und dem ländlichen Raum seinen Beitrag zur Verkehrswende wirklich erfüllen kann. Auch bei unterschiedlichen Sichtweisen sind die drei großen Herausforderungen allen Beteiligten klar. Es sind die fehlenden Finanzmittel in Milliardenhöhe, dramatischer Personalmangel und eine völlig unzureichende Infrastruktur. Wir halten es für erforderlich, die Zielstellung neu auszurichten. Im Vordergrund muss die Schaffung eines leistungsfähigen Eisenbahnsystems im Nah- und Regionalverkehr stehen das den Menschen Lust auf den Umstieg vom Auto in den Zug, sowie in Busse und Bahnen macht. Dabei sollten wir uns an den Eisenbahnsystemen in Europa orientieren, die ein solches System bieten.

Ein Wort zu Recherche und Zahlen

Die Möglichkeit an Zahlen und Fakten heranzukommen sind vielschichtig. Betrifft es den SPNV, so könnte der Bundesverband Schienennahverkehr (BSN) mit Hilfe der Aufgabenträger in den Bundesländern sicherlich das genaueste Bild liefern. Schließlich sind die als Empfänger öffentlicher Mittel und von ihrer öffentlichen Eigentümerschaft verpflichtet, genaue Zahlen zu erheben und nachweisbar vorzuhalten.

Die Art der Recherche seitens der Bundesnetzagentur lässt jedoch darauf schließen, dass es nicht so einfach

ist, solche Zahlen zu erhalten. Die jüngste Marktuntersuchung Eisenbahnen aus Mai 2024 stützt sich jedenfalls auf Zahlen, die bei 100 von den insgesamt 550 vom Eisenbahnbundesamt (EBA) genannten Unternehmen abgefragt wurden.

Wir haben ebenfalls Unternehmensdaten recherchiert und zusätzlich Daten der Verkehrsnetze abgeglichen. Dazu haben wir die öffentlich verfügbaren Jahresabschlüsse der Konzerne gesichtet und zusätzliche öffentlich zugängliche Quellen genutzt. Letztlich haben wir auch berücksichtigt, dass manche Tochtergesellschaften mehreren Gesellschaftern gehören und vermieden, dass Leistungen doppelt gezählt werden. Was jedoch kaum zu berücksichtigen ist, ist die Differenz zwischen geplanten, bestellten und tatsächlich durchgeführten Verkehren. Auch der Zeitpunkt der Analyse kann zu unterschiedlichen Ergebnissen führen. Aus diesem Grund sind leichte Abweichungen der unterschiedlichen Marktanalysen unvermeidbar, so gewissenhaft wir auch vorgegangen sind. Wir bitten deshalb um Nachsicht, dass eine Punktlandung zu anderen Markt Betrachtungen weder bei der Berechnung der Trassenkilometer, noch bei den prozentualen Marktanteilen möglich war. Die Aussagekraft der recherchierten Zahlen wird dadurch jedoch nicht geschmälert. Wir haben uns entschieden, die Analyse so aktuell wie möglich zu halten und beziehen uns auf das Jahr 2024. Somit ist auch die Verlagerung der Abellio-Verkehre zu BeNEX und DB Regio schon berücksichtigt.

Sollte es Rückfragen oder Hinweise zu der Datenrecherche geben, so freuen wir uns über ein Feedback.



Ein Blick auf die Fakten

Nicht alles, was bunt ist, ist auch neu! So könnte man die Landschaft im deutschen SPNV beschreiben. Man könnte auch sagen, dass nicht alle Bahnen außerhalb der DB Regio AG tatsächlich Wettbewerbsbahnen sind, auch wenn Andere das so sehen. Es gibt sie schon lange, die regionalen Eisenbahnen in Eigentum von Bundesländern oder auch Kommunen. So wurde die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn AG, kurz AKN bereits im Jahr 1883 gegründet und fährt seitdem in Hamburg und Schleswig-Holstein. Auch Unternehmen wie die HLB aus dem Jahr 1955, die Albtal Verkehrsgesellschaft mit Gründung in 1957 oder die Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft SWEG mit Gründung in 1962 und viele weitere regionale Eisenbahnen sind kein Zeichen des Wettbewerbs, sie sind Zeitzeugen der langen Eisenbahngeschichte in Deutschland. Einige von Ihnen beteiligen sich dann an Vergabeverfahren, wenn es um Strecken in ihrem eigenen Verkehrsgebiet geht, andere erhalten ihre Verkehre per Direktvergabe. Es gibt zudem auch verschiedene Unternehmen, die mit ein oder zwei Schienenbussen Schüler- und Berufsverkehre durchführen. Es sind Vereine oder auch touristische Unternehmen. Deutschland ist zudem ein Land der Eisenbahnfreunde und Traditionsvereine zum Erhalt historischer Bahnen und Eisenbahnstrecken.

Ein flüchtiger Blick auf die Liste der in Deutschland zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) offenbart deshalb eine überraschend hohe Zahl an Unternehmen. Nach der letzten Aktualisierung des Eisenbahn Bundesamtes vom Mai 2024 gibt es in Deutschland exakt 550 zugelassene EVU. Wir haben die Zahlen etwas aufbereitet und entsprechend zugeordnet.

Eine komplette Branchenübersicht der Eisenbahnen ist es jedoch nicht geworden, da wir uns an dieser Stelle auf die Unternehmen im SPNV fokussieren möchten.

Letztlich landen wir bei einer gewissenhaften Sortierung bei insgesamt 63 Unternehmen, die in Deutschland SPNV betreiben. Lässt man die grenzüberschreitenden Verkehre von Nachbarländern außen vor, so bleiben noch 60 Unternehmen übrig. Hiervon sind 50 Unternehmen konzernabhängige Tochtergesellschaften und zehn sind Einzelunternehmen.

Eine Analyse der zehn Einzelunternehmen offenbart, dass drei Unternehmen mit insgesamt 36 Mio. Zug/km die wesentlichen Verkehrsleistungen erbringen. Davon ist ein Unternehmen die Eurobahn GmbH, die im Norden von NRW fährt und sich derzeit in der Verwaltung der Münchener Anwaltskanzlei Noerr befindet, seit sich die SNCF-Tochter Keolis wegen hoher Defizite aus Deutschland zurückzog. Die beiden weiteren Unternehmen sind die Albtal Verkehrsgesellschaft und die Erfurter Bahn. Sie gehören zu den regionalen Traditionsunternehmen in öffentlicher Hand.

Die weiteren sieben konzernunabhängigen Unternehmen erbringen zusammen 5,6 Mio. Zug/km und befinden sich bis auf die Hanseatische Eisenbahngesellschaft alle in öffentlicher Hand. Diese Unternehmen sind weder von ihrer Ausrichtung noch von ihrer Struktur als Wettbewerbsbahnen zu bezeichnen.

Was bleibt, sind die Konzerne, die in Deutschland SPNV betreiben.

Zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland (Stand 21.05.2024)

Bezugsquelle: Eisenbahnbundesamt:

Gesamtzahl der öffentlichen Eisenbahnen in Deutschland: 550
 Davon Eisenbahnen mit Zulassung für Personenverkehr: 324

Diese Unternehmen erbringen folgende Leistungen:

Dienstleister, incl. Verleiher und Ausbildungsunternehmen: 43
 Eisenbahninfrastrukturunternehmen: 10
 Unternehmen im Schienenpersonenverkehr: 10
 Güterbahnen mit Zulassung für Personenverkehr: 81
 Eisenbahnindustrie: 13
 Sonstige, Vorratsgesellschaften, insolvent oder ruhend: 12
 Reiner ÖPNV Betrieb mit Bussen und Straßenbahnen: 19
 Museumsbahnen und touristische Verkehre: 73
 SPNV Unternehmen: 63

Aufschlüsselung der SPNV Unternehmen in Deutschland:

Konzernabhängige Unternehmen: 50
 Konzernunabhängige Unternehmen: 10
 Eisenbahnen angrenzender Länder mit grenzübersch. Verkehren 3



Konzernunternehmen

	*Anteil am Unternehmen		Mio.Zug/km	**Ö/P
	100%	50%		
DB Regio AG	6		429,00	Ö
Transdev	12	6	69,39	Ö
BeNEX	5	6	50,45	P
Netinera	4	2	41,05	Ö
NEX (Mobico Group)	1		21,00	P
ÖBB	3		19,80	Ö
HLB	5	1	19,70	Ö
R.A.T.H. Gruppe	3		14,80	P
SWEG	2		9,80	Ö
SNCF (Captrain)	1		5,60	Ö
AKN	1	3	2,70	Ö
RDC	1		0,10	P
	44	6		

*Die Aufteilung der Unternehmenszuordnung bei anteiligem Besitz unterschiedlicher Konzerne erfolgte lediglich aufgrund der Vermeidung von doppelter Zuordnung. Anteiliger Unternehmensbesitz ohne Probleme der Zuordnung blieb unberücksichtigt.

**Eisenbahnen im öffentlich/privaten Eigentum

Konzernunabhängige Unternehmen mit wesentlichen Verkehren:

Eurobahn GmbH (Marktausstieg oder Übernahme erwartet) 16,3 P
 Albtal Verkehrsgesellschaft 10,8 Ö
 Erfurter Bahn GmbH 9,4 Ö

36,5

Konzernunabhängige Unternehmen mit geringen Verkehren:

City-Bahn Chemnitz GmbH 1,7 Ö
 Regiobahn Fahrbetriebsgesellschaft mbH 1,6 Ö
 ENON GmbH & Co KG (Hanseatische Eisenbahnges.) 0,8 P
 Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co. KG 0,5 Ö
 Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH 0,4 Ö
 Bentheimer Eisenbahn AG 0,3 Ö
 SAB Schwäbische Alb-Bahn GmbH 0,3 Ö
 Westerwaldbahn GmbH (Anteil SPNV) 0,1 Ö

5,7



SPNV-Konzerne im Check

DB Regio AG

Größter Betreiber von SPNV-Leistungen in Deutschland ist nach wie vor die DB-AG Tochter DB Regio AG mit verschiedenen Tochtergesellschaften und einer Verkehrsleistung von rund 429 Mio. Zug/km und einem Marktanteil von rund 59 Prozent.

Neben der DB Regio AG selbst, wird der Betrieb durch fünf Tochtergesellschaften durchgeführt.

Transdev GmbH

Zweitgrößtes Unternehmen ist die Transdev GmbH. Seit 1997 ist die französische Vorgängergesellschaft CGEA auf dem deutschen Markt mit Übernahme der Mehrheitsanteile der Deutschen Eisenbahngesellschaft (DEG) aktiv. Heute leistet Transdev in Deutschland mit zwölf Eisenbahnunternehmen 69,4 Mio. Zug/km mit einem Marktanteil von ca. 9,6 Prozent. Die weiteren Geschäftstätigkeiten beinhalten ÖPNV-Verkehre und Vertrieb mit weiteren Tochtergesellschaften. Mehrheitsgesellschafter der französischen Muttergesellschaft Transdev Group S.A. ist die französische Chaise des depot, einer staatlichen Bank unter Aufsicht des französischen Parlaments. 34 Prozent Anteil an der Transdev Group S.A. hält nach dem Ausstieg von Veolia S.A. nun die Rethmann SE & Co. KG, eine deutsche Unternehmerfamilie aus dem nördlichen NRW.

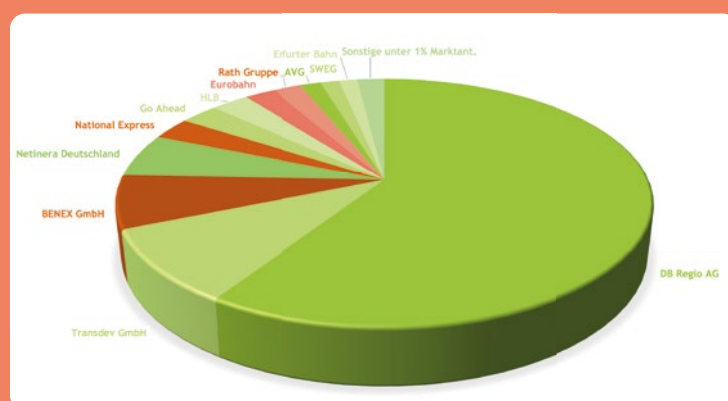
BeNEX

Seit der Übernahme der Abellio Verkehre in Mitteldeutschland und der Westfalenbahn konnte die BeNEX GmbH mit nun 50,5 Mio. Zug/km deutlich an Leistung hinzugewinnen. Könnte man alle Zugleistungen der als Tochtergesellschaften aufgeführten Unternehmen zusammenzählen, dann würde BeNEX zum zweitgrößten SPNV-Unternehmen in Deutschland aufsteigen. Doch die Unternehmensstruktur ist komplex. Die Gesellschaft wurde zunächst im Jahr 2007 als Tochtergesellschaft der kommunalen Hamburger Hochbahn AG gegründet, um im SPNV außerhalb Hamburgs am Wettbewerb teilzunehmen. Bereits kurze Zeit später wurde mit der heutigen International Public Partnerships (INPP) eine börsennotierte Fondsgesellschaft ins Boot geholt. Im Jahr 2019 trennte sich die Hansestadt Hamburg gänzlich von ihren Unternehmensanteilen, um zu verhindern, dass die Verkehrsleistungen der eigenen Tochtergesellschaft, der Hamburger Hochbahn AG, ausgeschrieben werden mussten.

BeNEX ist alleiniger Eigentümer von drei Eisenbahnunternehmen und Anteilseigner von vier weiteren Gesellschaften. Dazu befinden sich noch weitere Gesellschaften für Ausbildung und Service, sowie zur Fahrzeugfinanzierung und Verwaltung im Besitz der übergeordneten Gesellschaft INPP Public Infrastructure Germany GmbH & Co. KG.

Die Muttergesellschaft ist als börsennotierter geschlossener Aktienfonds im Bereich von Public-Private Partnership Projekten weltweit aktiv. Der Transport Bereich macht rund 20 Prozent des Portfolios aus. Der Börsenkurs sank nach der Corona Pandemie und mit dem Beginn des Ukraine Kriegs ab Mitte 2022 um rund 40 Prozent ab. Eine Änderung der Fondsausrichtung zur Stabilisierung des Aktienkurses könnte auch zu Auswirkungen auf die weiteren Geschäftsaktivitäten im deutschen SPNV-Markt führen.

SPNV-Unternehmen in Deutschland



Betreiber	Mio.Zug/km	Prozent
DB Regio	429,00	59,1%
Transdev GmbH	69,39	9,6%
BeNEX GmbH	50,45	7,0%
Netinera Deutschland GmbH	41,05	5,7%
National Express	21,00	2,9%
Go-Ahead	19,80	2,7%
HLB, mit Beteiligungsges.	19,70	2,7%
Eurobahn	16,30	2,2%
R.A.T.H Gruppe	14,80	2,0%
AVG	10,80	1,5%
SWEG	9,80	1,4%
Erfurter Bahn, mit Beteiligungsg.	9,40	1,3%
Sonstige unter 1% Marktanteil	14,12	1,9%
	725,61	

Unternehmen nach Eigentum

	Mio. Zug/km	Marktanteil
nationale Staatsbahn:		
DB Regio	429,00	59,12%
nationale öffentliche Eigentümer:		
HLB, mit Beteiligungsges.	19,70	2,71%
AVG	10,80	1,49%
SWEG	9,80	1,35%
Erfurter Bahn, mit Beteiligungsg.	9,40	1,30%
AKN	2,70	0,37%
Citybahn Chemnitz	1,70	0,23%
Regiobahn Fahrbetriebsgesell. mbH	1,60	0,22%
EVB Elbe-Weser Bahn	0,40	0,06%
Bodensee-Oberschwaben Bahn	0,50	0,07%
Bentheimer Eisenbahn AG	0,30	0,04%
Westerwaldbahn GmbH	0,12	0,02%
	57,02	7,86%
nationale private Eigentümer:		
Eurobahn	16,30	2,25%
R.A.T.H. Gruppe	14,80	2,04%
ENON GmbH & Co KG		
(Hanseatische Eisenbahnges.)	0,80	0,11%
SAB Schwäbische Alb-Bahn GmbH	0,30	0,04%
	32,20	4,44%
ausländische Staatsbahnen:		
Netinera Deutschland GmbH (Trenitalia)	41,05	5,66%
Go-Ahead (ÖBB)	19,80	2,73%
Niederbarminger	5,60	0,77%
Eisenbahn GmbH (SNCF)		
	66,45	9,16%
ausländischer öffentlicher Eigentümer:		
Transdev GmbH	69,39	9,56%
ausländische private Eigentümer:		
BeNEX GmbH	50,45	6,95%
National Express	21,00	2,89%
Norddeutsche Eisenbahn GmbH		
(RDC Mehrheitsanteil)	0,10	0,01%
	71,55	9,86%
GESAMT:	725,61	

Die Zugleistungen der einzelnen Unternehmen wurden aus verschiedenen Quellen bezogen. In der Regel veröffentlichen die Unternehmen ihre Leistungsdaten über ihre Veröffentlichung von Wirtschaftsdaten in ihren Webauftritten, oder in öffentlich zugänglichen Jahresabschlüssen, oder die Daten sind über die Zuordnung der Vergabernetze möglich. Die Verkehrsleistung von Gesellschaften mit mehreren Eigen-

tümern, wurde die Leistung zur Zuordnung aufgeteilt. Dies fällt ins besondere bei BeNEX ins Gewicht.

Trotz sorgfältiger Recherche kann es trotzdem geringe Abweichungen zu den tatsächlichen Leistungen geben. Zudem können Änderungen der Bestellungen seitens der Aufgabenträger zu geänderten Leistungsdaten führen. **Die Angaben sind aus den vorgenannten Gründen ohne Gewähr.**

Netinera

Die Netinera GmbH steht mit 41 Mio. Zug/km an vierter Stelle der EVU im deutschen SPNV. Die Gesellschaft entstand nach Übernahme der deutschen Verkehre der international agierenden Arriva PLC, die 2010 von der DB AG übernommen wurde. Eine Übernahme der deutschen Verkehrsanteile von Arriva war aus kartellrechtlichen Gründen nicht möglich. Netinera befindet sich in alleinigem Besitz der Italienischen Staatsbahn Trenitalia. Die SPNV-Verkehre werden durch vier Tochtergesellschaften im alleinigen Besitz, sowie zwei Beteiligungsgesellschaften durchgeführt.

National Express Holding GmbH

An fünfter Stelle im deutschen SPNV steht mit 21 Mio. Zug/km National Express (NEX). Gegründet wurde die National Express Holding GmbH in 2014 als Tochterunternehmen der britischen National Express plc, die sich in 2023 in Mobic Group plc umbenannte. National Express betreibt Schienenverkehrsleistungen durch die National Express Rail GmbH und ist ausschließlich in NRW tätig. Zwar bewarb sich National Express in den vergangenen Jahren auch um weitere Linien, z.B. die S-Bahn Nürnberg, blieb aber letztlich erfolglos. Die Muttergesellschaft ist ein an der Londoner Börse notiertes Aktienunternehmen und betreibt international Busverkehre. Eisenbahnleistungen gibt es ausschließlich in Deutschland.

Go-Ahead Verkehrsgesellschaft Deutschland GmbH

Neu am Markt sind seit Übernahme des Go-Ahead Deutschlandgeschäftes die staatlichen österreichischen Bundesbahnen ÖBB. Mit den zwei Tochtergesellschaften in Bayern und Baden-Württemberg werden insgesamt 19,8 Mio. Zug/km geleistet. Die Übernahme kam zum 01.02.2024 zustande, weil die international im öffentlichen Personenverkehr agierende Go-Ahead Group nach Übernahme durch zwei Investoren das Deutschlandgeschäft verkaufte.

Hessische Landesbahn GmbH (HLB)

Den Platz Nummer sieben im Deutschen SPNV belegt mit 19,7 Mio. Zug/km die Hessische Landesbahn. Sie befindet sich vollständig in Besitz des Landes Hessen. Sie betreibt eigene Verkehre, teils auf eigener Infrastruktur. Die HLB ist auch Anteilseigner von Eisenbahnen, gemeinsam jeweils mit der Erfurter Industriebahn, der BeNEX und der Kasseler Verkehrsgesellschaft. Die Aktivitäten beschränken sich auf Verkehre im Bundesland Hessen, aber auch mit Linienverbindungen in benachbarte Bundesländer.

R.A.T.H GmbH

Die R.A.T.H-Gruppe ist ein Sonderfall im Vergleich zu den anderen Bahnkonzernen in Deutschland. Es ist ein familiengeführtes Unternehmen aus dem Rheinland. Die Unternehmer waren bereits vorher seit mehreren Jahrzehnten als Dienstleister für die Eisenbahninfrastruktur in Stolberg bei Aachen aktiv. Es folgte die Übernahme von Eisenbahninfrastruktur und danach eine schrittweise Expansion im gesamten Eisenbahnbereich mit der Aufnahme eigener Verkehre im SPNV, im ÖPNV und im nationalen wie auch im europäischen Schienengüterverkehr (SGV). Derzeit betreibt die R.A.T.H-Gruppe im SPNV mit der VIAS und der Rurtalbahn 14,8 Mio. Zug/km in mehreren Bundesländern.

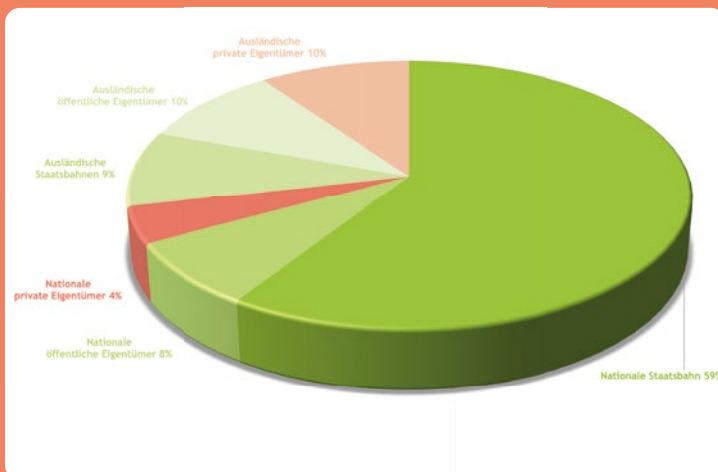
SWEG Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH

Die SWEG wurde im Jahr 1962 als Auffanggesellschaft für die von der Stilllegung bedrohten Strecken einer privaten Eisenbahngesellschaft gegründet. Hinzu kamen weitere Verkehre aufgelöster öffentlicher lokaler Eisenbahnen. Eigentümer ist mit 95 Prozent der Anteile das Land Baden-Württemberg, sowie zwei Landkreise. Neben eigenen Verkehren in Baden-Württemberg übernahm die SWEG nach der Insolvenz von Abellio die Leistungen der Abellio Rail Baden-Württemberg durch eine Notvergabe. Die Verkehre werden derzeit in einer eigenen Gesellschaft, der SWEG-Bahn Stuttgart GmbH geführt. Die Neuvergabe dieser Verkehre sollte Ende 2023 abgeschlossen sein und die SWEG selbst ist an einer Fortführung des Betriebs selbst nicht interessiert. Zum Redaktionsschluss war die Neuvergabe jedoch noch nicht erfolgt. Ohne die ehemaligen Abellio-Leistungen von 7,3 Mio. Zug/km, verbleiben im Stammunternehmen noch 2,5 Mio. Zug/km.

SNCF - Captrain Deutschland GmbH

Als die SNCF Ende 2021 die Reißleine zog und sich mit ihrer Tochtergesellschaft Keolis durch Abgabe der Eurobahn GmbH an eine Münchener Anwaltskanzlei aus dem deutschen SPNV-Markt verabschiedete, dachte niemand daran, dass es nach wie vor SPNV-Verkehre in Deutschland gibt, die auch dem SPNV zugeordnet werden müssen. Captrain ist die Güterverkehrstochter der SNCF, die außerhalb Frankreichs Güter auf der Schiene transportiert. Die deutschen Verkehre stammen ursprünglich aus einem Verkauf der Güterverkehrssparte von Veolia, der heutigen Transdev. Da die Niederbarnimer Eisenbahn GmbH mehrheitlich einer Tochtergesellschaft der Captrain Deutschland GmbH gehört, wird dies der Vollständigkeit halber an dieser Stelle genannt. Mit 5,6 Mio. Zug/km sind die Verkehre allerdings gering.

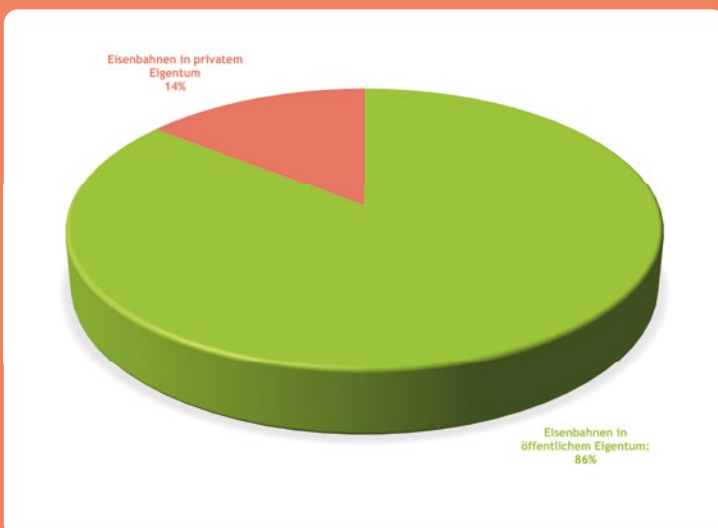
Betreiber im SPNV in Mio. Zug/km



Betreiber

Betreiber	Mio.Zug/km	Prozent
nationale Staatsbahn	429,00	59,1%
nationale öffentliche Eigentümer	57,02	7,9%
nationale private Eigentümer	32,20	4,4%
ausländische Staatsbahnen	66,45	9,2%
ausländische öffentliche Eigentümer	69,39	9,6%
ausländischer privater Eigentümer	71,55	9,9%
Gesamt	725,61	

Anteile der Betreiber, Öffentlich/Privat



Betreiber

Betreiber	Mio.Zug/km	Prozent
Eisenbahnen in öffentlichem Eigentum	621,86	86%
Eisenbahnen in privatem Eigentum	103,75	14%
Gesamt	725,61	

Resümee - Chancen und Risiken für den SPNV

.....
Aus Sicht von mobifair ist das Bild des SPNV-Marktes in Deutschland seit Jahren durch Politik, Aufgabenträger und auch die Unternehmen sehr subjektiv dargestellt worden. Die heile Welt des Wettbewerbs ist nach Analyse der Fakten nicht real.

Zu Beginn, Ende der 90er Jahre bedeutete der Wettbewerb für die Unternehmen geringere Gewinne, den Beschäftigten wurden „Produktivitätssteigerungen“ und schlechtere Tarif- und Sozialleistungen abverlangt. Das bedeutete den Abbau von Personalreserven, Verkürzung von Wende- und Umsteigezeiten, sowie eine Absenkung von Tarif- und Ausbildungsstandards. Die Folge sind Verspätungen, Zugausfälle und hohe Fluktuation der Beschäftigten und eine höhere Anfälligkeit des Systems Eisenbahn insgesamt.

Aus Sicht von mobifair muss auch der Ausschreibungswettbewerb insgesamt überdacht werden. Es sollte im Kern nicht um besseren Wettbewerb, sondern um einen besseren Nahverkehr auf der Schiene gehen. Die meisten europäischen Länder halten nach wie vor an Direktvergaben fest, bei denen dann auch rechtssicher bei Bedarf nachgesteuert werden kann.

Aus unserer Sicht ist der Wettbewerb im deutschen SPNV ohnehin fast zum Erliegen gekommen. Nur noch durchschnittlich 1,4 Bewerber nehmen pro Vergabeverfahren teil (Bundesnetzagentur für das Jahr 2022). Dabei treten fast ausschließlich Bahnen im öffentlichen Eigentum gegeneinander an und schreiben dabei, wie aus den öffentlich verfügbaren Jahresabschlüssen erkennbar ist, nicht selten rote Zahlen. Das Interesse privater Investoren scheint ebenfalls rückläufig zu sein, da andere Sektoren höhere Renditen erwarten lassen. Eine Belastung für verbleibende Unternehmen ist das starke Anwachsen von Pönalezahlungen für Schlechtleistung. Die beiden wesentlichen Faktoren dafür sind Probleme im Bereich der Infrastruktur und Personalmangel.

Aber auch die Abspaltung von Fahrzeugbeschaffung, Instandhaltung und vielfach auch der Vertriebsleistungen verursachen große Probleme bei der Qualität, schaffen zusätzliche teure Schnittstellen und erfordern mehr Bürokratie bei Unternehmen und Aufgabenträger. Aus unserer Sicht ist das eine völlige Fehlentwicklung.

Wir brauchen eine neue Ausrichtung des SPNV, die auf Stabilität, Qualität und Leistungsfähigkeit beruht. Wie das geht, zeigen unsere Nachbarn wie Österreich und die Schweiz.

Um die Fehler der Vergangenheit zu beheben fordern wir deshalb eine robuste Personalausstattung mit guter Ausbildung. mobifair lehnt sog. „Schnellbesetzungen“ für Triebfahrzeugführer und Zugbegleiter ab. Dazu müssen wieder mehr Personalreserven zur Verfügung stehen, damit die Meldung „Zugausfall wegen kurzfristigem Personalmangel“ endlich wieder verschwindet. Das Thema Sicherheit ist ebenfalls von großer Bedeutung. Es ist nicht zu akzeptieren, dass die Beschäftigten in Zügen und Bahnhöfen verbal oder körperlich angegriffen werden, nur weil sie ihre Arbeit verrichten. Hier stehen die Arbeitgeber und Aufgabenträger gleichermaßen in der Verantwortung. In der heutigen Zeit kann nicht mehr akzeptiert werden, dass Kolleginnen und Kollegen allein im Zug unterwegs sind. Sicherheit geht vor und dazu gibt es keine Alternative oder Kompromisse!

Was ebenfalls notwendig ist, sind Puffer in den Fahrplänen, Fahrzeiten und Wendezeiten, die praxisgerecht sind und nicht den Wunschträumen der Planer entspringen. Neben dem Personalmangel ist das eine wesentliche Ursache von Verspätungen.

Im Auftrag mehrerer Verkehrsgewerkschaften in Europa wird derzeit eine wissenschaftliche Studie durchgeführt, um die unterschiedlichen europäischen Bahnsysteme miteinander zu vergleichen und entsprechende Vorschläge für ein leistungsfähiges Eisenbahnsystem daraus abzuleiten. mobifair beteiligt sich an dieser Studie und wir hoffen, dass wir mit den Ergebnissen zu einem zukunftsfähigen, leistungsfähigen und sozialem Eisenbahnsystem in Deutschland und Europa beitragen können.

Sachsen: Was lange währt, wird dann doch nichts?

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.

Seit 2019 steht im Koalitionsvertrag der sächsischen Regierung aus CDU, GRÜNEN und SPD das Ziel, das bisherige Vergabegesetz zu novellieren. Jetzt, kurz vor Ende der Legislaturperiode, liegt ein Referentenentwurf des zuständigen Ministeriums vor. Derzeit läuft noch die Verbändeanhörung, an der sich mobifair beteiligt hat. Eine Verabschiedung noch vor der Sommerpause dürfte damit nahezu ausgeschlossen sein. „Was hat daran so lange gedauert? Und ist das womöglich sogar Absicht?“, diese Fragen kann man sich durchaus stellen. Schaut man sich den Entwurf an, hat man das Gefühl, dass besonders viel Energie in das Finden von Ausnahmeregelungen gesteckt wurde – umso schlimmer bei einem Gesetz, das längst nicht auf der Höhe der Zeit ist, sondern eher den Standard von Tariftreuegesetzen von vor zehn Jahren widerspiegelt.

So gibt es eine Tariftreue-Regelung nur für den Verkehrsbereich, nicht aber für andere Branchen – vollkommen entgegen dem Trend der meisten anderen Bundesländer, die ihre Gesetze zuletzt erneuert haben oder planen, sie zu erneuern. Kommunalen Auftraggebern, zu denen auch die SPNV-Zweckverbände und Landkreise zählen, wird es freigestellt, Tariftreue auch für Nachunternehmer vorzugeben. Wie gut solche „Kann“-Regelungen in der Praxis funktionieren, weiß jeder, der sich schon einmal mit dem Thema Personalübergang im Busbereich (oder vor der GWB-Novelle auch im SPNV) befasst hat. In der Regel wird auf die Vorgabe verzichtet. Das öffnet den Billiganbietern unter den Subs Tür und Tor. Bei grenzüberschreitenden Verkehren kann zudem auf die Tariftreue und sogar den vergabespezifischen Mindestlohn verzichtet werden, wenn keine Einigung zwischen den Aufgabenträgern erzielt wird. Bei Aufträgen, die zusammen mit ausländischen Auftraggebern vergeben werden, ist das sogar Pflicht. Solche Regelungen gibt es in keinem anderen Bundesland und so sollte es auch bleiben.

Apropos Vergabemindestlohn: Dieser soll an die unterste Stufe des Tarifvertrags der Länder (TV-L) gekoppelt werden. Allerdings würden von ihm dank einer weiteren Ausnahme nur wenige Beschäftigte profitieren, weil er

ausdrücklich nicht für kommunale Vergaben gilt. Diese machen aber einen großen Teil der öffentlichen Auftragsvergabe aus.

Hinsichtlich Personalübergang bei Betreiberwechsel sieht das Gesetz immerhin eine „Soll“-Regelung auf Schiene und Straße vor, also quasi eine Ausdehnung des § 131, Abs. 3 GWB auf den Busbereich. Der Verkehrsbereich ist insgesamt somit sogar noch relativ gut geregelt. Allgemeingültige Regelungen sind dagegen weitestgehend verwässert nach dem Motto „alles kann, nichts muss“, seien es soziale Kriterien (wie etwa Ausbildungsquoten), ökologische Vorgaben, ILO-Normen, Nachunternehmereinsatz (keine Beschränkung in Breite oder Tiefe der Kette) oder Kontrollen (hierzu gibt es nicht einmal einen eigenen Paragraphen).

Insgesamt würde das Gesetz, wenn es in dieser Form verabschiedet würde, zu den Schlusslichtern gehören. Insofern sollte der Gesetzgeber aus Sicht von mobifair besser gleich einen neuen Anlauf nehmen und sich dabei an den bekannten Positivbeispielen Rheinland-Pfalz, Saarland und Mecklenburg-Vorpommern orientieren. Das würde höchstwahrscheinlich auch schneller gehen.

Wie der Entwurf im Vergleich abschneiden würde, zeigt der aktualisierte Vergleich der Tariftreuegesetzen in Deutschland: <https://mobifair.eu/tariftreue>





v.l.n.r.: Dr. Erik Schwefer (DB Regio), Carl Kraijenoord (FNV), Christian Gebhardt (mobifair), Dirk Schlömer (mobifair), Matthias Rohrmann (AGV MOVE, CER), Edwin Kuiper (FNV), Almut Spittel (EVA-Akademie), Jolanta Skalska (EVG), Wilbert Festen (Arriva, FNV), Matthias Pippert (EVG)

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 Vergabentscheidung 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.



Dirk Schlömer (mobifair), Matthias Rohrmann (AGV MOVE, CER)



Marijn van der Gaag (FNV)

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 Fahrkartenerlöse erwirtschaftet werden.

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

„hartelijk bedankt!“

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.

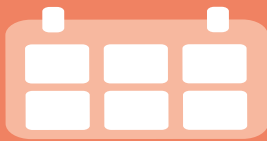


Wilbert Festen (Arriva, FNV), Matthias Pippert (EVG)

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



Edwin Kuiper (rechts) und Carl Kraijenoord (2. v.r.) (FNV)



SEMINAR-TERMINE

Referent Manuel Poblitzki:

Grundseminar – Einführung in das Betriebsverfassungsgesetz
09.09. – 13.09.2024 in Potsdam

Die Aufgaben als Betriebsratsvorsitzende:r oder Stellvertreter:in Betriebsratsvorsitzende:r
23.09. – 25.09.2024 in Potsdam

Whistleblower: Das neue Hinweisgeberschutzgesetz
30.09. – 02.10.2024 in Göttingen

BetrVG 2 – Mitbestimmung in sozialen Angelegenheiten
14.10. – 18.10.2024 Baiersbronn

Grundseminar – Einführung in das Betriebsverfassungsgesetz
25.11. – 29.11.2024 in Dresden

neu: **Fahrpersonal im Fokus: Wandel Mitbestimmung und Mitgestalten**
16.12. – 18.12.2024 in Berlin

Referent Christian Gebhardt:

Achtung, Ausschreibungen! Vergabewettbewerb im SPNV
06.11. – 08.11.2024 in Kassel



SAVE THE DATE: MOBIFAIR-MITGLIEDERVERSAMMLUNG 2024

.....
Im November ist es wieder soweit! Die diesjährige mobifair-Mitgliederversammlung findet am 14. November 2024 im Hotel Esperanto in Fulda statt. Das mobifair-Team freut sich darauf, euch vor Ort willkommen zu heißen. Die Veranstaltung beginnt um 10 Uhr.

Auf der vorläufigen Tagesordnung stehen unter anderem die Themen:

- Jahresberichte des mobifair-Vorstands zur Vereinsentwicklung
- Projekt- und Recherchearbeit
- Rückblick auf ein weiteres turbulentes Jahr
- Ausblick auf das Jahr 2025

EINLADUNGEN AN DIE MITGLIEDER WERDEN IM SEPTEMBER PER MAIL ODER POST VERSENDET.

Merkt euch den Termin vor! Wir freuen uns auf eure Teilnahme!

EVG und mobifair erfolgreich:

LAG weist Rückzahlung von Ausbildungskosten ab

.....
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.

Der Stand der vielen anhängenden Klagen, die insbesondere auch eine hohe Rückforderung der Ausbildungskosten betreffen, war von hohem Interesse. Bereits in fünf Verfahren, die vor unabhängigen Gerichten in verschiedenen Bundesländern stattgefunden haben, wurden die Forderungen zugunsten der Kollegen abgewiesen. Vor allem ging es auch um die Forderung nach einer Rückzahlung der „Ausbildungskosten“ in dubioser Höhe. Im aktuellen Fall musste nun das Landesarbeitsgericht (LAG) in Chemnitz als oberstes Gericht entscheiden und hielt eine Rückzahlung für ungerechtfertigt. Damit folgte das LAG den Beschlüssen des Arbeitsgerichts. Den Beschluss des LAG werden wir nach Erhalt veröffentlichen.

Im Rahmen eines Treffens, zu dem der EVG-Ortsverband Dresden und mobifair die Kollegen mit ihren Lebenspartnern eingeladen hatte, viele von Ihnen haben bereits den Arbeitgeber gewechselt, brachte ein betroffener Kollege zum Ausdruck, er fühle sich jetzt „geborgen und in einer besseren Arbeitswelt“. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand dabei der Kontakt und die Kommunika-

tion untereinander. Wichtig sei es, diese zu fördern und weiter Aufklärung zu geben.

Der DGB-Rechtsschutz in Dresden vertritt die Kollegen hervorragend, berichtete die EVG-Geschäftsstellenleiterin Simone Hennig. Helmut Diener von mobifair ließ die Kollegen wissen, dass EVG und mobifair eine feste Einheit im Kampf gegen Ausbeutung bilden. „Alle müssen sich dagegen wehren!“, so Diener, „mobifair und die EVG werden auch weiterhin den Kolleginnen und Kollegen zu Seite stehen, wenn Lohn- und Sozialdumping betrieben wird. Menschliche Beschäftigungsbedingungen sind keine Option, sondern das Minimum.“

mobifair appelliert an alle Arbeitgeber*innen faire Beschäftigungsbedingungen sicherzustellen. Menschen aus anderen Ländern an die Hand zu nehmen, ihnen die Regeln der Eisenbahnbranche verständlich mitzuteilen und ihnen Hilfe und Schutz vor den neuen Herausforderungen zu geben.



DAS SAGT DER ANWALT ...

EUGH STÄRKT RECHTE DER LEIHARBEITNEHMER

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat eine wegweisende Entscheidung getroffen, die grundlegende Auswirkungen auf die Rechte von Leiharbeitnehmern hat. Im Kern geht es um einen Leiharbeitnehmer in Spanien, der bei Randstad angestellt war und an Serveo verliehen wurde. Dort erlitt er einen schweren Arbeitsunfall, der zu seiner dauerhaften Berufsunfähigkeit führte. Die Kompensation nach dem Tarifvertrag der Verleihfirma betrug 10.500 EUR, während der Tarifvertrag des Entleihunternehmens ihm 60.101,21 EUR zuerkannt hätte.

Der Arbeitnehmer klagte, um die Differenz der Entschädigungen einzufordern, unterlag in der ersten Instanz. Das Gericht argumentierte, dass er nur Anspruch auf die Entschädigung gemäß dem Tarifvertrag der Leiharbeitsfirma hätte. Diese nationale Interpretation stellte das Obergericht des Baskenlandes in Frage und wandte sich an den EuGH, um die Vereinbarkeit mit EU-Recht zu klären.

Der EuGH stellte klar, dass Entschädigungen für dauerhafte Berufsunfähigkeit unter den Begriff „wesentliche Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen“ fallen. Dies bedeutet, dass Leiharbeitnehmer während ihrer Überlassung an ein entleihendes Unternehmen Anspruch auf die gleichen Bedingungen wie direkt angestellte Mitarbeiter haben müssen. Dies ist Teil des Gleich-

behandlungsgrundsatzes von Art. 5 der Richtlinie 2008/104/EG.

Diese Entscheidung unterstreicht die Notwendigkeit einer fairen Behandlung von Leiharbeitnehmern und zeigt die Bindung der Unternehmen an EU-weite Gleichbehandlungsprinzipien. Es setzt zudem ein starkes Zeichen, dass Abweichungen von diesen Prinzipien nur unter strengen Auflagen möglich sind.

Abschließend lässt sich sagen, dass dieser Fall nicht nur das Verständnis von Arbeitsentgelt und Entschädigungen weiter schärft, sondern auch mögliche Auswirkungen auf zukünftige Ausgestaltungen von Tarifverträgen und nationalen Gesetzen haben wird. Der Begriff des Arbeitsentgelts ist noch einmal intensiviert worden – mit bislang noch nicht absehbaren Folgen. Insbesondere Tarif-

partner sollten sich diese Rechtsprechung zu Herzen nehmen, um die Begriffsbestimmungen, aber auch die Gleichbehandlung von Leiharbeitern klarer zu definieren. Die Entscheidung des EuGH sollte aber auch Auswirkungen auf die Rechtsprechung des BAG zum Equal Pay haben. Es bleibt spannend, wie das Bundesarbeitsgericht hierauf reagiert.



Ansgar Dittmar ist Rechtsanwalt, Fachanwalt für Arbeitsrecht und Mediator. Mit seiner Kanzlei LAW UNIQ Arbeitsrecht berät er Arbeitnehmer als auch Betriebsräte. Er begleitet seit der Gründung von mobifair den Verein in rechtlichen Fragen.

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