

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Sylvia Gabelmann, Kerstin Kassner, Katja Kipping, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Pascal Meiser, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Harald Weinberg, Hubertus Zdebel, Sabine Zimmermann (Zwickau) und der Fraktion DIE LINKE.

Fremddienstleister, Subunternehmen und Arbeitsbedingungen bei der Deutschen Bahn AG

Im Zuge der privatwirtschaftlichen Ausrichtung der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind in den Unternehmensbereichen und bei den Tochterunternehmen zunehmend Fremddienstleister mit Arbeiten beauftragt worden, die früher innerhalb des Konzerns erbracht wurden. Wie Beschäftigte berichten, gilt dies insbesondere für den Dienstleistungsbereich. Persönlichen Berichten zufolge sollen Strukturen mit Ketten von Subunternehmen existieren, deren Arbeitsbedingungen oft nur noch schwer zu kontrollieren sind und in denen trotz der DB-Qualitätsvereinbarung immer häufiger von mangelhaften Sozialstandards berichtet wird.

Auch im Schienengüterverkehr wird berichtet, dass vermehrt Fremddienstleister zum Einsatz kommen. Der betreffende Lokführer-Einsatz soll oftmals auf der Grundlage von Werkverträgen fußen, insbesondere auch bei der DB Cargo AG und deren Tochterunternehmen.

Auch Berichte über Verstöße gegen das Arbeitszeitgesetz, verursacht durch Personaldienstleister, mehren sich. Beschäftigte berichten über Extremfälle, in denen von Personaleinsätzen auf dem Führerstand von mehr als zwölf Stunden die Rede ist. Diese wäre nicht nur verboten, sondern überdies sehr gefährlich für den Schienenverkehr.

Bei den derzeit über 400 am Markt vertretenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind zunehmend Signalverfehlungen zu beobachten (vgl. <https://www.morgenpost.de/printarchiv/wirtschaft/article104816407/Warnung-vor-uebermuedeten-Lokfuehrern.html>; <https://www.br.de/br-fernsehen/sendungen/kontrovers/gueterverkehr-zugfuehrer-uebermuedung-100.html>). Nach Einschätzung von Beschäftigten werden diese übermäßig durch bei Personaldienstleistern beschäftigte Lokführer verursacht. Mögliche Hintergründe sind Mängel bei der Qualifizierung zum Triebfahrzeugführer durch eine hohe Zahl von Lokführerschulen mit dem Geschäftsfeld der staatlichen Förderung dieser Ausbildung (vgl. Register der anerkannten Personen und Stellen für die Ausbildung gemäß § 14 der Triebfahrzeugführerscheinverordnung [TfV], die das Eisenbahn-Bundesamt [EBA] führt). Das führt nach Ansicht der Fragesteller dazu, dass die Qualität der Berufsausbildung zum Lokführer durch die Ausbildung eines „Eisenbahners im Betriebsdienst Fachrichtung Lokführer und Transport“ spür-

bar sinkt und die Funktionsausbildung von Personen ohne besondere Vorausbildung zunimmt. Dies gefährdet zunehmend das Berufsbild des Lokführers und letztlich die Sicherheit im Schienenverkehr.

Das Eisenbahn-Bundesamt sieht sich für eine Überwachung dieser Personaleinsätze als nicht zuständig an und verweist auf die Zuständigkeit der Kontrolle des sozialen Arbeitsschutzes durch die Landesbehörden für Arbeitsschutz und die Gewerbeaufsichtsämter (vgl. https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Arbeitsschutz/arbeitsschutz_node.html). Diese sind nach Ansicht der Fragesteller jedoch mit dieser Aufgabe überfordert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung als der Vertretung des Eigentümers der DB AG der Umfang von Fremdvergaben im Konzern (DB AG inklusive Tochterunternehmen) bekannt, und welche Rückschlüsse zieht sie daraus (bitte begründen)?
2. Wie viele aktuelle Verträge mit externen Dienstleistern gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei der DB AG (unterteilt nach den Bereichen Infrastruktur und Technik – z. B. DB Services GmbH und DB Sicherheit GmbH – und Verkehr und Transport – z. B. DB Cargo AG, DB Fernverkehr AG und DB Regio AG –; bitte aufgeteilt nach Geschäftsfeldern auflisten)?
 - a) Welche durchschnittliche Laufzeit besitzen diese Verträge (bitte aufgeteilt nach Geschäftsfeldern auflisten)?
 - b) Welchem Umfang (Einsatzstunden) entsprechen diese Verträge (bitte aufgeteilt nach Geschäftsfeldern auflisten)?
 - c) Wie viele Kernarbeitsplätze im DB-Konzern (Vollzeitpersonal – VZP) würden diesem Umfang entsprechen (bitte aufgeteilt nach Geschäftsfeldern auflisten)?
 - d) Wie wird sichergestellt, dass auch bei beauftragten Subunternehmen und Sub-Subunternehmen eine faire Bezahlung gewährleistet ist und die im Konzern geforderten sozialen Standards eingehalten werden?
 - e) Ist es zu Verstößen gegen bestehende DB-Qualitätsvereinbarungen (Präqualifikationsverfahren und Lieferantenqualifizierung) gekommen (bitte Anzahl der Verstöße aufgeteilt nach Geschäftsfeldern auflisten)?
 - f) In welcher Größenordnung basieren diese Fremddienstleistungen auf Werkverträgen (bitte aufgeteilt nach Geschäftsfeldern auflisten)?
 - g) Ist im Konzern im Zusammenhang mit Fremdvergaben das Auftreten von Sub-Ketten bekannt, und falls ja, in welchen Geschäftsfeldern?
 - h) Gab es Hinweise auf mögliche Scheinselbstständigkeit von Fremdleistungserbringern für den DB-Konzern, und falls ja, in welchen Geschäftsfeldern?
3. Ist dem Bund als Alleineigentümer der DB AG oder dem Aufsichtsrat der DB AG der Umfang von Fremdvergaben in den Vorstandsressorts Infrastruktur und Technik sowie Verkehr und Transport bekannt, und welche Konsequenzen haben sie daraus ggf. gezogen?
 - a) Falls Konsequenzen gezogen wurden, haben diese gegriffen, und zu welchen Ergebnissen haben sie geführt?
 - b) Falls keine Konsequenzen gezogen wurden, warum nicht?

4. Inwiefern werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Interessenvertreter im DB-Konzern bei der Vergabe und der Überwachung von Fremddienstleistern eingebunden (bitte die Art der Einbindung mitsamt den rechtlichen Grundlagen detailliert darstellen)?
5. Welche Auswirkungen haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Beratungen der Unternehmen mit den Interessenvertretungen über die Personalplanungen gemäß den §§ 90 ff. des Betriebsverfassungsgesetzes (BetrVG) auf die Beauftragung externer Dienstleister insbesondere in den Bereichen Reinigungs- und Sicherheitsdienstleistungen?
6. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung der DB AG oder ihren Subunternehmen Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit von Fremdfirmen erbrachten Reinigungs- und Sicherheitsdienstleistungen bekannt geworden (mögliche Unregelmäßigkeiten u. a.: „Mieten“ für Reinigungsgegenstände, menschenunwürdige Unterkünfte, Abrechnungsbetrug, Verstoß gegen das Mindestlohngesetz, Sozialabgabenbetrug u. Ä.)?
 - a) Welche konzerninternen Strukturen existieren, um rechtzeitig über Unregelmäßigkeiten in der Leistungserbringung informiert zu werden?
 - b) Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um festgestellten Verfehlungen oder Verdachtsfällen zu begegnen?
 - c) Wie kann es nach Kenntnis der Bundesregierung trotz bestehender DB-Qualitätsvereinbarungen (Präqualifikationsverfahren und Lieferantenqualifizierung) zu Verstößen im Konzern kommen?
7. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine bundesweit einheitliche Überwachung des sozialen Arbeitsschutzes (z. B. Arbeitszeiten und Arbeitsbedingungen) im Schienenverkehr durch die Landesbehörden für Arbeitsschutz bzw. die Gewerbeaufsichtsämter gewährleistet, und hat sich das bestehende System aus Sicht der Bundesregierung bewährt (bitte begründen)?
8. Wie steht die Bundesregierung dazu, die Kontrolle des sozialen Arbeitsschutzes im Schienenverkehr einer zentralen Behörde wie beispielsweise dem EBA zu übertragen (bitte begründen)?
9. Wie stellt das EBA die direkte Kontrolle (Eignung und Befähigung) von eingesetzten Triebfahrzeugführern sicher?
10. Warum gibt es bislang für die Ausbildung des Berufs des Lokführers keinen einheitlichen psychologischen Eignungstest, keinen einheitlichen Ausbildungsrahmenplan, keine zentrale Prüfungsdatenbank, und warum wird die Abschlussprüfung zum Lokführer nicht durch eine neutrale Institution (z. B. die Industrie- und Handelskammer – IHK) vorgenommen?
11. Warum führt das EBA nach Kenntnis der Bundesregierung bisher kein Register über die am Markt befindlichen Personaldienstleister im Schienenverkehr, und wie steht die Bundesregierung zu der Einführung eines solchen Registers (bitte begründen)?
12. Warum führt das EBA bisher kein Register über die am Markt befindlichen sogenannten selbstständigen Lokführer, und wie steht die Bundesregierung zu der Einführung eines solchen Registers (bitte begründen)?

13. Wie viele der Personen beginnen mit einer staatlichen Förderung in Form von Bildungsgutscheinen pro Jahr eine Ausbildung zum Triebfahrzeugführer (bitte jährlich für die letzten zehn Jahre angeben)?
- Wie viele dieser Personen bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung am Ende die Prüfung?
 - Wie viele derjenigen, die die Prüfung bestanden haben, arbeiten nach einem Jahr noch als Triebfahrzeugführer?
 - Welcher finanzielle Schaden entsteht durch die nicht erfolgreichen Ausbildungen bzw. durch Personen, die nicht weiter als Triebfahrzeugführer arbeiten?
 - Schätzt die Bundesregierung die Vergabe von Bildungsgutscheinen für die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer als erfolgreiche Maßnahme ein?
14. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass die aktuellen arbeitsschutzrechtlichen Anforderungen im Zuge der COVID-19-Pandemie auch bei den durch den DB-Konzern beauftragten Subunternehmen ausgeführt werden?
- In welchem Umfang und in welcher Form findet hierzu ein gemeinsamer Austausch zwischen dem DB-Unternehmen und den Fremddienstleistern statt (bitte unterteilt nach Geschäftsfeldern angeben)?
 - In welcher Weise wird die Umsetzung der Maßnahmen sowie des Austausches dokumentiert (bitte unterteilt nach Geschäftsfeldern angeben)?
 - Wie wird gewährleistet, dass die DB AG – auf Nachfrage der Gesundheitsämter – die Personalien möglicher (COVID-19-gefährdeter) Kontaktpersonen aus dem Pool der Fremdleistungsbeschäftigten rechtzeitig beibringen kann (unterteilt nach Geschäftsfeldern angeben)?

Berlin, den 1. Oktober 2020

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion