

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Tabea Rößner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Arbeitsbedingungen im Schienen- und Fernbusverkehr

Die Verkehrsleistungen in Europa und in Deutschland nehmen seit Jahren zu. Immer mehr Güter werden importiert und exportiert und Produktionsprozesse werden auf verschiedene Standorte verteilt. Der harmonisierte EU-Binnenmarkt sowie die Globalisierung mit der weltweiten Arbeitsteilung machen sich im Seeverkehr, Flugverkehr, in der Binnenschifffahrt sowie beim Straßen- und Schienentransport bemerkbar. Innerhalb der Europäischen Union arbeiten elf Millionen Direktbeschäftigte im Transportsektor. Das sind 5 Prozent aller Beschäftigten (vgl. „Fairer Verkehr Europa – ETF-Vision für die Zukunft des europäischen Verkehrs“: www.etf-europe.org/files/extranet/-75/45418/ETF_Vision%20Paper_DE.pdf).

Und auch für die Menschen ist die Mobilität ein zentrales Bedürfnis und die Voraussetzung für die wirtschaftliche und soziale Teilhabe. Vor Ort leisten öffentliche Nahverkehrsmittel wichtige Dienste. Im Fernverkehr stehen die Eisenbahn und seit der Liberalisierung des Busmarktes zunehmend der Fernbus zur Verfügung, ergänzt durch den Flugverkehr.

Neben dem Ziel, mit den Güter- und Personenverkehrsdienstleistungen die Umwelt möglichst wenig zu belasten, gilt es, faire Lohn- und Arbeitsbedingungen für die in diesen Branchen Beschäftigten zu gewährleisten. Der Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, aber auch der intramodale Wettbewerb, darf nicht zu Lasten der Sicherheit von Passagieren und Beschäftigten und nicht auf Kosten der Rechte von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ausgetragen werden. Dazu bedarf es einheitlicher Ausbildungs- und Qualifizierungsstandards des Fahrpersonals.

Wir fragen die Bundesregierung:

Schienenverkehr

1. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über unterschiedliche Beschäftigungsbedingungen zwischen den Betriebstöchtern der bundeseigenen Deutschen Bahn AG und Privatunternehmen sowie in Deutschland tätigen ausländischen Staatskonzernen bzw. deren Tochterunternehmen, beispielsweise in Bezug auf Arbeitszeiten, Verdienste und Urlaubsansprüche?
2. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, inwiefern der Bieterwettbewerb im Regional- und Nahverkehr über Arbeitskosten ausgetragen wird?

3. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob ein unlauterer Wettbewerb über die Missachtung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften stattfindet, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aussage, dass „fehlende Regeln und Instrumente für die grenzüberschreitende Überwachung und Durchsetzung ein besonderes Problem im grenzüberschreitenden Verkehr“ darstellen („Fairer Verkehr Europa“, S. 8)?
4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Auslagerung von Arbeitsplätzen aus den ursprünglichen Tarifverträgen von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), beispielsweise in den Bereichen des Caterings oder der Reinigungsdienste?
5. In welchem Ausmaß werden im Bereich der Triebfahrzeugführer nach Kenntnis der Bundesregierung Zeitarbeitskräfte eingesetzt, und wie bewertet die Bundesregierung dies aus Aspekten
 - a) des Arbeitnehmerschutzes, und
 - b) der Sicherheit im Eisenbahnverkehr auch im Blick auf die Zugentgleisung in Mannheim vom August 2014?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die Sicherheit des Bahnverkehrs und das Image des Berufes des Triebfahrzeugführers angesichts dessen, dass es keine geregelte Ausbildungsdauer und keine konkret definierten, allgemeingültigen Ausbildungsinhalte gibt (vgl. „Fairer Verkehr Europa“, www.etf-europe.org/files/extranet/-75/45418/ETF_Vision%20Paper_DE.pdf)?
7. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass die EVU jeweils ihre eigenen Ausbildungsregeln aufstellen und die eigenen Ausbilder zugleich auch als Prüfer auftreten?
8. Inwieweit ist die Bundesregierung der Ansicht, dass ein EVU, das für die Ausbildung von Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern einen hohen Aufwand aufbringt, im Wettbewerb gegenüber einem anderen EVU, das den Aufwand so gering wie möglich hält, ins Hintertreffen geraten kann?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Sicherheit des Bahnverkehrs und das Image des Berufes des Fahrdienstleiters angesichts einer Ausbildungszeit von nur vier bis fünf Monaten, obwohl dessen Einsatz in einem hoch sicherheitsrelevanten Bereich erfolgt?
10. Plant die Bundesregierung für eine bessere Qualifizierung und damit Aufwertung dieses Berufsbildes zu sorgen?
Wenn ja, was genau plant die Bundesregierung?
Wenn nein, weshalb nicht?
11. Welche Sozialkriterien dürfen bei öffentlichen Ausschreibungen von Schienennahverkehrsleistungen nach Auffassung der Bundesregierung aufgenommen werden?

Fernbusverkehr

12. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über die Arbeitsbedingungen und Anforderungen an Fernbusfahrerinnen und Fernbusfahrer, und wie bewertet sie diese?

13. Welche Gründe sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den deutlichen Anstieg der Verstöße gegen die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten verantwortlich (im ersten Halbjahr 2015 hat sich die Beanstandungsquote im Vergleich zum Vorjahr von 15 auf 27 Prozent erhöht, www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Sonderberichte/SB_Fernbus_2015.pdf;jsessionid=10417273DBE6D8D7420B0AB89502F70E.live2051?__blob=publicationFile)?
14. Welche Gründe sind nach Kenntnis der Bundesregierung dafür verantwortlich, dass sich die Beanstandungsquote bei deutschen Fernbussen im ersten Halbjahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr sogar von 14 auf 28 Prozent verdoppelt hat und damit im ersten Halbjahr 2015 im Vergleich zu ausländischen Fernbusunternehmen überproportional war?
15. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der starken Erhöhung der Beanstandungsquote, und welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen bzw. will die Bundesregierung ergreifen, um bei Fernbussen künftig eine bessere Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten sicherzustellen?
16. Inwieweit sind aus Sicht der Bundesregierung die höheren physischen und psychischen Anforderungen von Fernbusfahrerinnen und Fernbusfahrer im Vergleich zu Busfahrerinnen und Busfahrern in anderen Bussegmenten ein Grund für die Zunahme der Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten (vgl. www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Sonderberichte/SB_Fernbus_2015.pdf;jsessionid=10417273DBE6D8D7420B0AB89502F70E.live2051?__blob=publicationFile)?
17. Inwieweit betrachtet die Bundesregierung den Mangel an Fahrerinnen und Fahrern auf dem expandierenden Fernbusmarkt als Grund für die hohen physischen und psychischen Belastungen von Fernbusfahrerinnen und Fernbusfahrern sowie für die Zunahme der Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten?
18. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um dem Mangel an Busfahrerinnen und Busfahrern entgegenzuwirken, und die Ausbildung von Busfahrerinnen und Busfahrern zu unterstützen?
19. Inwieweit betrachtet die Bundesregierung die Zunahme der Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten bei Fernbussen als Sicherheitsrisiko?
20. Wann wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Deutschen Bundestag den nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bis zum 1. Januar 2017 vorzulegenden Bericht dazu einreichen, ob mit der Änderung des PBefG vom Dezember 2014 die verfolgten Ziele auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal erreicht wurden (bitte konkreten Zeitpunkt bzw. Monat angeben)?

Berlin, den 16. Februar 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

