

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Beate Müller-Gemmeke, Brigitte Pothmer, Britta Haßelmann, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Beschäftigungsübergang und Eigenwirtschaftlichkeit im kommunalen Busverkehr**

In einer Vorabbekanntmachung hatte die Stadt Pforzheim angekündigt, welche Angebotsqualität und welchen Angebotsumfang es bei dem Verkehrsvertrag über den Stadtverkehr zu erfüllen gilt. Ein Verkehrsunternehmen, die Regionalbusverkehr Südwest GmbH, hat daraufhin beantragt, den Verkehr eigenwirtschaftlich, d. h. ohne vertraglichen Zuschuss der Stadt Pforzheim, zu erbringen. Es wurden dabei wohl die in der Vorabbekanntmachung benannten Qualitäten und Quantitäten des Angebotes verbindlich zugesichert. Dieser eigenwirtschaftliche Antrag wurde von der zuständigen Behörde genehmigt und somit die Stadt daran gehindert, den Verkehrsvertrag im Wettbewerb zu vergeben, da die geplante Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages dadurch gegenstandslos wurde. Dieses Vorgehen eines Tochterunternehmens der Deutschen Bahn AG wiederholt sich in Hildesheim, wo die DB Regio Bus ebenfalls einen Antrag auf Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre gestellt hat.

Der Deutsche Städtetag zeigt sich in seiner den Fragestellern vorliegenden Antwort auf einen Brief der Stadt Hildesheim besorgt ob dieser Entwicklung und befürchtet weitere Fälle dieser Konstellation.

Die Bundesregierung hat dargestellt, dass ein Personalübergang bei einem Auftragnehmerwechsel nur für die Bahn und nicht für den Busverkehr gilt, da dies mit dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit „schwerlich zu vereinbaren“ ist und dieses sich nicht aus der EG-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste (Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) ableitet (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 55 der Abgeordneten Brigitte Pothmer auf Bundestagsdrucksache 18/7842).

Eigenwirtschaftlichen Unternehmen im kommunalen Busverkehr wird somit freigestellt, ob sie das Personal des bisher mit der Verkehrsdienstleistung beauftragten Unternehmens übernehmen. Zugleich sind die Unternehmen zwar an die in der Ausschreibung gesetzten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu Angebotsqualitäten, Tarifen und Umweltqualitäten gebunden, die Kommunen können aber keine Bedingungen für die im eigenwirtschaftlichen Verkehr anzuwenden Tarifverträge setzen. Die Tariftrüegegesetze der Länder finden insoweit keine Anwendung. Die Gewerkschaft ver.di spricht von einem Dumpingwettbewerb (vgl. [www.hildesheimer-allgemeine.de/news/article/verdi-wart-vor-oepnv-vergabe-an-bahn.html](http://www.hildesheimer-allgemeine.de/news/article/verdi-wart-vor-oepnv-vergabe-an-bahn.html)). Im Zuge des Vergaberechtsmodernisierungsgesetzes empfahl der Bundesrat, den Beschäftigungsübergang im kommunalen Busverkehr verpflichtend zu verankern (vgl. Bundesratsdrucksache 367/1/15), war damit letztlich jedoch nicht erfolgreich.

Für die Beantwortung wird durch die Fragesteller ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Fristverlängerung durch die Bundesregierung möglich ist.

Wir fragen die Bundesregierung:

Personalübernahme:

1. Sieht die Bundesregierung ob der Ungleichbehandlung beim Beschäftigungsübergang im Bus- und Bahnverkehr Handlungsbedarf?
  - a) Wenn ja, in welcher Form?
  - b) Wenn nein, warum nicht?
2. Welchen Handlungsbedarf sieht sie speziell bei Anträgen auf Eigenwirtschaftlichkeit, da diese nicht auf Grundlage der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden?

Eigenwirtschaftliche Anträge:

3. Ist das Unternehmen, welches einen Antrag auf Eigenwirtschaftlichkeit einreicht, nach Kenntnis der Bundesregierung verpflichtet, Belege für die Eigenwirtschaftlichkeit einzureichen?
  - a) Wenn ja, welche Nachweise müssen erbracht werden?
  - b) Wenn nein, wieso nicht?
4. Ist nach der Erteilung der Genehmigung während der Vertragslaufzeit nach Kenntnis der Bundesregierung eine laufende Überprüfung der tatsächlichen Eigenwirtschaftlichkeit vorgesehen?
  - a) Wenn ja, durch wen und auf welche Weise?
  - b) Wenn nein, wieso nicht?
5. Sollte ein Unternehmen im Laufe der Genehmigungslaufzeit nicht wie angekündigt eigenwirtschaftlich handeln können, wie wird damit umgegangen, und müsste aus Sicht der Bundesregierung eine etwaige solvente Muttergesellschaft für deren Tochter haften?
6. Sollte ein Unternehmen im Laufe der Genehmigungslaufzeit nicht wie angekündigt eigenwirtschaftlich handeln können und das Unternehmen stellt den Weiterbetrieb seiner Verkehrsleistungen in Frage, inwieweit kann dann für die Fahrgäste dessen Weiterbetrieb gewährleistet werden, bzw. wer garantiert die Verkehrsleistung in diesem Falle?
7. Welche Rechtsbeziehungen bestehen bezüglich der zugesicherten Verpflichtungen zwischen der Genehmigungsbehörde und dem kommunalen Aufgabenträger einerseits und dem eigenwirtschaftlichen Betreiber andererseits?
  - a) Welche Rechtsbeziehung besteht zwischen Genehmigungsbehörde und eigenwirtschaftlichem Verkehrsunternehmen?
  - b) Inwieweit ist der Aufgabenträger in die Absicherung der Erfüllung der zugesicherten Verpflichtungen eingebunden bzw. einzubinden?
8. Ist während der Laufzeit der Genehmigung nach Kenntnis der Bundesregierung eine Überprüfung der vom Unternehmer zugesagten Qualität vorgesehen?
  - a) Wenn ja, durch wen, und wer trägt die Kosten für die Qualitätssicherung?
  - b) Wenn nein, wer wird bei Beschwerden tätig?

9. Kann nach Kenntnis der Bundesregierung die Genehmigungsbehörde bei Nichterfüllung der Zusicherung durch das Unternehmen diesem die Genehmigung entziehen?
  - a) Wenn ja, welche Voraussetzungen gelten dafür?
  - b) Wenn nein, welche Mittel hat der Auftraggeber bei einer etwaigen Nichterfüllung?
10. Kann ein Unternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung für die Übernahmen der mit einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung verbundenen Verpflichtungen finanzielle Ausgleichsleistungen von dem kommunalen Aufgabenträger im Sinne von Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt bekommen bzw. im Streitfall von diesem beanspruchen und einklagen, und hat das Unternehmen darauf Anspruch, dass es vor Konkurrenz geschützt ist?
11. Wenn finanzielle Ausgleichsleistungen gewährt werden dürfen oder müssen, wie sind diese nach Kenntnis der Bundesregierung von den Zahlungen abzugrenzen, die nach § 8 Absatz 4 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) die Eigenwirtschaftlichkeit der betroffenen Verkehre nicht beeinträchtigen?
12. Wenn es der Wirkung nach einen wie auch immer gearteten Konkurrenzschutz für die eigenwirtschaftlichen Verkehre gibt, wie verträgt sich dieses nach Kenntnis der Bundesregierung mit der Maßgabe aus § 8 Absatz 4 Satz 2 PBefG, wonach für eigenwirtschaftliche Verkehre keine ausschließlichen Rechte im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden dürfen?
13. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass eigenwirtschaftliche Verkehre, zum Beispiel durch Erträge aus Schülerzeitkarten oder Verbundzuschüssen, öffentlich finanziert werden (vgl. Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände zur Evaluierung der PBefG-Novelle, S. 2)?
14. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Informationen der Fragesteller, dass nach Einschätzung des Deutschen Städtetages eine mangelnde Rechtskonformität zwischen § 8 Absatz 4 PBefG und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 existiert (vgl. Brief des Deutschen Städtetages an den Oberbürgermeister der Stadt Hildesheim vom 23. März 2016)?
15. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Informationen der Fragesteller, dass der Deutsche Städtetag zu der Einschätzung gelangt, dass die Bestimmung des § 8 Absatz 4 PBefG momentan nicht rechtskonform zu Artikel 28 des Grundgesetzes ausgelegt wird (vgl. Brief des Deutschen Städtetages an den Oberbürgermeister der Stadt Hildesheim vom 23. März 2016)?
16. Sieht die Bundesregierung gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen als Bestandteil der ausreichenden Verkehrsbedienung (bitte mit Begründung)?
17. Welche Position vertritt die Bundesregierung in der Diskussion um die geplante Novellierung von Artikel 2a der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, wodurch eine Inhaltskontrolle für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen eingeführt werden soll?

18. Ist für den in Frage 17 angesprochenen Sachverhalt eine verpflichtende Vorlage der Bundesregierung geplant vor dem Hintergrund, dass der neue Artikel 2a der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festsetzen würde, dass gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nur aus einem verkehrspolitischen Plan oder Dokument ableitbar sein dürfen?
  - a) Wenn ja, welche gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wird diese enthalten?
  - b) Wenn nein, warum nicht?
19. Plant die Bundesregierung eine Novellierung des PBefG, um zu ermöglichen, Sozialstandards in der Vorabbekanntmachung verbindlich festzusetzen?
20. Wie hoch wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Lohndifferenz zwischen den bisherigen und den neuen, eigenwirtschaftlichen Arbeitgebern sein (vgl. [www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.streik-in-pforzheim-busfahrer-kaempfen-um-ihre-jobs.5b357e11-b050-46db-908c-b5fb26896cae.html](http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.streik-in-pforzheim-busfahrer-kaempfen-um-ihre-jobs.5b357e11-b050-46db-908c-b5fb26896cae.html))?
21. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass sich der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit aus dem Grundrecht der Berufsfreiheit ableitet, welches Bundesunternehmen wie die Deutsche Bahn AG und deren Tochtergesellschaften aber nicht genießen (vgl. BVerfGE 128, 226 [246 f.]?)

Berlin, den 8. Juni 2016

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**