

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/23405 –**

Fremddienstleister, Subunternehmen und Arbeitsbedingungen bei der Deutschen Bahn AG

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Ausbil-

derung eines „Eisenbahners im Betriebsdienst Fachrichtung Lokführer und Transport“ spürbar 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.

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)?

Nach Auffassung der Bundesregierung bezieht die Deutsche Bahn AG (DB AG) Waren- und Dienstleistungen in einem Umfang, der unternehmerisch für den eigenen Geschäftsbetrieb geboten ist.

Nach Auskunft der DB AG hat der DB-Konzern im ersten Halbjahr 2020 ein Einkaufsvolumen i. H. v. 8,7 Mrd. Euro bei insgesamt 14.191 Lieferanten bezogen. Die strategische Ausrichtung der Beschaffung orientiert sich am Herstellen der Versorgungssicherheit der Geschäftsfelder sowie an der Realisierung der optimalen Qualität hinsichtlich der logistischen Bedingungen und der Einkaufskonditionen.

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?

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?

Die Fragen 2 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG hat das Ressort Infrastruktur 390.175 Bestellungen im ersten Halbjahr 2020 getätigt. Dem Ressort Infrastruktur der DB AG sind unter anderem die Gesellschaften DB Sicherheit und DB Services zugeordnet.

Dem Ressort Digitalisierung und Technik der DB AG sind die DB Systel, DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Systemtechnik zugeordnet. Das Ressort übernimmt die Verantwortung der Technik für den Konzern und dessen Geschäftsfelder. DB Systel hat 7.249 Bestellungen im ersten Halbjahr 2020 getätigt. Das entspricht einem Einkaufsvolumen von ca. 291 Mio. Euro bei 563 Lieferanten. DB Fahrzeuginstandhaltung hat 81.432 Bestellungen im ersten Halbjahr 2020 getätigt. Das entspricht einem Einkaufsvolumen von ca. 366 Mio. Euro bei 3.290 Lieferanten. DB Systemtechnik hat 4.158 Bestellungen im ersten Halbjahr 2020 getätigt. Das entspricht einem Einkaufsvolumen von ca. 7,5 Mio. Euro bei 629 Lieferanten.

Von den Eisenbahnverkehrsunternehmen hat DB Cargo 61.532 Bestellungen im ersten Halbjahr 2020 getätigt. Das entspricht einem Einkaufsvolumen von ca. 1,5 Mrd. Euro bei 5.516 Lieferanten. DB Fernverkehr hat 44.430 Bestellungen im ersten Halbjahr 2020 getätigt. Das entspricht einem Einkaufsvolumen von ca. 448 Mio. Euro bei 2.618 Lieferanten. DB Regio hat 122.483 Bestellungen im ersten Halbjahr 2020 getätigt. Das entspricht einem Einkaufsvolumen von ca. 1,8 Mrd. Euro bei 5.689 Lieferanten.

Bezüglich der Laufzeit der Verträge sind sowohl kurzfristige Aufgaben, die innerhalb von Stunden erledigt werden, als auch mehrjährige Rahmenverträge vorhanden. Der Umfang der Einzelstunden ist abhängig von der Aufgabe und kann zwischen Stunden, Tagen und mehreren Jahren variieren. Wie viele Kernarbeitsplätze dem Gesamteinkaufsvolumen entsprechen, ist aufgrund der etwa 500 Berufsbilder bei der DB AG nicht möglich.

Die DB AG hat ein Lieferantenmanagement in vier Phasen zum Schutz vor Verstößen (abrufbar unter: <https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/lieferantenportal/lieferantenmanagement/grundlagen-1193896>).

Die Unternehmen starten den Qualifizierungsprozess selbst (abrufbar unter: www.deutschebahn.com/lieferantenportal). Die DB AG prüft vor Aufnahme die technische und kaufmännische Eignung anhand Fachkunde, Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit und Compliance. Die Kriterien werden in regelmäßigen Abständen im Rahmen von Rezertifizierungen neu bewertet. Die Unternehmen sind verpflichtet, zwischenzeitliche Änderungen eigeninitiativ dem Auftraggeber DB AG mitzuteilen. Ferner sollen Compliance-Schulungen, Risikoanalysen mit Stichproben, Auditvorbehalte und gründliche Abnahmen das Risiko

von Abrechnungsbetrug, Verstößen gegen das Mindestlohngesetz und Sozialabgabenbetrug reduzieren.

Die Leistungserbringung der aufgenommenen Lieferanten wird durch die DB AG fortlaufend bewertet. Bei Verstößen gegen gesetzliche Vorgaben oder vertragliche Vereinbarungen werden diese an den Entscheiderkreis Vergabesperre gemeldet und dort auf notwendige Maßnahmen (Sperrung des Lieferanten) geprüft. Zusätzlich wird die Einhaltung über Audits und Qualitätsprüfungen/-gespräche mit den vertraglich gebundenen Fremdfirmen geprüft. Ferner werden die Abmahn- und Kündigungsmöglichkeiten im Rahmen der vertraglichen Regelungen und der gesetzlichen Regelungen vollständig ausgenutzt.

Bei allen Vergaben für Dienstleistungen müssen die Lieferanten die Stundenverrechnungssätze vorlegen. Die Zuverlässigkeit und Integrität von Bewerbern und Bietern ist Kriterium. Ferner erfolgt eine Berücksichtigung von ökologischen und sozialen Kriterien in Vergaben (Nachhaltigkeit). Bei der Vergabe von Leistungen an Fremdfirmen treten Fälle auf, in denen Firmen Produkte oder Leistungen dazukaufen. Die Lieferkettentransparenz wird von der DB AG überprüft. Bei der Ausschreibung werden entsprechende Wirtschaftsauskünfte von den Firmen eingeholt und die Rechtsform der zu beauftragenden Gesellschaft geprüft.

Reinigungsunternehmen werden durch die DB Service stichprobenartig im Rahmen von Qualitätskontrollen überwacht; auch Lieferantenaudits werden durchgeführt. Unregelmäßigkeiten werden adressiert (Einkauf, Rechtsabteilung). Darüber hinaus bietet der DB-Konzern verschiedene Meldewege von Unregelmäßigkeiten.

Aktuell liegt ein Fall hinsichtlich möglicher Steuer- und Sozialversicherungsvergehen zur Prüfung vor. Wenn Wettbewerber behauptete Verstöße direkt an die Präqualifikationsabteilung melden, wird dies überprüft. Bisher gab es keine tatsächlichen Verstöße auf solche Hinweise. Im ersten Halbjahr 2020 gab es bisher keine solchen Hinweise. Nach Auskunft der DB AG gab es bei Reinigungs- und Sicherheitsdienstleistern vereinzelt Hinweise auf Abrechnungsbetrug und Umsatzsteuer- und Sozialabgabenbetrug. Diese Vorgänge werden u. a. durch die interne Ermittlung der DB AG untersucht und ggf. sanktioniert. Hinweise auf menschenunwürdige Unterkünfte sind nicht bekannt. Bei einem Subunternehmer wird aufgrund einer durch die DB Services durchgeführten Kontrolle der Verdacht von Verstößen gegen das Arbeitszeitgesetz und Mindestlohngesetz geprüft. Als Teil der Meldesysteme des DB-Konzerns gibt es seit Anfang 2017 auch eine gesonderte Möglichkeit zur Meldung von Menschenrechtsverletzungen in der Lieferkette der Beschaffung. Hier sind seit Einführung keine Hinweise auf Menschenrechtsverletzung bei Reinigungs- und Sicherheitsdienstleistungen eingegangen.

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?

Die DB AG hat nach Kenntnis der Bundesregierung eine Beschaffungsstrategie sowie Warengruppenstrategien. Aus den Warengruppenstrategien wird das qualitative, logistisch beste und wirtschaftlichste Beschaffungsmodell ausgewählt. Im Anschluss folgt eine Ausschreibung gemäß Vergaberecht auf Basis der Be-

darfsanmeldung der Geschäftsfelder und der Freigabe des Controllings. So lange keine Anhaltspunkte für Verstöße erkennbar sind, handelt der Vorstand in eigener Verantwortung.

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?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DB AG strebt an, bereits fremdvergebene Leistungen wieder in Eigenleistung zu erbringen.

Nach Auskunft der DB AG richtet sich die Beauftragung externer Dienstleister durch die DB Sicherheit nach dem Leistungsbedarf, der nicht über eigene Mitarbeiter gedeckt werden kann. Im Zuge der Vorlage der Personalplanung werden die Interessenvertreter über den geplanten Umfang von Vergaben an externe Dienstleister informiert. Der Gesamtbetriebsrat wird im Wirtschaftsausschuss zu den eingesetzten Nachunternehmern informiert und unterrichtet.

Im Rahmen der Personalplanung der DB Services werden arbeitgeberseitige Erwägungen (u. a. saisonale Schwankungen, Abdeckung Krankheit und Urlaub, Winterdienst, besondere Kundenanforderungen, regionale Anforderungen, wirtschaftliche Erwägungen, Produktionskonzepte etc.) arbeitnehmerseitige Interessen und Argumente beraten. Dabei wird vor einer Entscheidung die Möglichkeit von Eigenleistung berücksichtigt.

Für den gesamten DB-Konzern gilt die Konzernbetriebsvereinbarung „Konzernweiter Arbeitsmarkt“, sodass keine Leistungs- und Auftragsvergabe an externe Dritte erfolgt, sofern diese Leistungen für den DB-Konzern gesamthaft wirtschaftlich durch Konzernunternehmen erbracht werden. Für die Laufzeit des „Bündnis für unsere Bahn“ soll die Fertigungstiefe durch die externe Vergabe von Leistungen an Dritte nicht verringert werden, sofern diese Leistungen für den DB-Konzern gesamthaft wirtschaftlich durch Konzernunternehmen erbracht werden können. Veränderungen der Fertigungstiefe sind mit den Mitbestimmungsgremien der Geschäftsfelder zu behandeln. Die Eigenfertigungstiefe und deren Entwicklung ist dem zuständigen Wirtschaftsausschuss darzulegen.

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)?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Schienenverkehr nehmen das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und die Arbeitsschutzbehörden der Länder gemeinsam Aufgaben in der Beratung und Überwachung im Arbeitsschutz wahr. Das EBA überwacht die Einhaltung staatlicher Vorschriften des technischen Arbeitsschutzes im Bereich der Eisenbahnen des Bundes beim Betrieb von Schienenfahrzeugen und Anlagen, die unmittelbar der Sicherstellung des Betriebsablaufs dienen. Die Kontrolle der Arbeitsschutzanforderungen im Übrigen, insbesondere im Bereich des sozialen Arbeitsschutzes, ist Aufgabe der Arbeitsschutzbehörden der Länder.

Nach Auffassung der Bundesregierung gibt es keinen Anlass, die bestehenden Zuständigkeiten zu verändern.

9. Wie stellt das EBA die direkte Kontrolle (Eignung und Befähigung) von eingesetzten Triebfahrzeugführern sicher?

Die Sicherstellung der Eignung und Befähigung der Triebfahrzeugführer, die Verantwortung für die Auswahl, Einweisung und den richtigen Einsatz der Triebfahrzeugführer ist die Aufgabe des Eisenbahnunternehmens. Die Unternehmen stellen den Triebfahrzeugführern eine Zusatzbescheinigung aus, in deren Rahmen die notwendigen betrieblichen, infrastruktur- und fahrzeugbezogenen Fachkenntnisse der Triebfahrzeugführer definiert und geprüft werden.

Die Zuständigkeit des EBA umfasst die Erteilung des Triebfahrzeugführerscheines nach der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV). Die TfV wiederum beruht auf europäischem Recht (RL 2007/59/EG). Diese Voraussetzungen umfassen insbesondere die medizinische und psychologische Eignung sowie einen Nachweis der Fachkenntnisse.

Dem EBA sind nach TfV die Durchführung regelmäßiger medizinischer Untersuchungen (bis zum Alter von 55 Jahren alle drei Jahre, danach jährlich) nachzuweisen. Ebenso bedarf es des regelmäßigen Nachweises der Fachkenntnisse. Die psychologische Eignung wird nach der Erteilung des Führerscheins anlassbezogen überprüft.

Das EBA erteilt die Sicherheitsbescheinigung an die Eisenbahnverkehrsunternehmen und eine Sicherheitsgenehmigung an die Eisenbahninfrastrukturbetreiber deren Voraussetzung der Nachweis ist, dass das Sicherheitsmanagementsystem den Anforderungen entspricht und richtig angewendet wird. Das EBA überwacht stichprobenweise die ordnungsgemäße Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems und prüft in diesem Zusammenhang auch die Aufgabenerfüllung durch die Triebfahrzeugführer vor Ort.

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)?

Die Fragen 10 bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Einführung müssten die TfV bzw. die zugrunde liegende RL 2007/59/EG geändert werden.

Die Prüfung der Triebfahrzeugführer wird von einer neutralen Institution abgenommen. Die vom EBA nach § 15 TfV anerkannten Prüfer müssen unabhängig, unparteilich und weisungsfrei sein.

Des Weiteren gibt es bei der DB AG diesbezüglich einheitliche und verbindliche Standards. Zum Führen einer Lokomotive ist der Triebfahrzeugführerschein die Voraussetzung. Diese kann eigenständig in einer elfmonatigen Qualifizierung erworben werden (ähnlich dem PKW- oder Pilotenschein). Wenn der Triebfahrzeugführerschein im Rahmen der 3,5-jährigen dualen Ausbildung zum Eisenbahner im Betriebsdienst erworben wird, gibt es zusätzlich eine IHK-Prüfung. Für alle Triebfahrzeugführer der DB AG sind einheitliche Tauglichkeitskriterien und -untersuchungen, ein einheitlicher Qualifizierungsrahmen sowie eine zentrale Prüfungsdatenbank mit einer vom EBA anerkannten neutralen Prüforganisation umgesetzt.

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)?
 - a) Wie viele dieser Personen bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung am Ende die Prüfung?
 - b) Wie viele derjenigen, die die Prüfung bestanden haben, arbeiten nach einem Jahr noch als Triebfahrzeugführer?
 - c) Welcher finanzielle Schaden entsteht durch die nicht erfolgreichen Ausbildungen bzw. durch Personen, die nicht weiter als Triebfahrzeugführer arbeiten?
 - d) Schätzt die Bundesregierung die Vergabe von Bildungsgutscheinen für die Ausbildung zum Triebfahrzeugführer als erfolgreiche Maßnahme ein?

Nach Auskunft der DB AG werden Triebfahrzeugführer bedarfsorientiert und mit dem Ziel einer festen Anstellung ausgebildet. Dies erfolgt in kleineren Anteilen auch mittels eines Bildungsgutscheins.

Die Weiterbildung im Bereich „Triebfahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ bietet insbesondere für arbeitslose Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gute Möglichkeiten für eine dauerhafte Integration in den Arbeitsmarkt. Daher un-

terstützt die Bundesagentur für Arbeit auch in diesem Bereich die Qualifizierungsanstrengungen von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und trägt mit der Weiterbildungsförderung zur Fachkräftesicherung bei.

Im Jahr 2019 wurden insgesamt rund 2.400 Eintritte in die Weiterbildung im Bereich „Triebfahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ durch Arbeitsagenturen und Jobcenter gefördert. Die Eingliederungsquote (EQ) liegt für Austritte aus Maßnahmen im Bereich „Triebfahrzeugführung im Eisenbahnverkehr“ im Jahr 2019 bei 57,7 Prozent und damit über dem Durchschnitt der EQ aller Weiterbildungen in diesem Zeitraum, der bei 51,2 Prozent liegt. Die EQ gibt an, wieviel Prozent der ehemaligen Teilnehmenden sechs Monate nach dem Austritt aus der Maßnahme sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind.

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?
 - a) 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)?
 - b) In welcher Weise wird die Umsetzung der Maßnahmen sowie des Austausches dokumentiert (bitte unterteilt nach Geschäftsfeldern angeben)?
 - c) 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)?

Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales hat für die Zeit der COVID-19-Pandemie allgemeine Arbeitsschutzstandards für alle Unternehmen empfohlen. Darüber gelten die Hinweise zu Reinigung und Desinfektion von Oberflächen außerhalb von Gesundheitseinrichtungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie des Robert Koch-Instituts.

In den Regelkommunikationsterminen zwischen den Regionalbereichsleitungen der DB AG und den Nachunternehmen werden nach Auskunft der DB AG auch die coronabedingt zu beachtenden Hygieneregeln besprochen. Die Regeltermine finden mindestens quartalsweise statt. Zudem ist die Prüfung von Arbeitsschutz- und Hygienestandards gemäß Prüfplan für die regelmäßigen Qualitätsaudits mit Nachunternehmen ein Pflichtkriterium. Laut Dienstleistungsrahmenvertrag besteht eine Anzeigepflicht von Nachunternehmen zum geplanten Einsatz von weiteren Nachunternehmern mit Zustimmungsvorbehalt durch den Auftraggeber. Mitarbeitende der Stammebelegschaft und Personale der Nachunternehmen arbeiten nicht in den gleichen Aufträgen bzw. Schichten.

Für Subunternehmen gelten nach Auskunft der DB AG dieselben Haus- und Schutzregeln, wie für die Mitarbeiter des DB-Konzerns. Externe sind von der Nutzung der Kantinenbewirtschaftung ausgeschlossen. Personen, die die Bürogebäude der DB AG betreten, müssen sich am Empfang melden und in eine Liste mit Namen und Uhrzeit des Kommens und Gehens eintragen. Für die Externen mit Dauerbesucherstatus gelten die Regeln der Mitarbeitenden. Externe Dienstleister geben in Dienstleistungsplänen eine stundengenaue Auflistung der Arbeitstätigkeiten an. Eine Nachverfolgung ist in allen Fällen möglich. Die Fachstelle Arbeitsschutz der DB AG übernimmt entsprechende Vorgaben und Stichprobenhafte Überprüfungen.

Nach Auskunft der DB AG hat z. B. jede größere Baustelle der DB Netz AG einen Sicherheitskoordinator. Nach Auskunft der DB AG ist in sämtlichen Verträgen bereits vor der Pandemie aufgenommen, dass die Tätigkeiten ggf. im Home Office verrichtet werden können.

