

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Susanne Ferschl, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Jutta Krellmann, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Pascal Meiser, Cornelia Möhring, 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

(Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/24202)

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 Lokführereinsatz 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“ 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.

Da viele Fragen der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. in der Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/24202 noch nicht oder nicht zufriedenstellend beantwortet wurden, stellen die Fragesteller mit dieser Anfrage einige Nachfragen dazu.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist der Bundesregierung als der Vertretung des Eigentümers der DB AG der Umfang der Fremdvergaben von Dienstleistungen des Konzerns (DB AG inklusive Tochterunternehmen) bekannt, und welche Rückschlüsse zieht die Bundesregierung (bitte begründen)?
2. Wie viele aktuelle Verträge über die Erbringung von Dienstleistungen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung mit externen Dienstleistern bei der DB AG im Bereich Infrastruktur und Technik (bitte nach Geschäftsfeldern wie DB Services, DB Sicherheit und weiteren 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 (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; gemeint sind sämtliche Verstöße und nicht nur die von Wettbewerbern gemeldeten)?
 - 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 Subketten bekannt?
Falls ja, in welchen Geschäftsfeldern?
 - h) Gab es Hinweise auf mögliche Scheinselbstständigkeit von Fremdleistungserbringern für den DB Konzern?
Falls ja, in welchen Geschäftsfeldern?

- i) Wie, und in welchem Umfang werden die im Vorfeld der Vergabe vorgelegten Stundenverrechnungssätze auf Plausibilität überprüft?
3. Wie viele aktuelle Verträge über die Erbringung von Dienstleistungen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung mit externen Dienstleistern bei der DB AG im Bereich Verkehr und Transport (bitte nach Geschäftsfeldern wie DB Fernverkehr, DB Regio und weiteren 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 (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; gemeint sind sämtliche Verstöße und nicht nur die von Wettbewerbern gemeldeten)?
 - 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 Subketten bekannt?
Falls ja, in welchen Geschäftsfeldern?
 - h) Gab es Hinweise auf mögliche Scheinselbstständigkeit von Fremdleistungserbringern für den DB Konzern?
Falls ja, in welchen Geschäftsfeldern?
 - i) Wie und in welchem Umfang werden die im Vorfeld der Vergabe vorgelegten Stundenverrechnungssätze auf Plausibilität überprüft?
4. Ist dem Bund als Alleineigentümer der DB AG und dem Aufsichtsrat der DB AG der Umfang der Fremdvergaben von Dienstleistungen im Vorstandsressort Infrastruktur bekannt, und welche Konsequenzen haben sie daraus ggf. gezogen?
 - a) Wer ist in erster Linie dafür verantwortlich, zu überprüfen, ob es Anhaltspunkte für Verstöße gibt?
 - b) Wer überwacht die in Frage 4a erfragten Verantwortlichen, ob sie ihre Aufgaben wahrnehmen?
 - c) Zu welchem Zeitpunkt ist der Konzernaufsichtsrat im Falle der Feststellung oder des Verdachts von Verstößen zu informieren?
5. Ist dem Bund als Alleineigentümer der DB AG und dem Aufsichtsrat der DB AG der Umfang der Fremdvergaben von Dienstleistungen im Vorstandsressort Digitalisierung und Technik bekannt, und welche Konsequenzen haben sie daraus ggf. gezogen?
 - a) Wer ist in erster Linie dafür verantwortlich, zu überprüfen, ob es Anhaltspunkte für Verstöße gibt?
 - b) Wer überwacht die in Frage 5a erfragten Verantwortlichen, ob sie ihre Aufgaben wahrnehmen?

- c) Zu welchem Zeitpunkt ist der Konzernaufsichtsrat im Falle der Feststellung oder des Verdachts von Verstößen zu informieren?
6. Ist dem Bund als Alleineigentümer der DB AG und dem Aufsichtsrat der DB AG der Umfang der Fremdvergaben von Dienstleistungen im Vorstandsressort Personenverkehr bekannt, und welche Konsequenzen haben sie daraus ggf. gezogen?
- a) Wer ist in erster Linie dafür verantwortlich, zu überprüfen, ob es Anhaltspunkte für Verstöße gibt?
- b) Wer überwacht die in Frage 6a erfragten Verantwortlichen, ob sie ihre Aufgaben wahrnehmen?
- c) Zu welchem Zeitpunkt ist der Konzernaufsichtsrat im Falle der Feststellung oder des Verdachts von Verstößen zu informieren?
7. Ist dem Bund als Alleineigentümer der DB AG und dem Aufsichtsrat der DB AG der Umfang der Fremdvergaben von Dienstleistungen im Vorstandsressort Güterverkehr bekannt, und welche Konsequenzen haben sie daraus ggf. gezogen?
- a) Wer ist in erster Linie dafür verantwortlich, zu überprüfen, ob es Anhaltspunkte für Verstöße gibt?
- b) Wer überwacht die in Frage 7a erfragten Verantwortlichen, ob sie ihre Aufgaben wahrnehmen?
- c) Zu welchem Zeitpunkt ist der Konzernaufsichtsrat im Falle der Feststellung oder des Verdachts von Verstößen zu informieren?
8. Ist die Aussage der Bundesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/24202: „Die DB AG strebt an, bereits fremdvergebene Leistungen wieder in Eigenleistung zu erbringen“, so zu verstehen, dass Dienstleistungen in größerem Umfang wieder im eigenen Unternehmen erbracht werden sollen?
- a) Wie ist dieser Strategiewechsel begründet?
- b) Welche Schritte hat sie hierzu bereits in die Wege geleitet bzw. plant sie in die Wege zu leiten (bitte aufgeteilt nach Geschäftsfeldern auflisten)?
- c) Inwiefern werden bzw. wurden die im Konzern vertretenen Gewerkschaften bei diesen Schritten beteiligt, und mit welchen Ergebnissen?
- d) In welchem finanziellen Umfang sollen fremdvergebene Leistungen wieder in Eigenleistung erbracht werden (bitte aufgeteilt nach Geschäftsfeldern auflisten)?
9. 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. durch die Gewerbeaufsichtsämter ausreichend gewährleistet (bitte begründen)?
- a) Falls nein, welches Verbesserungspotenzial oder welche alternativen Ideen sieht die Bundesregierung hier?
- b) Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorschlag der Fragesteller, die Kontrolle des sozialen Arbeitsschutzes im Schienenverkehr einer zentralen Behörde zu übertragen (bitte begründen)?

10. Ist nach Wahrung der Bundesregierung die bestehende Kontrolle der Eignung und Befähigung von Triebfahrzeugführern ausreichend (bitte begründen)?
- Hinsichtlich der stichprobenweisen Überwachung der Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems: In welchem Verhältnis stehen die während der Überwachung festgestellten Verstöße zur Gesamtanzahl der Stichproben (bitte Herleitung der Quote mit konkreten Zahlen benennen)?
 - Ist die stichprobenweise Überwachung der Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems nach Einschätzung der Bundesregierung ausreichend (bitte begründen)?
 - Welche Möglichkeiten und welche Notwendigkeit von Verbesserung sieht die Bundesregierung in diesem Bereich (bitte begründen)?
 - Falls die Bundesregierung keine Notwendigkeit für Verbesserungen sieht, bedeutet dies im Umkehrschluss, dass sie die momentan bestehende Organisation der Überwachung der Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems als optimal ansieht (bitte begründen)?
11. Warum gibt es bislang für die Ausbildung des Berufs des Lokführers bei unterschiedlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen keinen einheitlichen psychologischen Eignungstest, keinen einheitlichen Ausbildungsrahmenplan, keine zentrale Prüfungsdatenbank, und warum wird die Abschlussprüfung zum Lokführer nicht durch eine neutrale Institution (z. B. der Industrie- und Handelskammer (IHK)) vorgenommen (bitte bezogen auf den gesamten Eisenbahnmarkt und nicht nur die DB AG beantworten)?
12. Welche Gründe sprechen aus Sicht der Bundesregierung für oder gegen ein bundesweites Register über die am Markt befindlichen Personaldienstleister im Schienenverkehr sowie der selbständigen Lokführer (bitte jeweils begründen)?
13. 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 sichergestellt sind?
- In welcher Weise wird die Umsetzung der Maßnahmen sowie des Austausches im Bereich DB Services dokumentiert, und welche jeweiligen Stellen im DB-Konzern dokumentieren dies jeweils?
 - In welcher Weise wird die Umsetzung der Maßnahmen sowie des Austausches im Bereich DB Sicherheit dokumentiert, und welche jeweiligen Stellen im DB-Konzern dokumentieren dies jeweils?
 - In welcher Weise wird die Umsetzung der Maßnahmen sowie des Austausches im Bereich DB Fernverkehr dokumentiert, und welche jeweiligen Stellen im DB-Konzern dokumentieren dies jeweils?
 - In welcher Weise wird die Umsetzung der Maßnahmen sowie des Austausches im Bereich DB Regio dokumentiert, und welche jeweiligen Stellen im DB-Konzern dokumentieren dies jeweils?
 - In welcher Weise wird die Umsetzung der Maßnahmen sowie des Austausches im Bereich DB Fahrwegdienste dokumentiert, und welche jeweiligen Stellen im DB-Konzern dokumentieren dies jeweils?
 - Wie wird im Bereich DB Services gewährleistet, dass die DB AG – auf Nachfrage der Gesundheitsämter – die Personalien möglicher (COVID-19-gefährdeter) Kontaktpersonen aus dem Pool der Fremdleistungsbeschäftigten unverzüglich beibringen kann?

- g) Wie wird im Bereich DB Sicherheit gewährleistet, dass die DB AG – auf Nachfrage der Gesundheitsämter – die Personalien möglicher (COVID-19-gefährdeter) Kontaktpersonen aus dem Pool der Fremdleistungsbeschäftigten unverzüglich beibringen kann?
- h) Wie wird im Bereich DB Fernverkehr gewährleistet, dass die DB AG – auf Nachfrage der Gesundheitsämter – die Personalien möglicher (COVID-19-gefährdeter) Kontaktpersonen aus dem Pool der Fremdleistungsbeschäftigten unverzüglich beibringen kann?
- i) Wie wird im Bereich DB Regio gewährleistet, dass die DB AG – auf Nachfrage der Gesundheitsämter – die Personalien möglicher (COVID-19-gefährdeter) Kontaktpersonen aus dem Pool der Fremdleistungsbeschäftigten unverzüglich beibringen kann?
- j) Wie wird im Bereich DB Fahrwegdienste gewährleistet, dass die DB AG – auf Nachfrage der Gesundheitsämter – die Personalien möglicher (COVID-19-gefährdeter) Kontaktpersonen aus dem Pool der Fremdleistungsbeschäftigten unverzüglich beibringen kann?
- k) Wie wird der Zustimmungsvorbehalt durch den Auftraggeber beim Einsatz von weiteren Nach-Nachunternehmen konkret umgesetzt, und wo wird das jeweilige Zustimmungsvotum dokumentiert?
- l) Ist es in der Vergangenheit zu Einsätzen weiterer Nachunternehmer ohne vorherige Zustimmung durch den Konzern gekommen?
- m) Wie wird sichergestellt, dass die Mitarbeitenden der Stammebelegschaft des jeweiligen DB Unternehmens und Personal der Nachunternehmen nicht in den gleichen Aufträgen bzw. Schichten arbeitet?
- n) Innerhalb welcher Leistungserbringung benutzen beide Beschäftigtengruppen dieselben Arbeitsmittel (bitte aufgeteilt nach Geschäftsfeldern auflisten)?
- o) Im Hinblick auf das Pandemiegeschehen: Wie werden diese Arbeitsmittel gereinigt bzw. desinfiziert (bitte aufgeteilt nach Geschäftsfeldern auflisten)?
- p) Innerhalb welcher Leistungserbringung benutzen beide Beschäftigtengruppen dieselben Arbeitsplätze (bitte aufgeteilt nach Geschäftsfeldern auflisten)?
- q) Im Hinblick auf das Pandemiegeschehen: Wie werden diese Arbeitsplätze gereinigt bzw. desinfiziert (bitte aufgeteilt nach Geschäftsfeldern auflisten)?

Berlin, den 10. Dezember 2020

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

