

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Susanne Ferschl, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/25203 –**

Fremddienstleister, Subunternehmen und Arbeitsbedingungen bei der Deutschen Bahn AG

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

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 Lokfuhreinsatz 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/ueterverkehr-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 Lokführerschulern mit dem Geschäftsfeld der staatlichen Förderung dieser Ausbildung (vgl. Register der anerkannten Personen und Stellen für die Aus-

bildung 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.

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)?

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?

Die Fragen 1 und 4 bis 7c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) handelt deren Beschaffung zur Einhaltung richtlinienkonformer Beschaffungsprozesse nach Regelwerken. Die Konzernrichtlinie Beschaffung wird vom Vorstand geprüft und verabschiedet. Zudem ist für die Zusammenarbeit mit der DB AG der DB Verhaltenscodex für Geschäftspartner von Firmen anzuerkennen. Des Weiteren hat die DB AG bei bestimmten Warengruppen ein Präqualifikationsverfahren eingeführt, bei dem die Eignungsprüfung der Firmen vor der Vergabe erfolgt und somit nur bereits geprüfte Firmen zum Vergabeverfahren zugelassen werden. Nach Auskunft der DB AG wird die Einhaltung der Richtlinien durch regelmäßige Revisionen der Revisionsabteilung geprüft.

Nach Auskunft der DB AG führt der Revisionsbereich gemäß festgelegtem Revisionsplan Überprüfungen durch. Ferner überprüft deren Wirtschaftsprüfer Vergaben stichprobenartig. Über ein Hinweisgeber Tool können sowohl interne Mitarbeiter als auch externe Personen Hinweise zu Verstößen einreichen, die durch den Compliance-Bereich der DB AG geprüft und bearbeitet werden.

Der Chief Compliance Officer der DB AG berichtet über etwaige Complianceverstöße in regelmäßigen Abständen im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss des Aufsichtsrats.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 und 4 bis 7 auf Bundestagsdrucksache 19/24202 verwiesen.

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?

Die Fragen 2 bis 2i werden gemeinsam beantwortet.

Die Zahlen des Geschäftsjahres 2020 liegen mit dem Jahresabschluss im März 2021 vor.

Das Ressort Infrastruktur hat 390.002 Bestellungen im ersten Halbjahr 2020 getätigt. Dem Ressort Infrastruktur sind neben den Gesellschaften DB Sicherheit und DB Services weitere Bereiche zugeordnet. Im ersten Halbjahr 2020 hat:

- DB Sicherheit 2.563 Bestellungen bei 238 Lieferanten,
- DB Services 74.294 Bestellungen bei 4.875 Lieferanten und
- weitere Bereiche des Ressort Infrastruktur 313.145 Bestellungen bei 15.889 Lieferanten getätigt.

Dem Ressort Digitalisierung und Technik sind die DB Systel, DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Systemtechnik zugeordnet. Im ersten Halbjahr 2020 hat:

- DB Systel 7.293 Bestellungen bei 568 Lieferanten,
- DB Fahrzeuginstandhaltung 81.385 Bestellungen bei 3.476 Lieferanten und
- DB Systemtechnik 4.182 Bestellungen bei 631 Lieferanten getätigt.

Nach aktuellem Stand (7. Januar 2021) zum ersten Halbjahr 2020 ergeben sich Abweichungen gegenüber dem Stand Oktober 2020, da es sich um einen Produktivreport handelt und keinen Archivreport. Die Abweichungen können verschiedene Gründe wie beispielsweise Mengenänderungen haben.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) werden die Bedarfsanforderungen der Geschäftsfelder validiert und die Angebote auf Marktkonformität geprüft. Dazu werden gleichartige Ausschreibungen sowie bestehende Rahmenverträge genutzt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 auf Bundestagsdrucksache 19/24202 verwiesen.

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?

Die Fragen 3 bis 3i werden gemeinsam beantwortet.

Die Zahlen des Geschäftsjahres 2020 liegen mit dem Jahresabschluss im März 2021 vor.

Dem Ressort Personenverkehr werden DB Fernverkehr, DB Regio, DB Fuhrpark und DB Vertrieb zugeordnet. Im ersten Halbjahr 2020 hat:

- DB Fernverkehr 44.712 Bestellungen bei 2.670 Lieferanten,
- DB Regio 124.130 Bestellungen bei 5.738 Lieferanten,
- DB Fuhrpark 3.910 Bestellungen bei 278 Lieferanten und
- DB Vertrieb 8.077 Bestellungen bei 875 Lieferanten getätigt.

Das Ressort Güterverkehr bestehend aus DB Cargo hat im ersten Halbjahr 2020 61.608 Bestellungen bei 5.512 Lieferanten getätigt.

Nach aktuellem Stand (7. Januar 2021) zum ersten Halbjahr 2020 ergeben sich Abweichungen gegenüber dem Stand Oktober 2020, da es sich um einen Produktivreport handelt und keinen Archivreport. Die Abweichungen können verschiedene Gründe wie beispielsweise Mengenänderungen haben.

Nach Auskunft der DB AG werden im Fahrzeugbereich die technische Ausstattung und die Anforderungen des Fahrzeugs vom Aufgabenträger, der ausschreibenden Stelle für Verkehrsverträge festgelegt. Nach Auskunft der DB AG prüft deren Beschaffung alle Angebote auf Marktkonformität und hat hierzu gleichartige Ausschreibungen und bestehende Rahmenverträge genutzt sowie Marktrecherche betrieben.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 auf Bundestagsdrucksache 19/24202 verwiesen.

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)?
 - a) 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)?
 - b) Ist die stichprobenweise Überwachung der Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems nach Einschätzung der Bundesregierung ausreichend (bitte begründen)?
 - c) Welche Möglichkeiten und welche Notwendigkeit von Verbesserung sieht die Bundesregierung in diesem Bereich (bitte begründen)?
 - d) 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?
- a) 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?
 - b) 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?
 - c) 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?
 - d) 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?
 - e) 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?
 - f) 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 Stammbesellschaft 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 Beschäftigungstengruppen 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)?

Die Fragen 8 bis 13q werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 8 bis 12 auf Bundestagsdrucksache 19/24202 verwiesen.