

mobifair e.V. | Gutleutstraße 163-167 | 60327 Frankfurt/Main
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Herrn Verkehrsminister Winfried Hermann
Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

12.08.2019

Bevorstehende SPNV-Ausschreibungen in Baden-Württemberg

Sehr geehrter Herr Verkehrsminister,

in den vergangenen Wochen und Monaten war der öffentlichen Berichterstattung immer wieder zu entnehmen, dass es bei der Betriebsaufnahme in den Stuttgarter Netzen zu diversen, insbesondere für die Fahrgäste spürbaren Schwierigkeiten gekommen ist. Der gestaffelte Betreiberwechsel wird sich noch über die kommenden Monate erstrecken - und damit womöglich auch die Probleme.

Einige davon waren und sind technischer Natur und betreffen vor allem die Fahrzeuge. Andere dagegen gehen darauf zurück, dass geeignetes Personal nicht rechtzeitig im erforderlichen Umfang vorhanden war. So war es etwa nur durch Kooperationsvereinbarungen zwischen dem Altbetreiber und den Neubetreibern möglich, die bisherigen Verkehre überhaupt zu gewährleisten. Dazu gehören die Praxisausbildung von Lokführern, die Übernahme von Verkehrsleistungen und die Ausleihe von Fahrzeugen mitsamt Fahrpersonal durch den Altbetreiber. Durch den Aufbau eines Standby-Lokführerpool durch das Land sollen ab 2020 Personalengpässe reduziert werden. Letztlich wird dadurch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen, die beim Personal zu knapp kalkuliert haben, durch das Land eine Rückfallebene geschaffen.

Vor diesem Hintergrund erachten wir folgende Ausschreibungskriterien für notwendig, um bei künftigen Verfahren auch dem Schutz der aktuell und zukünftig in diesen Netzen

Beschäftigten und zugleich der Betriebsstabilität Rechnung zu tragen. Diese Kriterien sollten in den Ausschreibungsunterlagen künftiger SPNV-Ausschreibungen als obligatorische Anforderungen an die Bieter geführt werden. Innerhalb der nächsten Jahre betrifft dies nach unserem Kenntnisstand u.a. folgende Netze:

Netz	Betriebsaufnahme (jeweils Dezember)
Stadtbahn Karlsruhe	2022
E-Netz Südost (Bodensee-Express)	2023
D-Netz Bodensee	2023
Ringzug Schwarzwald-Baar-Heuberg	2024-2027
Gäu-Murr	2025
Nordschwarzwald	2025
Wiesental / Hochrhein	2026
Donau-Ostalb	2026
D-Netz Südwürttemberg	2026

Anordnung des Personalübergangs im Falle eines Betreiberwechsels

Um im Falle eines Betreiberwechsels die bisherigen Beschäftigten zu schützen und zugleich ihre Wechselbereitschaft zu erhöhen, fordern wir die Anordnung eines Personalübergangs mindestens zu den bisherigen Beschäftigungsbedingungen nach §131 (3) GWB für alle Beschäftigten, nicht nur für Lokführer, Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) und Disponenten. Dies ist rechtlich möglich: Dass sowohl die „Soll“-Regelung des GWB als auch die EU-Verordnung 1370/2007 auch weitere Beschäftigtengruppen umfasst, interpretieren ebenfalls die einschlägigen Kommentare zum Vergaberecht so (vgl. Bayreuther 2016, Reidt/Stickler 2018). Demnach zählen insbesondere auch Werkstattbeschäftigte zu den unmittelbar erforderlichen Beschäftigten, ohne die ein Betrieb nicht möglich ist. Die Instandhaltung der Züge für die oben genannten Netze wird aktuell unter anderem in den Werken Ulm, Freiburg und Haltingen durchgeführt.

Weiter erhöhen ließe sich die Bereitschaft zum Wechsel des Arbeitgebers durch die Vorgabe, dass auch nach einem Jahr beim Neubetreiber die bisherigen Lohn- und Sozialstandards gesichert sind. Zudem sollte bei Neueinstellungen im Rahmen des Verkehrsvertrags das gleiche Niveau erreicht werden, um die Standards in der Branche zu schützen.

Nicht zuletzt müssen Auszubildende die Möglichkeit erhalten, ihre Ausbildung beim neuen Betreiber abschließen zu können.

Ausbildung, Personal- und Fahrzeugreserve, Nachunternehmer

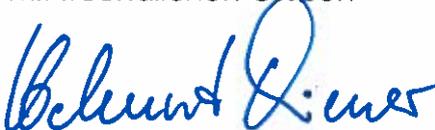
Um dem Mangel an qualifizierten (Nachwuchs-) Kräften entgegenzuwirken, fordern wir die Vorgabe einer ausreichenden Personal- und Fahrzeugreserve sowie einer Ausbildungsquote in der Ausschreibung. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen hier Verantwortung übernehmen und einen Beitrag zur Verfügbarkeit von geeignetem Personal leisten. Der Aufgabenträger sollte hierzu seinerseits den gesetzlich möglichen Spielraum nutzen und entsprechende verbindliche Vorgaben machen, wie dies die BEG vor Kurzem bei der Ausschreibung des Netzes Franken-Südthüringen für den Bereich Lokführer getan hat. Auf diese Weise könnten für das Land teure und riskante Korrekturmaßnahmen, wie der für 2020 geplante Standby-Lokführerpool, vermieden werden. Um die Qualität der Ausbildung hoch zu halten, sollten neben quantitativen auch qualitative Vorgaben gemacht werden. Die Beschäftigungen im Bahnbereich sollten kein Anlernertätigkeiten sein.

Durch die Vergabe von Leistungen an Nachunternehmer werden oftmals Lohn- und Sozialstandards untergraben. Außerdem ergeben sich häufig Schnittstellenprobleme. Wir stellen außerdem fest, dass der Besteller oftmals gar nicht genau weiß, wer letztlich die Leistung erbringt und ob das Personal überhaupt ausreichend qualifiziert ist. Eine effektive Kontrolle der Qualität, aber auch der zweckgebundenen Verwendung von Steuergeldern ist damit oft kaum möglich. Wir fordern daher die Vorgabe einer Selbsterbringungsquote von mindestens 80%, wobei in sicherheitsrelevanten Bereichen keine Subunternehmerleistungen zugelassen sein dürfen. Auch etwaige Subunternehmer sind gemäß LTMG zur Tariffreue verpflichtet. Dies muss jedoch regelmäßig kontrolliert und bei Verstößen sanktioniert werden. Laut dem kürzlich veröffentlichten Gutachten zur Evaluierung des LTMG gibt es hier noch Defizite und Nachbesserungsbedarf. Wir teilen diese Einschätzung.

Wir sind überzeugt, dass diese Vorschläge nicht nur im Sinne der Beschäftigten sind, sondern den SPNV auch für die Fahrgäste noch attraktiver machen und somit einen Beitrag zur Verkehrswende leisten können.

Für Fragen und Gespräche stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Helmut Diener

Vorsitzender des Vorstands