per Mail am 18.02.2021 an verkehrsausschuss@bundestag.de

Deutscher Bundestag Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Ausschussdrucksache

19(15)458-F

Stellungnahme zur 100. Sitzung -Öffentl. Anhörung am 22.02.2021



ver.di Bundesverwaltung Bundesfachbereich Verkehr Verantwortlich: Christine Behle, Mitglied des ver.di Bundesvorstands

Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft Bund | Ressort 03: FB 11 Verkehr Paula-Thiede-Ufer 10, 10179 Berlin

#### Bearbeitung

Mira Ball

Bundesfachgruppenleiterin Busse und Bahnen

## ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

Kurzstellungnahme zur Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 22.02.2021

# zum Referentenentwurf zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 14. Dezember 2012

Seit der letzten Novellierung des PBefGs im Jahr 2012 wurde über die Geltung sozialer Standards für eigenwirtschaftliche Verkehre beraten, spätestens seit der Evaluation des Gesetzes im Jahr 2016 ist deutlich, dass die Gewerkschaften, die kommunalen Spitzenverbände und der Verband deutscher Verkehrsunternehmen eine Klarstellung in dieser Frage erwarten. Der 2017 vom Bundesrat beschlossene Gesetzentwurf mündete vor der Bundestagswahl 2017 nicht mehr in ein Gesetzgebungsverfahren, die Klarstellung fand jedoch Eingang in den Koalitionsvertrag der neuen Regierung. Zugleich begann ein langer Diskussionsprozess über OnDemand- / Poolingverkehre, die bisher nicht eigenständig im PBefG geregelt sind. Darüber hinaus zeigt sich der Mietwagenmarkt gerade durch den Markteinstieg von Plattformanbietern immer ungeregelter und unkontrollierbarer für die kommunale Mobilitätsplanung.

Das PBefG sollte die Kommunen bei der Verkehrsplanung und dem öffentlichen Verkehrsangebot unterstützen und ein level playing field für die Anbieter schaffen. Fahrgästen sollte so ein integriertes und abgestimmtes, nachhaltiges Angebot mit hoher Qualität zur Verfügung stehen, um das Potential des öffentlichen Verkehrs für den Klimaschutz heben zu können und Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Der Schutz der Beschäftigten vor Arbeitsplatzverlust und prekärer Beschäftigung ist neben seiner Verankerung im europäischen Vergaberecht für den ÖPNV auch von entscheidender Bedeutung für die Qualität des Verkehrs und zur Vermeidung sozialer Verwerfungen auf den kommunalen Arbeitsmärkten.

Der vorliegende Entwurf löst das alles nicht ein. Vielmehr wird der Markt der Personenbeförderung für Plattformen und neue Anbieter geöffnet und zugleich mit einer Vielzahl neuer Regularien die Abwendung der zu erwartenden Fehlentwicklungen den Kommunen aufgebürdet. Dies ist für die kommunale Ebene mit enormem zusätzlichen



Vereinte Dienstleistungs gewerkschaft

personellem und finanziellem Aufwand und etlichen rechtlichen Unsicherheiten verbunden. Notwendige Informationsrechte zur Kontrolle und Sanktionsmöglichkeiten sind nicht genug bestimmt. Wirksamen Schutz für Arbeitnehmer\*innen sucht man im Gesetzentwurf vergeblich.

Die Gewerkschaften ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft und die Eisenbahnund Verkehrsgewerkschaft EVG sowie der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) fordern
in ihren Stellungnahmen zum Gesetzentwurf vom 14.12.2020 wirksamen Schutz der
Arbeitnehmer\*innen und erklären, den Entwurf ohne Nachbesserungen abzulehnen.
Zu den entsprechenden §§ 13 Absatz 5a, 50 Absatz 4 und Absatz 5 beinhalten die
Stellungnahmen konkrete Formulierungsvorschläge (DGB, ver.di, EVG). Mit dem
Bundesratsbeschluss zur Klarstellung bei eigenwirtschaftlichen Verkehren liegen
ebenfalls konkrete Formulierungen vor (Bundesrat Drucksache 741/16).

Auf drei Punkte möchten wir in dieser Kurzstellungnahme besonders eingehen. Darüber hinaus verweisen wir auf unsere Stellungnahme zum Referentenentwurf vom 14.12.2020.

#### 1. Schutz der Arbeitnehmer\*innen im ÖPNV

Die im Koalitionsvertrag vereinbarte Umsetzung der Klarstellung der Geltung sozialer Standards auch bei eigenwirtschaftlichen Anträgen verfolgt die Einschränkung des doppelten Wettbewerbsvorteils eigenwirtschaftlicher Verkehre, die bisher zulasten der kommunalpolitischen Entscheidungen und der Arbeitnehmer\*innen geht. Ziel ist die Herstellung eines level playing fields im ÖPNV, in dem bei weitergeltender Bevorzugung eigenwirtschaftlicher Anträge durch Fortbestand des Vorrangs zumindest der zusätzliche Vorteil durch die Erlaubnis zum Sozialdumping ausgeschlossen wird. Beschäftigte sollen vor Arbeitsplatzverlust und Verschlechterungen ihrer Arbeitsbedingungen geschützt werden. Die Kommunen sollten entscheiden können, dass der Wettbewerb nicht über Löhne und Arbeitsbedingungen, sondern über Qualität und Angebot ausgetragen wird. Während die Bundesregierung sich für flächendeckendere Tarifbindung einsetzen will, sehen sich hier tarifgebundene Unternehmen aufgrund ihrer Tarifbindung in ihrer Existenz bedroht.

Die über 130.000 Beschäftigten in privaten und öffentlichen ÖPNV-Unternehmen erwarten von den Parteien im Bundestag die im Koalitionsvertrag festgehaltene und von weiteren Bundestagsparteien befürwortete Klarstellung. Sie haben etliche Male dazu die Initiative ergriffen, so mit dem offenen Brief von Betriebsräten aus über 200 privaten und öffentlichen ÖPNV-Unternehmen an die Mitglieder des Verkehrsausschusses im Bundestag in 2016 und einem weiteren offenen Brief an Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer im November 2018.

Nun stellen die Beschäftigten im ÖPNV fest, dass ihre Zukunft im Gesetzentwurf nach jahrelangen Diskussionen und teilweise dramatischen persönlichen Erfahrungen plötzlich kein Thema mehr ist. Dies ist umso dramatischer auch für die Kommunen und Unternehmen, da bis 2030 jede\*r Zweite Beschäftigte in den Ruhestand gehen wird. Es müssen 100.000 neue Beschäftigte in den Bereichen Werkstatt, Infrastruktur, Fahrdienst und Verwaltung neu gewonnen werden. Wer soll sich aber für eine Ausbildung und Tätigkeit in einer Branche entscheiden, in der im Schnitt alle 8 Jahre mit dem Verlust des Arbeitsplatzes oder Absenkung des Gehaltes zu rechnen ist? Die Gefahr durch eigenwirtschaftliche Anträge ist besonders groß für private tarifgebundene Busunternehmen - bei manchen Ausschreibungen wurden schon bis



Vereinte Dienstleistungs gewerkschaft

zu fünf eigenwirtschaftliche Konkurrenzanträge gestellt - und kleinere kommunale Unternehmen sowie jetzt auch für den in § 44 PBefG neu eingeführten Linienbedarfsverkehr.

<u>Die Beschäftigten in den privaten und öffentlichen ÖPNV-Unternehmen und ihre</u> <u>Gewerkschaften erwarten bei einer Novellierung des PBefG die Umsetzung der Klarstellung zum</u> Schutz der Arbeitnehmer\*innen wie im Gesetzentwurf des Bundesrates von 2017.

#### 2. Schutz der Beschäftigten neuer Mobilitätsdienste und in der Plattformmobilität

Mit dem in § 50 PBefG bestimmten "gebündelten Bedarfsverkehr" als OnDemand-/ Poolingangebot wird ein eigentlich dem ÖPNV zugehöriges Angebot zusätzlich als Gelegenheitsverkehr ermöglicht. Dabei droht nicht nur der klassische ÖPNV, sondern auch der neu eingeführte Linienbedarfsverkehr Schaden zu nehmen. Die Rechte der Kommunen zur Regelung und Untersagung dieser Verkehre sind im Gesetzentwurf nicht ausreichend bestimmt.

Der Schutz der Arbeitnehmer\*innen im neuen gebündelten Bedarfsverkehr ist vollkommen unzureichend. Der Gesetzentwurf soll Sozialstandards beinhalten. Die vorgelegte Regelung ist jedoch wirkungslos und wird Ausbeutung und prekäre Arbeitsverhältnisse nicht verhindern, es droht ein neuer Niedriglohnsektor. Weder der zulässige Inhalt sozialer Vorgaben durch die Genehmigungsbehörde noch ein Kontrollregime oder Sanktionen sind ausreichend definiert und geregelt um Wirkung entfalten zu können. Nachunternehmer sind nicht erfasst, wobei der Einsatz von Subunternehmern hier üblich sein wird. Wenn der Verstoß gegen soziale Vorgaben keine Sanktionen nach sich zieht, ist ein System die Folge, in dem sich Betrug bezahlt macht. Die Betrogenen wären die Arbeitnehmer\*innen, denen auskömmliche Bezahlung und Arbeitsbedingungen, die dem Gesundheitsschutz und den Anforderungen der Verkehrssicherheit entsprechen, vorenthalten werden.

Der Verantwortungsumfang und die Pflichten von Plattformen bleiben ebenfalls unbestimmt. Plattformen müssen in gleicher Weise zur Verantwortung gezogen werden können, wie klassische Unternehmen. Andernfalls droht eine Situation, in der die eigentlich Verantwortlichen, die mit Preisen und Regelungen zur Durchführung die Möglichkeiten der durchführenden Unternehmen bestimmen, nicht zu greifen sind.

In unserer Stellungnahme finden Sie Formulierungsvorschläge zu den §§ 13 Absatz 5a, 50 Absatz 4 und Absatz 5, die dies korrigieren würden.

### 3. Mietwagenverkehr

Der Verkehr mit Mietwagen hat sich in den vergangenen Jahren insbesondere in den Ballungsräumen rasant entwickelt, Kommunen und Taxifahrer\*innen klagen über unkontrollierbare Zustände und Verstöße gegen die Rückkehrpflicht. Diese Entwicklung nimmt noch mehr Fahrt auf, seit Plattformanbieter den Markt für sich entdeckt haben, wodurch prekäre Beschäftigung und auch mit Scheinselbständigkeit vergleichbare Arbeitsverhältnisse zunehmen. Durch die Zunahme der Mietwagenverkehre droht ein Überangebot an Verkehr,



Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

durch das es für Unternehmen unwirtschaftlich wird, Taxileistungen anzubieten und das damit diesen wichtigen Teil des öffentlichen Nahverkehrs bedroht.

Der Gesetzentwurf hält zwar an der Rückkehrpflicht fest, geht jedoch die beschriebenen Probleme nicht an. Angesichts der Herausforderung einer nachhaltigen, lebensfreundlichen und klimagerechten Verkehrsplanung müssen Mietwagen dort, wo der öffentliche Verkehr inklusive Taxenverkehr ein ausreichendes Angebot vorhält mit einer ausreichenden Vorbestellfrist belegt werden.

Die gesamte Stellungnahme der ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft finden Sie hier.