



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian von Brunn SPD**
vom 25.03.2021

Arbeitsplatzsicherung und Ausbau des Werdenfelsnetzes bereits in der Ausschreibung für einen neuen Betreiber berücksichtigen!

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Welche rechtlichen Vorgaben gelten derzeit für die bevorstehende Ausschreibung zur Vergabe an einen neuen Betreiber des Werdenfelsnetzes? 3
- 1.2 Nach welchen Kriterien wird der zukünftige Betreiber des Werdenfelsnetzes ausgewählt? 3
- 1.3 Wie weit fortgeschritten ist die Veröffentlichung der Ausschreibung (bitte Angaben zum Zeitplan für die Ausschreibung und Vergabe des Werdenfelsnetzes)? 3

- 2.1 Wie hoch ist der verpflichtende Anteil der Eigenleistung des Betreibers in der Ausschreibung (bitte mit Angaben zu den Tätigkeiten, für welche die Eigenleistung gilt)? 3
- 2.2 Welche verpflichtenden Vorgaben enthält die Ausschreibung bezüglich der gesamten Personalausstattung, von den Zugbegleitern pro Fahrt bis zum Reinigungspersonal? 3
- 2.3 Welche verpflichtenden Vorgaben enthält die Ausschreibung bezüglich der Anzahl von Fahrradstellplätzen, Rollstuhlplätzen und Kinderwagenstellplätzen und maximaler Barrierefreiheit pro Zug? 3

- 3.1 Welche verpflichtenden Vorgaben enthält die Ausschreibung bezüglich der einzusetzenden Fahrzeuge und speziell des Einsatzes von Doppelstocktriebwagen sowie des Platzangebots? 4
- 3.2 Mit welcher Begründung wurden bisher keine Lösungen angestrebt bezüglich des Verbots von Doppelstocktriebwagen und etwaiger Erleichterungen zum Einsatz dieser bei Grenzüberschreitungen nach Österreich? 4
- 3.3 Welche verpflichtenden Vorgaben enthält die Ausschreibung für Fahrpreise und Beförderungsbedingungen (bitte mit Angaben zur Gültigkeit von Tickets anderer Netzbetreiber, Tickets von Verbundtarifen, BahnCard usw.)? 4

- 4.1 Welche verpflichtenden Vorgaben enthält die Ausschreibung bezüglich vorab entwickelter Konzepte für flexible Zugverlängerungen bei Schönwetter oder anderen Ereignissen, die der Erfahrung nach zu einer kurzfristigen, erheblichen Steigerung der Fahrgastzahlen führen? 5
- 4.2 Welche Verbesserungen des Zugangebots auf der Strecke des Werdenfelsnetzes sind mit der Neuvergabe nach der Ausschreibung verpflichtend festgelegt und geplant (bitte mit Angaben zu Taktverbesserungen, neuen Haltestellen, neuen Verbindungen o. Ä.)? 5
- 4.3 Welche Regelungen sind für den Fall vorgesehen, dass im Zeitraum der Vertragslaufzeit Kapazitätserweiterungen und Qualitätsverbesserungen als notwendig erachtet werden, beispielsweise bei verstärkter Inanspruchnahme oder Verbesserungen in der Infrastruktur wie einem (teilweisen) zweigleisigen Ausbau? 5

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

5.1	Welche verpflichtenden Vorgaben enthält die Ausschreibung bezüglich der Übernahme der derzeitigen Angestellten im Werdenfelsnetz (bitte mit Angaben zu den geplanten Mindeststandards zur sozialen Absicherung, Tarifstrukturen bzw. Löhnen, Anzahl der zu übernehmenden Angestellten und Positionen der zu übernehmenden Angestellten sowie Übernahmebedingungen)?	5
5.2	Wie hoch ist die verpflichtende Ausbildungsquote in der Ausschreibung (bitte mit Angaben zu den Tätigkeitsbereichen, für welche diese gilt)?	6
5.3	Welche Vorgaben hinsichtlich der Qualität der Fachkräfte für das Werdenfelsnetz sind für den Fall vorgeschrieben, dass Subunternehmen und/oder Dienst- und Werkvertragsnehmer für die Erfüllung der Aufgaben im Personalbereich zugelassen sind?	6
6.1	Wie wird bei neuen Ausschreibungen ein möglicher Personalmangel während des langjährigen Verfahrens der Ausschreibung für den aktuellen Betreiber verhindert (bitte mit Angaben zu Anreizen oder Absicherungen zum Ende der Ausschreibungsperiode für das Personal des Betreibers)?	6
6.2	Wie viele Angestellte konnten nach einem Betreiberwechsel in den letzten fünf Vergaben übernommen werden (bitte mit Angaben zu den Übernahmebedingungen und der Anzahl der übernommenen Angestellten sowie dem prozentualen Anteil der übernommenen Angestellten)?	7
6.3	Warum werden in den bayerischen Ausschreibungen für Bahnnetze keine verpflichtenden Tarifbindungen für Angestellte festgelegt?	7
7.1	Wie hoch war der prozentuale Anteil an durch Subunternehmen ausgeführten Aufgaben nach einem Betreiberwechsel bei den letzten fünf Vergaben für Schienennetze in Bayern (bitte mit Auflistung der Aufgaben, die an Subunternehmen vergeben wurden)?	7
7.2	Wie viele derzeit in Bayern angestellte Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter sowie Lokführerinnen und Lokführer sowie Werkstattmitarbeiterinnen und -mitarbeiter der Bahnbetreiber sind sog. Quereinsteigerinnen/Quereinsteiger (beispielsweise durch Bildungsgutscheine)?	7
7.3	Wie viele derzeit in Bayern im SPNV tätige Lokführerinnen und Lokführer haben eine Ausbildung bei Ausbildungsanbietern gemacht, die nicht unmittelbar zu einem Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören?	7
8.1	Welche Kriterien gelten generell für Subunternehmen bei Ausschreibungen von Bahnnetzen in Bayern, die durch den Betreiber zur Erfüllung aller Leistungen einer Vergabe herangezogen werden können?	7
8.2	Mit welcher Begründung werden sogar ins Ausland verlagerte Leistungen, wie Werkstattleistungen, zugelassen und zum Teil finanziell gefördert?	7
8.3	Welche Sanktionen sind in der Ausschreibung verankert bzw. für den Fall vorgesehen, dass der Betreiber zugesagte Leistungen im oben genannten Sinne nicht erbringt und Bedingungen der Vergabe nicht erfüllt?	8

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr
vom 20.04.2021

1.1 Welche rechtlichen Vorgaben gelten derzeit für die bevorstehende Ausschreibung zur Vergabe an einen neuen Betreiber des Werdenfelsnetzes?

Das Vergabeverfahren wird nach den Bestimmungen des 4. Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) als offenes Verfahren gemäß § 119 Abs. 3 GWB sowie nach Maßgabe der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) durchgeführt.

1.2 Nach welchen Kriterien wird der zukünftige Betreiber des Werdenfelsnetzes ausgewählt?

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) erteilt den Zuschlag dem Verkehrsunternehmen, das das wirtschaftlichste Angebot abgibt – also das beste Angebot in Bezug auf Qualität und Preis. Es wird nicht nur der Preis bewertet, sondern auch die angebotenen Qualitäten wie beispielsweise Service, Sicherheit, Kapazitäten oder Anschlussicherungs- und Störfallkonzepte. Die BEG stellt bei Vergabeverfahren Mindestanforderungen an die Qualität, über die die Verkehrsunternehmen hinausgehen können. Die Bewertung erfolgt nach einem strikten, den Bietern vorher bekannten Punkteschema.

1.3 Wie weit fortgeschritten ist die Veröffentlichung der Ausschreibung (bitte Angaben zum Zeitplan für die Ausschreibung und Vergabe des Werdenfelsnetzes)?

Die Veröffentlichung der Ausschreibung ist für das 2. Quartal 2021 vorgesehen.

2.1 Wie hoch ist der verpflichtende Anteil der Eigenleistung des Betreibers in der Ausschreibung (bitte mit Angaben zu den Tätigkeiten, für welche die Eigenleistung gilt)?

Die BEG gibt in dem Verkehrsvertrag vor, dass das Verkehrsunternehmen mindestens 70 Prozent der fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen im Schienenverkehr sowie der Leistungen des Zugpersonals selbst erbringen muss.

2.2 Welche verpflichtenden Vorgaben enthält die Ausschreibung bezüglich der gesamten Personalausstattung, von den Zugbegleitern pro Fahrt bis zum Reinigungspersonal?

Die Ausschreibung wird eine verpflichtende Zugbegleitquote enthalten, diese wird mindestens bei 100 Prozent liegen, d. h. jeder Zug muss mit mindestens einem Zugbegleiter besetzt werden, in Zügen ab 800 Sitzplätzen mindestens zwei. Des Weiteren wird ein Mindeststundenkontingent für die Bestreifung mit Sicherheitspersonal vorgegeben. Bezüglich der Reinigung werden keine Personalstunden vorgegeben, die Reinigungsleistung wird über die Reinigungsfrequenzen und über bestimmte Sauberkeitskennwerte im Qualitätssystem definiert. Zusätzlich wird ein Stundenkontingent für die Bereitschaft von Reserve-Triebfahrzeugführern vorgegeben.

2.3 Welche verpflichtenden Vorgaben enthält die Ausschreibung bezüglich der Anzahl von Fahrradstellplätzen, Rollstuhlplätzen und Kinderwagenstellplätzen und maximaler Barrierefreiheit pro Zug?

Für Mehrzweckbereiche sind in Summe abzüglich der Fläche für einen Durchgang mit einer Breite von 500 mm bei einstöckigen Fahrzeugen pro 50 Meter Fahrzeuglänge eine

Grundfläche im Intervall von 10 bis 15 m² vorzusehen. Bei doppelstöckigen Fahrzeugen sind die Grundflächen um den Faktor 1,5 zu erhöhen. Der Durchgangsbereich mit einer Breite von 500 mm ist zu kennzeichnen. Sämtliche Mehrzweckbereiche müssen uneingeschränkt nutzbar sein, einschränkende Markierungen sind dabei nicht zulässig. In den Fahrzeugen sind mindestens zwei Rollstuhlstellplätze vorzusehen. Zur Anzahl der Fahrrad- und Kinderwagenstellplätze werden keine Vorgaben gemacht, sondern wie dargestellt großzügig bemessene Flächen der Mehrzweckbereiche in Abhängigkeit von der Fahrzeuglänge definiert.

Die Barrierefreiheit der Fahrzeuge orientiert sich als Mindeststandard an den Bestandsfahrzeugen, die bedingt durch das vorgegebene Baujahr nahezu vollumfänglich die Technischen Spezifikationen hinsichtlich Personen mit Behinderung und/oder eingeschränkter Mobilität erfüllen. Neufahrzeuge müssen diese zwingend vollumfänglich erfüllen.

3.1 Welche verpflichtenden Vorgaben enthält die Ausschreibung bezüglich der einzusetzenden Fahrzeuge und speziell des Einsatzes von Doppelstocktriebwagen sowie des Platzangebots?

Zur Frage, ob ein- oder doppelstöckige Fahrzeuge eingesetzt werden, werden keine Vorgaben gemacht. Entscheidend sind die kapazitiven Anforderungen, die im Vorfeld der Ausschreibung anhand der bestehenden und der zu erwartenden Nachfrage ermittelt werden und nach denen die Bieter die Fahrzeuge unter Berücksichtigung von weiteren Kriterien wie Wirtschaftlichkeit, Fahrdynamik zur Einhaltung des Fahrplans und verfügbare Bahnsteiglängen auswählen.

3.2 Mit welcher Begründung wurden bisher keine Lösungen angestrebt bezüglich des Verbots von Doppelstocktriebwagen und etwaiger Erleichterungen zum Einsatz dieser bei Grenzüberschreitungen nach Österreich?

Für den Einsatz von Doppelstockfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr nach Tirol bestehen weder kapazitive Notwendigkeiten noch infrastrukturelle Voraussetzungen. Der Netzbetreiber ÖBB Infra lässt auf der in Rede stehenden Infrastruktur nach Aussagen des für die Vergabe in Tirol zuständigen Projektpartners VVT aus Profilgründen (Tunnelquerschnitte, Schutzabstände Oberleitung) keine Doppelstockfahrzeuge zu.

3.3 Welche verpflichtenden Vorgaben enthält die Ausschreibung für Fahrpreise und Beförderungsbedingungen (bitte mit Angaben zur Gültigkeit von Tickets anderer Netzbetreiber, Tickets von Verbundtarifen, BahnCard usw.)?

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, alle in Bezug auf die mit den im hiesigen Vergabeverfahren zu vergebenden Leistungen jeweils räumlich gültigen Tarife des öffentlichen Verkehrs vollständig mit dem jeweils gesamten Tarifsortiment, den Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen anzuwenden. Hierzu gehören insbesondere:

- Verbundtarife und sonstige Angebote für den Geltungsbereich der Verbünde,
- Angebote der Bayern- und Regio-Ticket-Familie (z. B. Bayern-Hopper- und Quer-durchs-Land-Ticket),
- Angebote für die Fahrradmitnahme (z. B. Fahrrad-Tageskarte Bayern),
- BahnCard-Angebote außerhalb der Verbünde sowie im ein- und ausbrechenden Verkehr mit den Verbänden und bei anerkennenden Verbänden,
- gemeinsamer Internationaler Tarif für die Beförderung von Personen (SCIC-Tarif),
- sonstige relevante Sondertarife und -tickets (z. B. Semester-, Schüler- und Azubi-tickets).

Für Fahrten über das Verbundgebiet hinaus oder außerhalb von Verbänden hat das Verkehrsunternehmen die Preise und Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG (Produktklassen A, B und C) im Rahmen einer Tarifgemeinschaft anzuwenden, soweit nicht ein bundes- oder landesweiter Nahverkehrstarif anwendbar ist. Für die Anerkennung vorhandener oder neu entwickelter zeitlich begrenzter Sonderangebote der DB Fernverkehr AG, die auch den vertragsgegenständlichen Verkehr betreffen, ist eine vertragliche Vereinbarung zu treffen. Ferner sind bei Parallelverkehren mit anderen Schienennahverkehrsbetreibern auf der gleichen Strecke Tarifkooperationen zur gegenseitigen Anerkennung der Fahrausweise zu vereinbaren.

4.1 Welche verpflichtenden Vorgaben enthält die Ausschreibung bezüglich vorab entwickelter Konzepte für flexible Zugverlängerungen bei Schönwetter oder anderen Ereignissen, die der Erfahrung nach zu einer kurzfristigen, erheblichen Steigerung der Fahrgastzahlen führen?

In der Ausschreibung wird gefordert, dass bei der Planung der Kapazitäten insbesondere Berufs- und Ausbildungsverkehre, Freizeitverkehre (insbesondere Bayern-Ticket-Nutzer ab 09.00 Uhr) und Großveranstaltungen zu berücksichtigen sind und dass die für das ausgeschriebene Netz vorgehaltenen Fahrzeuge entsprechend flexibel einzusetzen sind.

4.2 Welche Verbesserungen des Zugangebots auf der Strecke des Werdenfelsnetzes sind mit der Neuvergabe nach der Ausschreibung verpflichtend festgelegt und geplant (bitte mit Angaben zu Taktverbesserungen, neuen Haltestellen, neuen Verbindungen o.Ä.)?

Die Planung des Fahrplankonzeptes ist noch nicht abgeschlossen. Angestrebt werden – vorbehaltlich der Finanzierbarkeit – ab Betriebsstart folgende Angebotsverbesserungen:

- Stundentakt München – Garmisch-Partenkirchen – Innsbruck, umsteigefrei,
- Stundentakt Garmisch-Partenkirchen – Reutte in Tirol – Pfronten-Steinach mit erweiterten Bedienzeiten,
- mehr Züge in der Nebenverkehrszeit zwischen München und Murnau durch Verlängerung der Regionalbahn München – Weilheim über Weilheim hinaus nach Murnau,
- Verbesserung der Betriebsstabilität durch Entfall des bisherigen Kuppelns und Flügelns in Garmisch-Partenkirchen,
- deutlich mehr Sitzplatzkapazität in den nachfragestarken Zügen, insbesondere im Zulauf auf München,
- WLAN in allen Fahrzeugen,
- mindestens ein Zugbegleiter in jedem Zug, in Zügen mit 800 und mehr Sitzplätzen mindestens zwei Zugbegleiter.

4.3 Welche Regelungen sind für den Fall vorgesehen, dass im Zeitraum der Vertragslaufzeit Kapazitätserweiterungen und Qualitätsverbesserungen als notwendig erachtet werden, beispielsweise bei verstärkter Inanspruchnahme oder Verbesserungen in der Infrastruktur wie einem (teilweisen) zweigleisigen Ausbau?

Die Konditionen für notwendige Anpassungen während der Vertragslaufzeit sind im Verkehrsvertrag geregelt. Eine Kapazitätserweiterung bei einer Veränderung der Nachfrage ist während der Vertragslaufzeit möglichst kurzfristig in Abstimmung mit dem Auftraggeber und im Rahmen des vorhandenen Fahrzeugparks anzupassen. Sollte dies nicht möglich sein, kann der Auftraggeber eine Erhöhung der Fahrzeuganzahl zur Vergrößerung der Kapazitäten verlangen. Die damit verbundene Anpassung der Ausgleichszahlungen ist gleichfalls vertraglich geregelt.

5.1 Welche verpflichtenden Vorgaben enthält die Ausschreibung bezüglich der Übernahme der derzeitigen Angestellten im Werdenfelsnetz (bitte mit Angaben zu den geplanten Mindeststandards zur sozialen Absicherung, Tarifstrukturen bzw. Löhnen, Anzahl der zu übernehmenden Angestellten und Positionen der zu übernehmenden Angestellten sowie Übernahmebedingungen)?

Seit 2016 besteht eine Soll-Vorschrift zum Personalübergang bei der öffentlichen Vergabe von Personenverkehrsleistungen (§ 131 Abs. 3 GWB). Die BEG als Vergabestelle im bayerischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wendet diese Soll-Vorschrift als verbindliche Vorgabe an. Auch im Rahmen der Neuausschreibung des Werdenfelsnetzes wird ein obligatorischer Personalübergang für das unmittelbar betroffene Personal gefordert. Dies umfasst die für die Erbringung der Verkehrsleistungen erforderlichen Beschäftigten, also Triebfahrzeugpersonal, Zugbegleitpersonal und Disponenten. Zudem ist es angesichts des weiterhin herrschenden Personalmangels in der Branche auch im ureigenen Interesse eines etwaigen neuen Betreibers, erfahrenes Personal jedweder

Berufsgruppe zu attraktiven Konditionen und Arbeitsbedingungen frühzeitig an sich zu binden. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen wissen um die Bedeutung hoch qualifizierten Personals, um die Betriebsübernahme nicht zu gefährden und nachhaltig gute Leistungen im neuen Verkehrsvertrag zu gewährleisten. Wesentlicher Faktor ist hierbei insbesondere der Abschluss vergleichbarer Tarifverträge.

Unabhängig davon gilt für die Ausschreibungen im bayerischen SPNV der Grundsatz, dass nicht automatisch der billigste Anbieter den Zuschlag erhält. Das Wertungsschema der BEG sieht vielmehr Boni für qualitative Mehrleistungen vor. Auch Mehrqualitäten bei den Arbeitsbedingungen, die der Bieter über die Mindestanforderungen hinaus anbietet, werden positiv gewertet. Insbesondere zählen hierzu Maßnahmen zur Unterstützung von Berufseinsteigern, Quereinsteigern, ausländischen Fachkräften, Frauen, besondere Rekrutierungsmaßnahmen, Maßnahmen zur Mobilisierung von Personal, arbeitnehmer- und familienfreundliche Arbeitszeit- und Schichtdienstmodelle, Maßnahmen zur Arbeitsplatzgestaltung und zum Gesundheitsmanagement sowie weitere Initiativen zur Steigerung der Berufsattraktivität (z. B. betreiberübergreifende Fahrvergünstigungen), die in dem Konzept verbindlich angeboten werden. Entsprechende Angebotsaussagen werden Vertragsbestandteil.

Die Staatsregierung hält diese Vorgehensweise für zielführend, weil so die Bemühungen der Verkehrsunternehmen um ein arbeitnehmerfreundliches Arbeitsumfeld unterstützt werden, gleichzeitig aber die Tarifautonomie und Vertragsfreiheit der Sozialpartner in Deutschland als hohes Gut unangetastet bleibt.

5.2 Wie hoch ist die verpflichtende Ausbildungsquote in der Ausschreibung (bitte mit Angaben zu den Tätigkeitsbereichen, für welche diese gilt)?

Die BEG sieht für die Neuausschreibung des Netzes Werdenfels ein Anreizsystem für Ausbildungen vor. Für eine bestimmte jährliche Mindestanzahl von erfolgreich durchgeführten Ausbildungen können die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) eine Prämie von je 100.000 Euro erhalten. Die Mindestanzahl richtet sich dabei nach dem voraussichtlich erforderlichen Bedarf an Triebfahrzeugpersonal und wird von der BEG spezifisch für dieses Netz ermittelt. Ein Teil des Personals ist dabei als Eisenbahner im Betriebsdienst (EiB) auszubilden. Einen Anspruch auf Erhalt der Prämie haben die EVU nur, wenn die Personale mindestens 24 Monate nach dem erfolgreichen Abschluss der Ausbildung als Triebfahrzeugführer für die Erbringung der vergebenen Leistungen oder für die Erbringung anderer SPNV-Leistungen im Freistaat eingesetzt werden. Um eine zielgerichtete Wirkung der Ausbildungsprämie zu erreichen, wird bei Kostenübernahme oder -erstattung durch Dritte (etwa durch sog. Bildungsgutscheine der Agentur für Arbeit) keine Prämie gezahlt.

5.3 Welche Vorgaben hinsichtlich der Qualität der Fachkräfte für das Werdenfelsnetz sind für den Fall vorgeschrieben, dass Subunternehmen und/oder Dienst- und Werkvertragsnehmer für die Erfüllung der Aufgaben im Personalbereich zugelassen sind?

Die Anforderungen in den Vergabeunterlagen hinsichtlich der Qualität gelten unabhängig davon, ob die Aufgaben von Subunternehmern und/oder Dienst- und Werkvertragsnehmern durchgeführt werden.

6.1 Wie wird bei neuen Ausschreibungen ein möglicher Personalmangel während des langjährigen Verfahrens der Ausschreibung für den aktuellen Betreiber verhindert (bitte mit Angaben zu Anreizen oder Absicherungen zum Ende der Ausschreibungsperiode für das Personal des Betreibers)?

Auf die Antwort zu Frage 5.1 wird verwiesen.

6.2 Wie viele Angestellte konnten nach einem Betreiberwechsel in den letzten fünf Vergaben übernommen werden (bitte mit Angaben zu den Übernahmebedingungen und der Anzahl der übernommenen Angestellten sowie dem prozentualen Anteil der übernommenen Angestellten)?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Angaben vor.

6.3 Warum werden in den bayerischen Ausschreibungen für Bahnnetze keine verpflichtenden Tarifbindungen für Angestellte festgelegt?

Das Thema Tariftreuegesetz/Vorgabe von Mindeststandards wurde mehrfach im Landtag (Beschlüsse des Landtages vom 20.10.2011, Drs. 16/9939, und vom 17.07.2013, Drs. 16/18243) behandelt. Geltende Beschlusslage ist, dass unter Verweis auf geltendes Recht (u. a. Arbeitnehmerentsendegesetz) sowie auf die Tatsache, dass es im bayerischen SPNV keinen tarifvertragslosen Bereich gibt, keine Vorgaben hinsichtlich Tarifverträgen oder Sozialstandards erforderlich sind. Es ist vielmehr Aufgabe der Tarifvertragsparteien, jeweils geeignete Vereinbarungen zu treffen. Angesichts des gerade im Eisenbahnbereich ausgeglichenen Kräfteverhältnisses zwischen Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite besteht keine Veranlassung, seitens des Staates oder des Aufgabenträgers für den SPNV die verfassungsmäßig geschützte Tarifautonomie einzuschränken. Auch ist die Zulässigkeit der verbindlichen Vorgabe bestimmter Tarifverträge rechtlich nicht zweifelsfrei geklärt.

7.1 Wie hoch war der prozentuale Anteil an durch Subunternehmen ausgeführten Aufgaben nach einem Betreiberwechsel bei den letzten fünf Vergaben für Schienennetze in Bayern (bitte mit Auflistung der Aufgaben, die an Subunternehmen vergeben wurden)?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Angaben vor.

7.2 Wie viele derzeit in Bayern angestellte Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter sowie Lokführerinnen und Lokführer sowie Werkstattmitarbeiterinnen und -mitarbeiter der Bahnbetreiber sind sog. Quereinsteigerinnen/Quereinsteiger (beispielsweise durch Bildungsgutscheine)?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Angaben vor.

7.3 Wie viele derzeit in Bayern im SPNV tätige Lokführerinnen und Lokführer haben eine Ausbildung bei Ausbildungsanbietern gemacht, die nicht unmittelbar zu einem Eisenbahnverkehrsunternehmen gehören?

Hierzu liegen der Staatsregierung keine Angaben vor.

8.1 Welche Kriterien gelten generell für Subunternehmen bei Ausschreibungen von Bahnnetzen in Bayern, die durch den Betreiber zur Erfüllung aller Leistungen einer Vergabe herangezogen werden können?

Für eingesetzte Subunternehmen gelten grundsätzlich dieselben Vorgaben wie für die Verkehrsunternehmen selbst.

8.2 Mit welcher Begründung werden sogar ins Ausland verlagerte Leistungen, wie Werkstattleistungen, zugelassen und zum Teil finanziell gefördert?

Die Staatsregierung fördert dies nicht und macht hierzu auch keine Vorgaben.

8.3 Welche Sanktionen sind in der Ausschreibung verankert bzw. für den Fall vorgesehen, dass der Betreiber zugesagte Leistungen im oben genannten Sinne nicht erbringt und Bedingungen der Vergabe nicht erfüllt?

Die BEG sieht in ihren Verkehrsverträgen für den Fall der Nicht- oder Schlechterfüllung vertraglicher Verpflichtungen durch das Verkehrsunternehmen Minderungen sowie Vertragsstrafen vor. So sind beispielsweise Pönalisierungsregelungen für Verspätungen, Zugausfälle, Abweichungen von der Regelzugbildung oder der Zugbegleiterquote sowie Verstöße gegen Berichtspflichten vorgesehen.