

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

Umsetzung des Thüringer Vergabegesetzes und von Preisgleitfaktoren im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Schon vor der Novelle des Thüringer Vergabegesetzes (ThürVgG) Ende des Jahres 2023, seit der Novelle im Jahr 2019, warten Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände auf die Einrichtung eines Tariftreuebeirats, der festlegt, welche Tarifverträge einschlägig und repräsentativ sind (§ 6 Abs. 2 Satz 1 und 2 sowie Abs. 3 Thüringer Vergabegesetz). Jetzt gehen wichtige Verkehrsverträge in die Ausschreibungsphase. Umso wichtiger ist es, dass die positiven Möglichkeiten des Thüringer Vergabegesetzes genutzt und die repräsentativen Tarifverträge vorgegeben werden.

Gleichzeitig müssen finanzielle Entwicklungen während der Dauer des Verkehrsvertrags durch branchenspezifische Indizes ausreichend abgedeckt werden.

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/6026** vom 5. Juni 2024 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 19. Juli 2024 beantwortet:

1. Wie ist der aktuelle Stand zur für den Tariftreuebeirat erforderlichen Rechtsverordnung sowie zur Feststellung und Bekanntmachung von repräsentativen Tarifverträgen im ÖPNV (vergleiche § 6 Abs. 2 Satz 1 und 2 sowie Abs. 3 ThürVgG)?

Antwort:

Die Thüringer Verordnung über den beratenden Ausschuss zur Feststellung repräsentativer Tarifverträge im öffentlichen Personennahverkehr (Thüringer ÖPNV-Tariftreue-Ausschuss-Verordnung -ThürÖPNV-TariftAVO-) ist erlassen und am 1. Dezember 2021 in Kraft getreten.

Bislang wurden keine Tarifverträge für den Bereich des ÖPNV für repräsentativ erklärt.

2. Woran scheiterte die Feststellung und Bekanntmachung von repräsentativen Tarifverträgen im ÖPNV bisher (vergleiche § 6 Abs. 2 Satz 1 und 2 sowie Abs. 3 ThürVgG) und was unternimmt die Landesregierung, um dennoch repräsentative Tarifverträge im ÖPNV festzusetzen?

Antwort:

Bislang wurden keine Tarifverträge für den Bereich des ÖPNV für repräsentativ erklärt, da der für die Feststellung der Repräsentativität gesetzlich vorgesehene beratende Ausschuss noch nicht errichtet wurde.

3. Mit welchen Gewerkschaften und Arbeitgeberverbänden haben seit dem Jahr 2019 dazu mit welchen Ergebnissen Abstimmungen stattgefunden und falls keine Abstimmungen stattfanden, warum nicht?

Antwort:

Seitens der Landesregierung haben mit Blick auf die Feststellung repräsentativer Tarifverträge für den Bereich des ÖPNV bislang keine Abstimmungen mit Arbeitgeberverbänden und/oder Gewerkschaften stattgefunden, da keine Vorwegnahme der Beratungen im Tarifreueausschuss erfolgen soll. Auf Anfrage des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft an die derzeit vom Land beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen, welche Tarifverträge in ihrem Unternehmen gelten, hat für die DB Regio der zugehörige Arbeitgeberverband MOVE geantwortet und auf die gültigen Tarifverträge und ihre Stellung als repräsentative Tarifverträge in Hessen hingewiesen.

4. Wie berücksichtigt die Landesregierung in Verkehrsverträgen finanzielle Mehrbelastungen, zum Beispiel durch Abschlüsse in Tarifverhandlungen, bei ausführenden Verkehrsunternehmen?

Antwort:

Da das Land Aufgabenträger nur für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist, nicht aber für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV), bestehen mit dem Land lediglich Verkehrsverträge im SPNV.

Die finanziellen Mehrbelastungen werden insofern vertraglich berücksichtigt, als dass die im Rahmen des Angebots kalkulierten Personalkosten jedes Jahr zum Beispiel mit dem bundesweiten Personalkostenindex für den SPNV fortgeschrieben werden, was zu einer entsprechenden Anpassung des Bestellerentgelts führt. Die jeweils zugrundeliegenden Indizes bilden auch langfristig die Entwicklungen der Personalaufwendungen ab.

5. Reicht die derzeitige Berücksichtigung aus Sicht der Landesregierung aus, um finanzielle Mehrbelastungen über die gesamte Laufzeit von langfristig angelegten Verkehrsverträgen abzudecken?

Antwort:

Durch die Anwendung von Indizes über die gesamte Vertragslaufzeit kann auch bei langfristig angelegten Verträgen eine ausreichende finanzielle Absicherung gewährleistet werden.

6. Welche Auffassung vertritt die Landesregierung jeweils zu dem Ansatz der Länder Hessen und Baden-Württemberg, für den ÖPNV branchenspezifische Indizes einzuführen?

Antwort:

Der Ansatz der Länder Hessen und Baden-Württemberg, für den ÖPNV branchenspezifische Landesindizes einzuführen, ist der Landesregierung nicht bekannt.

7. Was spricht aus Sicht der Landesregierung für und was gegen einen Thüringen-Index für den ÖPNV?

Antwort:

Die Einführung eines Thüringen-Index für den ÖPNV wird in der Landesregierung bislang nicht thematisiert. Insofern liegt eine Sammlung von Argumenten für oder gegen einen solchen Index nicht vor.

8. Aus welchen Kostenfaktoren und Bestandteilen sollte aus Sicht der Landesregierung ein Thüringen-Index für den ÖPNV bestehen?

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage 7.

9. Welche Maßnahmen diskutiert die Landesregierung darüber hinaus, um finanziellen Mehrbelastungen innerhalb von Vertragslaufzeiten und deren Auswirkungen entgegenzuwirken und mit welchen Ergebnissen?

Antwort:

In Thüringen werden Leistungen im SPNV nicht durch Staatsbetriebe erbracht. Vielmehr werden diese Leistungen im Wettbewerb durch europaweite Ausschreibung an Unternehmen vergeben. Dabei werden in Thüringen (im Unterschied etwa zu Baden-Württemberg) im Schwerpunkt sogenannte Nettoverträge geschlossen, das heißt die erzielten Fahrgeldeinnahmen gehören dem Unternehmen und werden nicht auf das vom Land an das Unternehmen zu zahlende Bestellerentgelt angerechnet.

Der Unternehmer muss sowohl seine Einnahmen als auch seine Kosten für den Zeitraum der Vertragslaufzeit kalkulieren, bevor er sein Angebot abgibt. Er trägt das Kalkulationsrisiko, das heißt er profitiert, wenn sich die betriebsergebnisrelevanten Faktoren günstiger entwickeln als kalkuliert. Das bedeutet aber auch, dass er sich schlechter stellt, wenn sich die betriebsergebnisrelevanten Faktoren ungünstiger entwickeln als kalkuliert.

Ausgehend hiervon gibt es im Grundsatz keine Veranlassung, finanzielle Mehrbelastungen innerhalb von Vertragslaufzeiten, die der Unternehmer nicht einkalkuliert hat, durch das Land als Auftraggeber auszugleichen, da das Kalkulationsrisiko vertraglich dem Unternehmer zugewiesen ist.

Lediglich im Falle von sehr langen Vertragslaufzeiten, die in der Folge keine verlässliche Kalkulation für die variablen Preisparameter für die gesamte Dauer des Vertrags ermöglichen, ist ausnahmsweise eine Beteiligung des Auftraggebers am Risiko interessengerecht und angezeigt.

Der Auftragnehmer muss durch geeignete vertragliche Gleitklauseln so gestellt werden, wie er stehen würde, wenn ihm die Entwicklung der Preisparameter bei Angebotsabgabe bekannt gewesen wäre. Hier übernehmen Kostenindizes für die variablen und aufgrund ihrer Schwankungsbreite nur eingeschränkt kalkulierbaren Ausgabearten (insbesondere Personal/Energie) ihre Funktion als Anknüpfungspunkt für vertragliche Gleitklauseln, die eine dynamische Anpassung des Bestellerentgelts nach oben oder unten ermöglichen.

Nicht interessengerecht wäre es, den Unternehmer durch Gleitklauseln von allen Kalkulationsrisiken einseitig letztlich freizustellen und diese Risiken dem öffentlichen Auftraggeber zuzuweisen.

Ein solches Freistellungserfordernis ergibt sich auch nicht daraus, dass das Land als Aufgabenträger die Aufgabe hat, die Erbringung von SPNV-Leistungen als Element der Daseinsvorsorge sicherzustellen.

Aus den vorgenannten Grundsätzen ergibt sich, dass die Landesregierung darüber hinaus keine Maßnahmen diskutiert, um finanzielle Mehrbelastungen innerhalb von Vertragslaufzeiten und deren Auswirkungen entgegenzuwirken.

In Vertretung

Weil
Staatssekretär