

Kleine Anfrage 7/6026

der Abgeordneten Wahl (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

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.

Ich frage die Landesregierung:

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)?
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?
3. Mit welchen Gewerkschaften und Arbeitgeberverbänden haben seit dem Jahr 2019 dazu mit welchen Ergebnissen Abstimmungen stattgefunden und falls keine Abstimmungen stattfanden, warum nicht?
4. Wie berücksichtigt die Landesregierung in Verkehrsverträgen finanzielle Mehrbelastungen, zum Beispiel durch Abschlüsse in Tarifverhandlungen, bei ausführenden Verkehrsunternehmen?
5. Reicht die derzeitige Berücksichtigung aus Sicht der Landesregierung aus, um finanzielle Mehrbelastungen über die gesamte Laufzeit von langfristig angelegten Verkehrsverträgen abzudecken?
6. Welche Auffassung vertritt die Landesregierung jeweils zu dem Ansatz der Länder Hessen und Baden-Württemberg, für den ÖPNV branchenspezifische Indizes einzuführen?

7. Was spricht aus Sicht der Landesregierung für und was gegen einen Thüringen-Index für den ÖPNV?
8. Aus welchen Kostenfaktoren und Bestandteilen sollte aus Sicht der Landesregierung ein Thüringen-Index für den ÖPNV bestehen?
9. Welche Maßnahmen diskutiert die Landesregierung darüber hinaus, um finanziellen Mehrbelastungen innerhalb von Vertragslaufzeiten und deren Auswirkungen entgegenzuwirken und mit welchen Ergebnissen?

Wahl