2025-07-15

Referentenentwurf des Gesetzes zur Modernisierung und Digitalisierung der Schwarzarbeitsbekämpfung: Anpassung des §2a SchwarzArbG

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo) ist der Spitzenverband der deutschen Busbranche und vertritt die Interessen der rund 3000 privaten und mittelständischen Unternehmen aus dem Bereich Personennahverkehr, Bustouristik und Fernlinienverkehr gegenüber Politik und Öffentlichkeit.

Der Omnibusverkehr ist bislang dem „Personenbeförderungsgewerbe“ gemäß § 2a Abs. 1 Punkt 3 SchwarzArbG zugeordnet – eine Einordnung, die angesichts flächendeckender Tarifverträge, revisionssicherer digitaler Arbeitszeitdaten sowie verbindlicher Lohn- und Sozialnachweise längst als obsolet gelten muss. Über unsere Schwesterverbände haben wir kürzlich von der laufenden Verbändeanhörung erfahren und bedauern sehr, dass der bdo bislang nicht formell um eine Stellungnahme gebeten wurde; zugleich sehen wir in der Initiative des Bundesfinanzministeriums eine willkommene Gelegenheit, sowohl höflich um Aufnahme in den Anhörungsverteiler zu bitten als auch unsere Stellung in die sachgerechte Anpassung des § 2a SchwarzArbG einzubringen.
Während im Taxi- und Mietwagenverkehr – insbesondere im wachsenden Plattformsegment – verschiedene Beschäftigungsmodelle anzutreffen sind, die eine transparente Kontrolle der Arbeitsverhältnisse mitunter erschweren, gewährleistet der Omnibusverkehr durch die genannten Strukturen ein Höchstmaß an Nachvollziehbarkeit und Rechtssicherheit. Vor diesem Hintergrund regen wir an, den Omnibusverkehr ausdrücklich aus der Definition des „Personenbeförderungsgewerbes“ in § 2a Abs. 1 SchwarzArbG herauszulösen. Eine pauschale Einstufung unserer Branche als besonders risikobehaftet entbehrt sowohl empirischer als auch verfahrensrechtlicher Grundlage und würde unsere Mitgliedsunternehmen unverhältnismäßig belasten.

In den Prüfstatistiken der Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) des Jahres 2023 sind über 42 600 Arbeitgeberkontrollen ausgewiesen, ohne dass der Omnibusverkehr als eigenständige Kategorie genannt wird. Sämtliche Pressemitteilungen des Bundesfinanzministeriums und die Jahresbilanzen der Zollverwaltung verweisen auf Häufungen im Baugewerbe, in der Gastronomie sowie bei Kurier und Paketdiensten, und nun auch der Friseur- und Kosmetikgewerbe - während Verkehrsunternehmen mit Bussen nicht isoliert aufgeführt werden. Gleichwohl wird die Busbranche seit Jahren nahezu flächendeckend tarifvertraglich geregelt, unterliegt strengsten arbeits- und sozialrechtlichen Kontrollen und unmittelbar an die unter dem Tarifvertragsgesetz (§ 3 TVG) ausgehandelten Verträge gebunden. Diese enthalten verpflichtende Vorgaben zu Lohnstrukturen, Arbeitszeiten und betrieblichen Mitbestimmungsrechten, die über eigene Prüfungen und Sanktionsmechanismen innerhalb der Branche, die über 230 000 Beschäftigte vorweist, kontinuierlich überwacht werden.
Im Gegensatz zu dem Verkehr mit Taxen (§47 PBefG) und der Gebündelter Bedarfsverkehr (§50 PBefG) sorgt die Tatsache für eine zusätzliche Transparenz- und Kontrollebene, dass über 90 % der Verkehrsleistungen mit Omnibussen den strengen Vorgaben der EU-Vergaberichtlinien (insbesondere Richtlinie 2014/24/EU) sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste unterliegen. Diese Vorschriften schreiben nicht nur detaillierte Nachweise zu Qualität, Sicherheit und Arbeitsbedingungen vor, sondern erfordern auch umfangreiche und formal geregelte Ausschreibungsverfahren, bei denen nur solche Verkehrsunternehmen zum Zuge kommen, die sämtliche rechtlichen und tarifvertraglichen Verpflichtungen lückenlos nachweisen können. Ein Unternehmen, das diesen hohen Anforderungen nicht gerecht wird, scheidet bereits im Vergabeverfahren aus.

Einblick in die Gesetzgebungspraxis bietet sowohl der Vierzehnte Bericht der Bundesregierung zur Bekämpfung illegaler Beschäftigung (BT-Drs. 20/13850), in dessen Erarbeitung der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e. V. trotz Beteiligung zahlreicher Arbeitgeberverbände der vom SchwarzArbG betroffenen Branchen nicht um Stellungnahme gebeten wurde, als auch die aktuell laufende Verbändeanhörung zum Referentenentwurf des Gesetzes zur Modernisierung und Digitalisierung der Schwarzarbeitsbekämpfung, bei der der bdo nicht zur Stellungnahme gebeten worden ist. Dass der bdo weder im Rahmen des Vierzehnten Berichts noch in der aktuellen Verbändeanhörung angefragt wurde, legt vielmehr nahe, dass der Omnibusverkehr nicht als risikobehafteter Bereich der Schwarzarbeitsbekämpfung eingeschätzt wird.

Die Busbranche zeichnet sich durch eine Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Arbeitsprozesse aus. Fahrplandaten, Einsatzlisten und Arbeitszeitaufzeichnungen werden in nahezu allen Unternehmen schon längst digital erfasst und revisionssicher archiviert. Elektronische Sozialversicherungs und Lohnnachweise ermöglichen den Behörden einen unmittelbaren Zugriff auf alle relevanten Daten. Ein Verbleib der Busbranche in § 2a SchwarzArbG würde diesem Fortschritt zuwiderlaufen und den Betrieben eine schwer nachvollziehbare Doppelprüfung zumuten.
Mit dem neuen Entwurf besteht nun die Chance, die Kontrollaufgaben auf wirklich risikobehaftete Bereiche zu konzentrieren und zugleich eine Entlastung der Busbetriebe zu erreichen.

Aus den genannten Gründen sprechen wir uns dafür aus, § 2a Absatz 1 SchwarzArbG so zu ändern, dass der Verkehr mit dem Omnibus – das heißt nach §42 bis 44 und §46 Personenbeförderungsgesetz – ausdrücklich nicht mehr unter den Begriff „Personenbeförderungsgewerbe“ fällt:

§2a SchwarzArbG: (1) Bei der Erbringung von Dienst- oder Werkleistungen sind die in folgenden Wirtschaftsbereichen oder Wirtschaftszweigen tätigen Personen verpflichtet, ihren Personalausweis, Pass, Passersatz oder Ausweisersatz mitzuführen und den Behörden der Zollverwaltung auf Verlangen vorzulegen:
1. im Baugewerbe,
2. im Gaststätten- und Beherbergungsgewerbe,
3. im Personenbeförderungsgewerbe nach §47 und §50 Personenbeförderungsgesetz
…

Diese Anpassung würde nicht nur einer realitätsgerechten Risikobeurteilung entsprechen, sondern auch den tarifgebundenen Betrieben ihre bewährten Selbstkontrollstrukturen zugestehen. Ein derartiges Vorgehen ist nicht nur politisch geboten, sondern auch rechtlich geboten, um die Wirksamkeit der Schwarzarbeitsbekämpfung in belasteten Sektoren zu stärken und zugleich unnötige Belastungen von Unternehmen auszuschließen.