

Agv-MoVe

Arbeitgeberverband der
Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V.
Potsdamer Platz 2
D-10785 Berlin

An den
Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Hr. Ulrich Schmidt
Platz des Landtags 1

125 Ff. Umland

D-40221 Düsseldorf

Ihre Zeichen/Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen/Bearbeitung	Telefon/Fax/E-Mail	Datum
	Agv MoVe Gf	(030) 297 61 319 (030) 297 61 918	21.10.2002

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Arbeitgeberverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (Agv MoVe) wurde im Juni dieses Jahres als neuer Spitzenverband gegründet. Er vertritt derzeit die Interessen von mehreren sowohl bundesweit als auch regional agierenden Mitgliedsunternehmen mit insgesamt mehr als 170.000 Beschäftigten. Zu den Mitgliedern zählen neben der DB Regio AG auch Tochtergesellschaften in Nordrhein-Westfalen.

Am 30. Oktober 2002 findet vor dem Ausschuss für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie eine öffentliche Anhörung zum Entwurf des Gesetzes zur tariflichen Entlohnung bei öffentlichen Aufträgen im Land Nordrhein-Westfalen (Tariftreuegesetz Nordrhein-Westfalen – TariftG NRW, Drucksache 13/2965) statt. Das beabsichtigte Gesetz betrifft die Interessen unserer Mitglieder. Zum Inhalt nehmen wir anliegend Stellung.

An der öffentlichen Anhörung wird seitens des Agv MoVe Herr RA Rohmann teilnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Hans Otto Umland

Hans-Otto Umlandt

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
13. WAHLPERIODE

ZUSCHRIFT
13/ 2 2 2 8
alle Abg.

Agv-MoVe
Sitz Berlin
Registriergericht
Berlin-Charlottenburg

Vorsitzender des
Vorstandes:
Dr. Norbert Bänzel

Geschäftsführer:
Hans-Otto Umlandt
Heiko Büttner

Potsdamer Platz
 Potsdamer Platz

**Stellungnahme des
Arbeitgeberverbandes der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister
(Agv MoVe)**

zum Tariftreuegesetz NRW

anlässlich der öffentlichen Anhörung am 30. Oktober 2002

Die Mitgliedsunternehmen des Agv MoVe erbringen ihre Schienen- und Busverkehrsleistungen im Personennahverkehr unter Beachtung gesetzlicher und tariflicher Bestimmungen. Der Agv MoVe lehnt die Einbeziehung arbeits- und sozialrechtlicher Kriterien in das Ausschreibungsverfahren nicht grundsätzlich ab. Regelungen, die einen tariflichen Mindeststandard bestimmen, können vielmehr dazu beitragen, ein qualitativ gutes ÖPNV-Angebot zu gewährleisten. Dies darf jedoch keinesfalls dazu führen, dass einem einzelnen Tarifvertrag eine faktische Alleinstellung eingeräumt wird und eine bewährte Tarifvertragslandschaft planiert wird.

Der vorliegende Entwurf zum Tariftreuegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen ist für den Bereich des ÖPNV/SPNV wegen der Eingriffe in die vielfältige Tarifvertragslandschaft nach unserer Auffassung verfassungswidrig, geht in seiner Kernregelung des § 2 TariftG NRW deutlich über die Zielstellung hinaus und ist geeignet, diese in ihr Gegenteil zu konterkarieren. Zudem führt sie zu einer deutlichen Verteuerung des gesamten ÖPNV-Angebotes.

Zur Begründung im einzelnen:

1. Beschränkung der Stellungnahme auf ÖPNV / SPNV

Der Entwurf zum Tariftreuegesetz NRW ist in seiner vorliegenden Fassung für den Bereich des ÖPNV/SPNV überflüssig, wegen der Eingriffe in die vielfältige Tarifvertragslandschaft des ÖPNV/SPNV unserer Auffassung nach verfassungswidrig und geht in seiner Kernregelung des § 2 deutlich über die Gesetzesabsicht hinaus.

2. Ausgangslage im ÖPNV und Begründung des Gesetzes

Nach seiner Begründung soll das Gesetz Wettbewerbsverzerrungen durch den massiven Einsatz von Niedriglohnkräften entgegenwirken und zur Milderung der Belastungen für die sozialen Sicherungssysteme beitragen. Die Sicherung von Standards bei den Arbeitsbedingungen ist nach deutschem Verständnis gemeinsame Aufgabe der im Wirtschaftsleben beteiligten Unternehmen, Verbände und Gewerkschaften. Nur dann, wenn erkennbar die beteiligten Unternehmen, Verbände und Gewerkschaften nicht in der Lage sind ausreichende Standards zu setzen, besteht gesetzlicher Handlungsbedarf.

Diese Voraussetzungen sind im Bereich des SPNV/ÖPNV nicht gegeben. Nahezu alle im Bereich des ÖPNV/SPNV beschäftigten Arbeitnehmer, erbringen, aufgrund der dort grundsätzlich auf Dauer angelegten Tätigkeit (Verkehrsverträge haben Laufzeiten von i. d. R. von 8 bis 10 Jahren) ihre Arbeitsleistungen im Geltungsbereich einschlägiger Tarifverträge.

Dies gilt selbstverständlich auch für die Mitgliedsunternehmen des Agv MoVe. Die Mitgliedsunternehmen erbringen ihre Leistungen im Personennahverkehr jeweils unter Beachtung tarifvertraglicher Bestimmungen.

Das im Bereich der Bauwirtschaft zutreffende Szenario vom „massiven Einsatz (ausländischer) Niedriglohnkräfte“ ist im Bereich des ÖPNV/SPNV nicht gegeben. Dies macht auch die Gesetzesbegründung deutlich. In der Problembeschreibung unter Ziffer A der Drucksache 13/2965 wird aktuell nur auf die Problematik im Zusammenhang mit dem Einsatz von Niedriglohnkräften im Baubereich verwiesen. Im ÖPNV wird dagegen konstatiert, dass es eine vergleichbare Situation aktuell eben nicht gibt.

Noch deutlicher wird dies in der Begründung zu § 2 TariftG NRW, wo ausschließlich die Gegebenheiten im Baugewerbe berücksichtigt werden, nicht dagegen im ÖPNV (Was/wo ist z.B. der Ort der Leistungserbringung im ÖPNV?).

Eine konkrete, gegenwärtige Gefahr besteht daher diesbezüglich nicht. Sie ist auch aufgrund der auf Dauer angelegten Tätigkeit nicht zu erwarten. Für die Abwehr (ausländischer) Niedriglohnkräfte wäre es z. B. völlig ausreichend etwa einen Mindeststundenlohn festzulegen.

Die rechtfertigenden Voraussetzungen für ein den ÖPNV einschließendes Tariftreuegesetz sind daher nicht gegeben.

3. Eingriff in die Tarifautonomie durch § 2 Tariftreuegesetz NRW

Unklar ist das Verständnis und die Anwendungsweise des § 2 TariftG NRW.

Nach dem Wortlaut sind die betroffenen Unternehmen verpflichtet, die am Ort der Leistungsausführung einschlägigen Lohn- und Gehaltstarife zu bezahlen, und dies auch von ihren Nachunternehmern zu verlangen. Dies könnte durchaus i. S. einer Beschränkung auf die Verpflichtung zur Zahlung eines tariflichen Mindestlohnes verstanden werden.

Das Tariftreuegesetz sieht in Absatz 2 des § 2 TariftG NRW die Anwendung eines bestimmten, von der Vergabestelle zu bestimmenden Tarifvertrages vor. Hier sehen wir die Gefahr, dass einem Tarifvertrag eine faktische Alleinstellung eingeräumt werden soll.

Darin besteht unserer Ansicht nach wegen Verstoßes gegen das Übermaßverbot ein verfassungswidriger Eingriff in die seit Jahrzehnten gewachsene und von allen beteiligten Unternehmen, Verbänden und Gewerkschaften aktiv mitgestalteten ÖPNV/SPNV-Tariflandschaft vor, die sich seit langem durch große Differenzierung hinsichtlich der Gesamtheit ihrer Beschäftigungsbedingungen auszeichnet.

Vertretbar wäre ein Verständnis des § 2 TariftG NRW allenfalls dahin, dass bei Inkrafttreten gültige ÖPNV/SPNV-Tarifverträge, gleich zwischen welchem Arbeitgeber/Arbeitgeberverband und welcher Gewerkschaft sie abgeschlossen sind, die Tariftreueverpflichtung erfüllen.

4. Ressourcen sind begrenzt

Sehr knapp wird in der Gesetzesbegründung auf die mit dem Gesetz zweifelsohne verbundene Erhöhung der Kosten und deren Folgen, nämlich die Einschränkung des Fahrplanangebots, eingegangen.

Es ist bekannt, dass die Haushaltslage der Kommunen und Landkreise ebenso wie die der Zweckverbände angespannt ist. Das Gesetz wird jedenfalls im ÖPNV zu einer deutlichen Verteuerung des Angebots führen, da auch die Nachunternehmer den repräsentativen Tarifvertrag anwenden müssen. Betroffen von der damit einhergehenden Abbestellung von Leistungen durch den Hauptunternehmer sind eine Vielzahl von mittelständischen und kleineren Unternehmen; Unternehmen, die nicht etwa keiner Tarifbindung unterliegen, sondern deren Beschäftigungsbedingungen ebenfalls tarifvertraglich vereinbart sind.

Das Land Nordrhein-Westfalen unternimmt erhebliche Anstrengungen, das Angebot auf der Schiene im Rahmen des ITF 2 deutlich zu erweitern. Die Mehrung der Leistung um ca. 11 Mio. ZugKm erfordert ein darauf abgestimmtes Busnetz, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt (vgl. Landesregionalisierungsgesetz NRW). Eine derart wünschenswerte integrierte Verkehrspolitik ist mit Einführung des Tariftrauegesetzes dagegen nicht zu realisieren.