



K O M M U N A L E R
A R B E I T G E B E R V E R B A N D
N O R D R H E I N - W E S T F A L E N

FON: 0202 25513-0
FAX: 0202 25513-13

KAV-NW@t-online.de
www.kav-nw.de

1. Oktober 2002
Sb.: Herr Böhmer/dr
☎ 0202 25513-45

Ihr Schreiben vom:
...

Ihr Zeichen:
...

KAV NW · POSTFACH 201055 · 42210 WUPPERTAL · WERTH 79 · 42275 WUPPERTAL

An
den Präsidenten des Landtages NRW
Ausschusseksretariat
Herrn Harald Holler
Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf



Entwurf eines Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Entwurf des oben genannten Gesetzes liegt uns vor. Obwohl sich die Landesregierung zu einer ÖPNV-Vorrangpolitik verpflichtet sieht, hat sich das Land weiter aus der Finanzierung des ÖPNV zurückgezogen. Der Entwurf des Landesregionalisierungsgesetzes bringt darüber hinaus außerordentlich negativ wirkende Verschlechterungen für den kommunalen ÖPNV:

- Durch die Reduzierung und Umstellung der Fahrzeugförderung ist mit einer allein bis 2005 nicht zu verkraftenden Ergebnisverschlechterung der Unternehmen in mehrstelliger Millionenhöhe zu rechnen (allein ca. 130 Mio. € im VRR-Bereich). Die hieraus resultierenden Verluste übersteigen die zwischen Eigentümern und Betriebsräten vereinbarten **Restrukturierungserfolge** bei weitem. Die „neue“ Fahrzeugförderung führt auch zu einer Ungleichbehandlung des ÖPNV mit dem SPNV. Beim SPNV sollen künftig weiter die Vorhaltekosten gefördert werden.
- Mit dem Haushaltssicherungsgesetz 2001 wurden zunächst die eigenen Komplementärmittel des Landes zur GVFG-Förderung des Bundes gestrichen und durch Mittel des § 8.2 Bundesregionalisierungsgesetz „ersetzt“ und zwar mit einer entsprechenden Kürzung in diesem Förderungsbereich. Nach dem Gesetzentwurf dürfen nunmehr neben der Verwendung der § 8.2-Mittel für die

Komplementärfinanzierung des GVFG zukünftig auch Bestellerentgelte für den SPNV (einschl. Metrorapid) finanziert werden. Die Höhe der Mittelverschiebungen sind nicht begrenzt. Folge ist, dass die Fördermittel für den **ÖPNV** stark reduziert werden.

- Der Entwurf enthält erweiterte Förderbestände, insbesondere Investitionen für die Infrastruktur von **Eisenbahnverkehrsunternehmen**.
- Der Anteil des **ÖPNV** an der Infrastrukturförderung beträgt heute ca. 75 %. Dieser Anteil soll auf 50 % festgeschrieben werden.
- Zwar werden bei der Fahrzeugförderung und der Verbundförderung Festbeträge im Gesetzentwurf genannt; diese fehlen bei der Infrastrukturfinanzierung. Daraus resultiert die Gefahr, dass Mittel als allgemeine Manövriermasse eingesetzt werden.

Über diese allgemeine Kritik an möglicher Kürzung hinaus bestehen unsere weiteren Einwände im Folgenden:

Durch das Gesetz ergeben sich für den ÖPNV Nordrhein-Westfalen, wie oben dargestellt, erhebliche zusätzliche finanzielle Belastungen, die ausgerechnet die von den Mitarbeitern zahlreicher ÖPNV-Betriebe bereits erbrachten finanziellen Verzichte und Produktivitätsmehrleistungen konterkarieren. Es wird auch den ÖPNV-Betrieben, soweit sie solche Maßnahmen durch tarifvertragliche Regelungen im Rahmen von Restrukturierungsmaßnahmen festgeschrieben haben, ein Stück wichtige finanzielle Planungssicherheit genommen. Es haben sich in Nordrhein-Westfalen bereits mehr als ein Dutzend Betriebe den Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) vom 25. Mai 2001 übernommen, der, unter der Zusage des Ausschlusses betriebsbedingter Kündigungen, generell die Verpflichtung beinhaltet, das abgesenkte Tarifrecht bis zum 31. Dezember 2009 anzuwenden. Der TV setzt voraus, dass ein Restrukturierungsplan aufgestellt wird, der alle Maßnahmen enthält, die neben der betrieblichen Einführung des neuen Tarifrechts ergriffen werden sollen, um eine Eigenwirtschaftlichkeit des Unternehmens zu erreichen. In NRW werden aktuell bereits über 10.000 Arbeitnehmer von dem neuen Spartentarifrecht erfasst; Verhandlungen über weitere Betriebe mit ca. 8.800 Arbeitnehmern laufen derzeit.

Diese für die Unternehmen wichtigen finanziellen Regelungen werden akut gefährdet, wenn nicht gar unmöglich, sollte das Gesetz in der vorgesehenen Form verkündet

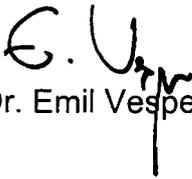
werden. Es muss den ÖPNV-Unternehmen die finanzielle Planungssicherheit erhalten bleiben, auf die sie sich bei ihren Restrukturierungsmaßnahmen bisher gestützt haben.

Die bereits vorgenommenen und weiter festgeschriebenen Einkommensverzichte der Beschäftigten der ÖPNV-Unternehmer (Alt- und Neu Beschäftigte) würden das gesteckte Ziel, einen wirksamen ÖPNV zu erhalten, unerreichbar machen. Es wird befürchtet, dass die in mühseligen Verhandlungen mit den Gewerkschaften erzielte „Tarifeinheit“ und der Betriebsfrieden in den Unternehmen gefährdet wird. Dies gilt um so mehr, als der von der Landesregierung vorgelegte Gesetzentwurf vom 04.09.2002 – Drucksache 13/2965 – zu einem Tariftreuegesetz Nordrhein-Westfalen im § 2 Abs. 2 bei einer Konkurrenz von mehreren Tarifverträgen am Ort der Leistungsausführung bestimmt, dass grundsätzlich der Tarifvertrag anzuwenden ist, welcher die meisten Arbeitnehmerinnen erfasst. Wenn sich das abgesenkte Tarifrecht gar nicht flächendeckend durchsetzen kann, wird dies der wesentlich teurere Bundesmanteltarifvertrag für Arbeiter gemeindlicher Verwaltungen und Betriebe sein. Auf dieser hohen Kostenebene sind die ÖPNV-Unternehmen nicht wettbewerbsfähig! Dies wird zum Verlust von Arbeitsplätzen im ÖPNV führen.

Als Tarifvertragspartei, die für wettbewerbsfähigen ÖPNV verhandelt hat, bitten wir mit allem Nachdruck davon abzusehen, den ÖPNV-Unternehmen finanzielle Zusagen zu entziehen, die die bisherigen Restrukturierungserfolge bzw. Chancen des Spartentarifvertrages, mit finanziellen Verzichtsleistungen der Arbeitnehmer zunichte machen. Die Unternehmen brauchen die finanzielle Planungssicherheit im Rahmen der tarifvertraglich festgeschriebenen Restrukturierungsphase zum Überleben.

Das Land als Gesetzgeber darf das „Restrukturierungsbündnis“ für den ÖPNV bitte nicht aufkündigen.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Emil Vesper