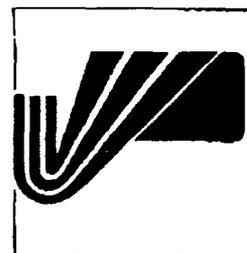


**Verband des privaten gewerblichen
Straßenpersonenverkehrs
Nordrhein-Westfalen e.V. (VSPV)**



Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen e.V.
Postfach 104144 - 44041 Dortmund

Landtag Nordrhein-Westfalen
z. H. Herrn Georg Schröder
Referat I.1.
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

**Landtag
Nordrhein-Westfalen
13. Wahlperiode**

**Neudruck
Zuschrift 13/2222
alle Abg.**

**Omnibusverkehr
Taxi- und
Mietwagenverkehr
Krankentransport-
und Rettungsdienst
auf Bundesebene**

Ihre Nachricht vom	Ihre Zeichen	Thema	Tag
04.10.2002	I.1	He/Ke	28. Oktober 2002

**Gesetz zur tariflichen Entlohnung bei öffentlichen Aufträgen im Land Nord-
rhein-Westfalen (Tariftreuegesetz Nordrhein-Westfalen - TariftG NRW)
Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksache 13/2965
hier: Anhörung von Sachverständigen gemäß § 32 der Geschäftsordnung**

Sehr geehrter Herr Schröder,

unter Bezugnahme auf Ihr vorgenanntes Schreiben nehmen wir zum Gesetzentwurf wie folgt Stellung:

Zu A Problem

Die Erklärung, dass im öffentlichen Personennahverkehr angesichts der bevorstehenden Liberalisierung auf europäischer Ebene eine ähnliche Entwicklung zu befürchten ist wie im Baugewerbe, wird ebenso wie beim Bundesgesetz nicht begründet. Unseres Erachtens ist diese Befürchtung unzutreffend.

Im Baugewerbe führen größere Bauunternehmen im In- und Ausland an verschiedenen Orten Bauaufträge durch und setzen dafür Stammmitarbeiter ein, die am Unternehmenssitz eingestellt sind. Ein polnischer Bauunternehmer setzt diese Mitarbeiter zu den

Westfendamm 78
44141 Dortmund
Postfach 104141
44041 Dortmund
Telefon 02 31 92 92 27
Telefax 02 31 52 11 17
E-Mail info@vspv.org
Internet www.vspv.org

Geschäftszeiten
montag-donnerstag 09:00 - 17:00 Uhr
freitags 8:00 - 12:00 Uhr
samstag 10:00 - 16:30 Uhr

Bankverbindung
Volksbank Ansbang Sonders eG
(BLZ 400 001 291 Konto-Nr. 113 100 200
Stadtpostkasse Dortmund
(BLZ 400 50 144) Konto-Nr. 30 025 335

1. Vorsitzender: Jürgen Drees, 2. Vorsitzender: Franz-Willy Hille, Geschäftsführer: ...



Bedingungen ein, die in Polen gelten und erheblich günstiger sind als die für vergleichbare Arbeitnehmer in der Bundesrepublik. Dies bringt ihm einen Wettbewerbsvorteil gegenüber deutschen Unternehmen, die sich um die gleichen Aufträge bemühen.

Einen Einsatz ausländischer Arbeitnehmer zu ausländischen Arbeitsbedingungen gibt es im öffentlichen Linienverkehr allenfalls bei grenzüberschreitenden Verkehren. An der Grenze zu Nordrhein-Westfalen gibt es jedoch keine Länder, in denen die Vergütungen für das Fahrpersonal wesentlich geringer sind als die, die in Nordrhein-Westfalen gelten. Es kommt hinzu, dass die in § 1 des Gesetzes unter Ziffer 2 aufgeführten „Stadt-, Vororts- und Regionalverkehre“ in der Regel nicht einmal eine Linienlänge von 50 km haben und ihr Verlauf sich kaum ändert.

Dafür ist Personal erforderlich, das im näheren Umkreis wohnt und bei Ausfällen von Fahrpersonal kurzfristig eingesetzt werden kann. Damit ein im Ausland ansässiges Unternehmen mit dort eingestellten Kräften Linienverkehr in der BRD betreiben kann, müsste es diesen eine Unterkunft zuweisen, von der aus Fahrer im Linienverkehr zu fahrende Fahrzeuge kurzfristig übernehmen können, es sei denn, es handelt sich um einen grenznahen Verkehr.

Abgesehen davon, dass in den Nachbarländern zu Nordrhein-Westfalen keine erheblich geringeren Vergütungssätze für das Fahrpersonal gelten, müsste der Vorteil einer möglichen geringeren Vergütung für ausländische Fahrer durch die Übernahme der Kosten für eine Unterkunft an einem Ort, von dem aus sie kurzfristig ein zu fahrendes Fahrzeug übernehmen können, ausgeglichen werden.

Im Baugewerbe liegen die Dinge sicherlich anders. Hier müssen einheimische Betriebe ebenso wie ausländische, die Baustellen außerhalb ihres Betriebssitzes betreiben, Auslösungen zahlen, wenn sie Arbeitnehmer außerhalb ihres Wohnortes einsetzen, so dass der Vorteil der geringeren Löhne ausländischer Arbeitnehmer nicht dadurch aufgehoben wird, dass bei auswärtigen Einsätzen Auslösungen zu zahlen sind.



Tatsächlich erfolgt die Einbeziehung des Personennahverkehrs in das Tariftreuegesetz nicht, um Wettbewerbsverzerrungen entgegenzuwirken, sondern – was vom Initiator dieser Tarifregelung verschwiegen und vermutlich von Ausschussmitgliedern nicht erkannt wurde – aus völlig anderen Gründen. Hierauf kommen wir im Verlauf dieser Ausführungen noch zu sprechen.

Zu B Lösung

Völlig unklar ist, was das Gesetz in § 2 unter dem „Leistungsort“ versteht. Solange die Begriffsbestimmung nicht klar und eindeutig geregelt ist, kann eine umfassende Stellungnahme zu dem Gesetz nicht abgegeben werden. Das ist bei den folgenden Ausführungen zu bedenken.

Dem Wortlaut zufolge ist es der Ort, an dem die Leistung erbracht wird. Bei einem mobilen Gewerbe ergibt dies jedoch keinen Sinn. Die Orte, durch die der Fahrer fährt oder an denen er fahrplanmäßige Pausen einlegt, können es nicht sein, da es verschiedene Orte sind. Doch auch das Fahrzeug ist es nicht, denn der Fahrer übt nicht nur im Fahrzeug seinen Beruf aus. Auch Fahrzeugpflege und -wartung oder Arbeitsbereitschaft fallen an unterschiedlichen Orten an. Die Auslegung dieses Begriffes ist aber für die vom Auftraggeber zu treffende Tarifwahl wesentlich.

Zu C Alternativen

Die Antwort dürfte unzutreffend sein. Es ist eine für das Baugewerbe konzipierte Regelung, zu der ein Ausschuss gehört wurde, der u. a. aus Vertretern von Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften aus diesem speziellen Bereich besteht. Für den Linienverkehr war nur die Gewerkschaft ver.di hinzugezogen worden, jedoch kein einziger Arbeitgeberverband, der gleichzeitig Tarifträgerverband ist.

Es wäre doch wohl als Alternative zu erörtern gewesen, ob es nicht angesichts der unterschiedlichen Organisation und Tarifstruktur des Baugewerbes gegenüber dem Omnibuserwerbe zweckmäßiger gewesen wäre, in zwei Gesetzen, wenn eine Regelung auch



für den ÖPNV erforderlich ist, für jeweils einen Bereich Regelungen zu treffen. Die Einbeziehung des Nahverkehrs in Regelungen, die ursprünglich für den Bausektor bestimmt waren, hat die Erörterung der Frage vermieden, ob sich überhaupt im Nahverkehr die gleichen Probleme ergeben wie im Baugewerbe und somit andere Lösungen erforderlich sind.

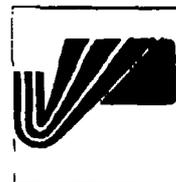
Auf diese Weise ist es möglich, das eigentliche Ziel der Gewerkschaft ver.di durchzusetzen, privaten Unternehmen durch das Gesetz über die Tarifwahl des Auftraggebers Tarife aufzuzwingen, die bei den öffentlichen Verkehrsunternehmen dazu geführt haben, dass dort erhebliche Verluste entstanden, die für Privatunternehmen nicht tragbar sind. Die bereits jetzt bei den öffentlichen Verkehrsträgern bestehenden Defizite erlauben es diesen nicht, die Anmietsätze für private Auftragnehmer entsprechend den Kostenerhöhungen durch die Wahl eines teureren Tarifvertrages anzuheben.

D Kosten

Höhere Kosten ergeben zwangsläufig erhöhte Preise, es sei denn, dass sie durch Gewinne aufgefangen werden. Ansonsten führen sie bei Privatunternehmen zur Insolvenz.

Unzutreffend ist die Erklärung, dass angeblich zurückgedrängte Wettbewerbsverzerrungen dem Preisanstieg entgegenwirken. Verraten wird auch nicht, in welcher Weise dadurch Preiserhöhungen nicht wirksam werden.

Tatsächlich ist es zutreffend, dass es trotz der sich durch das Gesetz ergebenden Kostenerhöhungen (höhere Personalkosten bei Privatunternehmen, wenn – wie von ver.di angestrebt – die Tarife des öffentlichen Dienstes oder der kommunalen Arbeitgeber vorgeschrieben werden) nicht zu Fahrpreiserhöhungen kommt. Dies beruht jedoch nicht auf zurückgedrängten Wettbewerbsverzerrungen, sondern auf der Tatsache, dass Fahrpreise politische Preise sind und noch nie die Kosten für die Verkehrsdurchführung durch die öffentlichen Verkehrsträger selbst gedeckt haben. Sie wurden bisher vielmehr durch Überschüsse anderer öffentlicher Unternehmen insbesondere für Gas, Wasser und Elektrizität

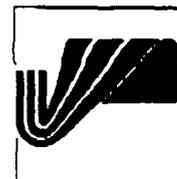


aufgefangen. Nachdem diese aufgrund deren Privatisierung bzw. anstehender Privatisierung nicht mehr zur Verfügung stehen, werden andere Wege gesucht. Letzten Endes muss der Verbund öffentlicher Unternehmen einen Ausgleich schaffen. Dies gilt auch für die Verkehrsbetriebe, die heute häufig in Form von Gesellschaften bürgerlichen Rechts oder GmbHs mit überwiegender Beteiligung öffentlicher Unternehmen geführt werden. Allerdings erfolgt dann der Ausgleich in der Weise, dass diese das entstehende Defizit abdecken müssen.

Zu F Auswirkungen für die Gemeinden

Zu den Auswirkungen auf diesen Verkehrsbereich fehlt jede Aussage. Dass der Hinweis zu D, dass sich keine Auswirkungen auf die Fahrpreise ergeben, gänzlich außer Betracht lässt, dass Kostenerhöhungen naturgemäß zu Preiserhöhungen führen, wurde bereits ausgeführt.

Da von dem Gesetz aber nur die Kosten angemieteter Privatunternehmer betroffen sind, könnte dies zur Folge haben, dass diese bei fehlender Angleichung der Anmietkosten zur Aufgabe der Anmietverkehre gezwungen sind. Hier hätte erörtert werden müssen, dass die öffentlichen Verkehrsunternehmen bisher erhebliche Einsparungen dadurch erzielt haben, dass sie Anmietsätze zahlen, die deutlich geringer sind als die den öffentlichen Verkehrsunternehmen bei eigener Verkehrsdurchführung entstehende Personalkosten. Es wäre weiter zu erörtern gewesen, dass öffentliche Verkehrsunternehmen bzw. -betriebe grundsätzlich an den billigsten privaten Unternehmer Aufträge vergeben haben, was zum Teil so weit ging, dass auslaufende Aufträge nicht weiter an den alten Auftragnehmer vergeben wurden, wenn sich ein Unternehmen fand, das bereit war, zu noch geringeren Anmietsätzen die Verkehre zu übernehmen, was diesem jedoch nur deshalb möglich war, weil er keine tarifliche Vergütung zahlte. Es ist sogar geschehen, dass öffentliche Verkehrsträger Anmietverträge kündigten, um sie mit Unternehmern abzuschließen, die diese Leistung wegen ihrer fehlenden Tarifbindung zu geringeren Anmietsätzen anboten.



Die Konsequenzen der Tarfwahl des Auftraggebers bei der Wahl höherer Tarifverträge als die der einschlägigen für Privatunternehmen geltenden hätte ausgiebig erörtert werden müssen. Es wäre zu berücksichtigen gewesen, dass die wirtschaftlichen Schwierigkeiten der öffentlichen Verkehrsbetriebe, aber auch die von Ländern, Städten und Gemeinden es nicht erlauben, aufgegebene Anmietverkehre in größerem Umfang in Eigenregie zu übernehmen, weil die damit zu erzielenden Fahrpreise nicht kostendeckend sind. Speziell über dieses Thema wird z. Z. noch in vielen öffentlichen Verkehrsunternehmen beraten. Es ist deshalb schlechthin unverständlich, dass vor Abschluss dieses Beratungsprozesses per Gesetz eine Kostenerhöhung für private Auftragnehmer ermöglicht werden soll.

Zum Gesetzestext

Zu § 2 Tariftreuepflicht

Zunächst stellt sich die Frage, warum hier eine falsche Bezeichnung gewählt wird?

Unter „Tariftreue“ wird die Gewährung aller Arbeitsbedingungen eines einschlägigen Tarifvertrages verstanden. Dies ist ein Tarifvertrag, der nach

- seinem räumlichen
- seinem fachlich-betrieblichen
- seinem persönlichen Geltungsbereich

Anwendung findet. Ein **am Ort einschlägiger Lohn- und Gehaltstarifvertrag** ist somit ein Tarifvertrag, der all diese Kriterien erfüllt.

Absatz 2 des § 2 enthält hiervon eine Abweichung. Er verpflichtet den Auftraggeber, unter diesen einschlägigen Tarifverträgen einen auszuwählen, der den bei Auftragnehmern Beschäftigten zu zahlen und ggf. für den Betrieb nicht einschlägig ist. Er bestimmt dafür weiterhin, dass bei der Auswahl dem Tarifvertrag eine besondere Bedeutung zukommt, der die meisten Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen erfasst. Dabei ist zu beachten,



dass die Bestimmung, dass dieser Regelung besondere Bedeutung zukommt, unbeachtlich ist, wenn sie in einem konkreten Fall dazu führt, dass deren Beachtung bei der Tarifwahl mit Artikel 3 und 9 Grundgesetz nicht in Einklang steht. Und das dürfte der Fall sein, wenn der Spartentarifvertrag Nahverkehr oder der BMT-G oder BAT ausgewählt wird, der – das dürfte allgemein anerkannt sein – mit zu dem erheblichen Defizit der öffentlichen Auftraggeber beiträgt, und dessen Anwendung zur Insolvenz eines jeden Privatunternehmens führen dürfte, wenn die Anmietkosten nicht entsprechend angehoben werden. Die sich aus den derzeitigen Anmietverträgen ergebenden Vergütungssätze decken nicht einmal die reinen Personalkosten, die nach den öffentlichen Tarifen zu zahlen wären.

Völlig unklar ist, was unter „den meisten erfassten Arbeitnehmern“ zu verstehen ist. Ist hier nach Personen oder nach Einsatzzeiten zu zählen? Ist es mit Artikel 3 Grundgesetz zu vereinbaren, wenn nach dem Gesetz in einem Betrieb für die gleiche Leistung (Fahrer im Linienverkehr) unterschiedliche Löhne zu zahlen sind, weil der Auftragnehmer für unterschiedliche Auftraggeber fährt und bei der einen Linie die Mehrzahl der Arbeitnehmer beim öffentlichen Auftraggeber beschäftigt ist und bei der anderen Linie bei dem Privatunternehmen?

Dass der Begriff „Ort der Leistungsgewährung“ unklar ist, haben wir bereits erwähnt.

Ferner stellt sich die Frage, was „die Erfassung“ von Arbeitnehmern durch einen Tarifvertrag bedeutet. Ist es die Tarifbindung nach § 4 TVG oder die Tarifierhebung laut Vertrag oder betrieblicher Übung? Zählen dabei geringfügig Beschäftigte genauso wie Vollzeitkräfte?

Zu § 5 Nachweis und Kontrollen

Hier stellt sich für uns die Frage, ob es mit dem Datenschutzgesetz vereinbar ist, wenn auch Vergütungen für andere Tätigkeiten einzusehen sind.



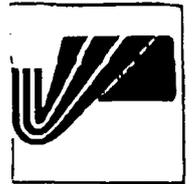
In Gemischtbetrieben wird bei einem einheitlichen Lohn für das Fahrpersonal nicht getrennt ausgewiesen, ob angefallene Arbeitszeiten dem Linienverkehr oder anderen Verkehren zuzuordnen sind. Werden Pausen vergütet, ist die Zuordnung zu den einzelnen Verkehren problematisch. Dies gilt insbesondere, wenn Pauschallöhne gezahlt werden, deren Sinn es ist, Streitigkeiten über die angefallenen Arbeitszeiten zu vermeiden. Derartige Regelungen sind zulässig und auch zweckmäßig. Im Linienverkehr ist zwar die Arbeitszeitfeststellung nicht so unproblematisch wie im Gelegenheitsverkehr, aber eine genaue Überprüfung, ob Angaben über Werkstattaufenthalte, Fahrzeugwartung und -pflege (durch Fahrer usw.) zutreffend sind, ist nicht möglich. Die vielfach vertretene Auffassung, dass sich Derartiges aus den Schaublattaufzeichnungen ergibt, ist unzutreffend. Das Gesetz erfordert jedenfalls die Aufgliederung von Vergütungen, wenn Arbeitnehmer eines Auftragnehmers teils ÖPNV-Linien und teils andere Verkehre ausführen.

Das Gesetz ist offensichtlich von Personen entworfen worden, die sich in der gesamten Tariflandschaft des Verkehrsbereichs nicht auskennen. Es wäre sonst nicht übersehen worden, dass der Begriff „einschlägiger Lohn- und Gehaltstarifvertrag“ völlig unklar ist bzw. zu seltsamen Ergebnissen führt.

Es gibt nämlich nicht nur Lohn- und Gehaltstarifverträge, sondern auch Manteltarifverträge. Aus Lohn- und Gehaltstarifverträgen ergibt sich häufig nicht, für welche Leistung der festgelegte Lohn bzw. das festgelegte Gehalt gelten soll. Zum Beispiel bestimmt der Gehaltstarif für das private Omnibusgewerbe Nordrhein-Westfalens nur den reinen Gehaltssatz. Dass das Gehalt für 38,5 Stunden pro Woche gelten soll, ergibt sich aus dem Manteltarifvertrag. Diesen erwähnt das Gesetz jedoch mit keinem Wort.

Noch problematischer sind Lohntarifverträge, die Stundenlöhne festlegen, aber im Manteltarifvertrag bestimmen, dass dieser Lohn auch für bestimmte Pausen oder anfallende Pausen bis zu 2 Stunden zu vergüten ist.

Hierfür abschließend ein Beispiel:



Der Tarif bestimmt einen Stundenlohn von 10,-- € pro **Arbeitsstunde**. Der Arbeitnehmer erhält für eine **Schicht**, in der er 8 Stunden arbeitet, somit 80,-- €. Den gleichen Betrag erhält er, wenn der Arbeitgeber 8,-- € für jede **Schichtstunde** (also auch für die Pausen) zahlt.

Für die **Arbeitsstunde** würde er dann aber nur $8 \times 8,-- \text{ €} = 64,-- \text{ €}$ erhalten. Nach dem Gesetz müsste somit der Arbeitgeber den Lohn für 8 Arbeitsstunden um 2,-- € aufstocken. Der Arbeitnehmer würde dann folgende Vergütung erhalten:

Für seine **Arbeit** von 8 Stunden $8 \times (8,-- \text{ €} + 2,-- \text{ €}) = 80,-- \text{ €}$ **und** für die 2 Stunden Pause noch einmal $2 \times 8,-- \text{ €} = 16,-- \text{ €}$, also insgesamt 96,-- €. Ein sicherlich nicht sinnvolles Ergebnis.

Wir haben durch diese Stellungnahme versucht deutlich zu machen, warum wir uns mit Nachdruck gegen das beabsichtigte Gesetz aussprechen müssen.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Ausführungen gedient zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

Verband des privaten gewerblichen
Straßenpersonenverkehrs
Nordrhein-Westfalen e.V.


Herwig
Geschäftsführer