

Städtetag NRW · Postfach 51 06 20 · 50542 Köln

An den
Präsidenten des
Landtags Nordrhein-Westfalen
Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf

per Fax: 0211/884-3002



Marienburg
Lindenallee 13 - 17
50968 Köln

28.10.2002/nb

Telefon (02 21) 37 71-0
Durchwahl 37 71-2 76
Telefax (02 21) 37 71-1 27

eMail barbara.meissner

@staedtetag.de

Bearbeitet von
Barbara Meißner

Aktenzeichen

74.08.12 N

**Anhörung zum Gesetz zur tariflichen Entlohnung bei öffentlichen Aufträgen im Land
Nordrhein-Westfalen (Tariftreuegesetz Nordrhein-Westfalen – TariftG NRW; Gesetz-
entwurf der Landesregierung Drucksache 13/2965) am 30.10.2002**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

anbei senden wir Ihnen die Stellungnahme des Städtetages Nordrhein-Westfalen zum Tarif-
treuegesetz Nordrhein-Westfalen zur öffentlichen Anhörung am 30.10.2002.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

Jens Lattmann

Anlage

Stellungnahme
des
Städtetages Nordrhein-Westfalen
zur öffentlichen Anhörung von Sachverständigen
des Ausschusses für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie
zum Gesetz zur tariflichen Entlohnung bei öffentlichen Aufträgen
im Land Nordrhein-Westfalen
am 30. Oktober 2002

I. Allgemeines

Der Städtetag Nordrhein-Westfalen begrüßt die Initiative der Landes Nordrhein-Westfalen für ein Gesetz zur tariflichen Entlohnung bei öffentlichen Aufträgen in den Bereichen Bau- und Verkehrsdienstleistungen. Er ist sich der Bedeutung eines solchen Gesetzes zum Schutz vor Sozialdumping auch im Zusammenhang mit einer evtl. bundesweiten Ausdehnung von Spartenarbeitsverträgen im Verkehrsgewerbe bewusst. Insofern unterscheidet sich die Position des Städtetages Nordrhein-Westfalen von der Position des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen sowie des Landkreistags Nordrhein-Westfalen.

Hintergrund dieses Gesetzes ist die Tatsache, dass auf dem Bausektor der zunehmende Einsatz von Billiglohnkräften zu einer starken Wettbewerbsverzerrung führt. Arbeitsplätze in einheimischen, freien mittelständischen Unternehmen würden in „hohem“ Maße gefährdet. Diese „arbeitsmarktpolitisch nicht hinnehmbare Entwicklung“ rechtfertigen dieses Gesetz.

Eine ähnliche Entwicklung ist auch bei der Vergabe von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu befürchten. Hier besteht die Gefahr eines reinen Preiswettbewerbs zu Lasten der Qualität der Verkehrsdienstleistungen und zu Lasten der Arbeitnehmer.

Überdies ist die Tariflandschaft im ÖPNV stark zersplittert. So existieren Haustarifverträge mit kommunalen Nahverkehrsunternehmen, die nicht Mitglieder des KAV NW sind, sich aber im Niveau in der Nähe zu dem bisher geltenden Flächentarifvertragsrecht für kommunale Nahverkehrsbetriebe befinden. Wesentlich unterhalb dieses Niveaus (mindestens 30%) bieten private Personenverkehrsunternehmen Verkehrsleistungen im Busbereich an. Diese Unternehmen sind größtenteils an das Tarifrecht für private Verkehrsunternehmen in NRW gebunden, dem zweiten Flächentarifvertrag in NRW, für den die ÖTV/ver.di als Tarifvertragspartei verantwortlich zeichnet. Das materiell schlechtere Tarifrecht in diesen Betrieben hängt zusammen mit der überwiegend kleingewerblichen Struktur und der geringeren gewerkschaftlichen Kampfkraft.

Abgerundet wird die Zersplitterung der Tariflandschaft durch Tarifverträge, welche die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), jetzt Gewerkschaft Transnet, für die ehemals bundeseigenen Busgesellschaften, die mittlerweile ebenso wie die DB AG privatisiert wurden, abgeschlossen hat. Die ursprünglich am Tarifrecht für den öffentlichen Dienst ausgerichteten Tarifverträge des ehemaligen Staatsunternehmens bilden zwar häufig noch die Bezahlungsebene für die sogenannten Altbeschäftigten; diese Busunternehmen selbst aber kalkulieren auf der Grundlage weit unterhalb des BAT- bzw. BMT-G-Niveaus liegender

Haustarifverträge. Die Differenz, d. h., die tatsächlichen Arbeits- und Sozialkosten der Altbeschäftigten, fällt dem Bundeseisenbahnvermögen als bundesstaatlichem Sonderhaushalt zu.

Vor diesem Hintergrund stehen die kommunalen Verkehrsunternehmen und ihre Eigner vor der Herausforderung, wettbewerbsfähige Strukturen zu schaffen als Voraussetzung dafür, dass sich die kommunalen Unternehmen überhaupt mit Aussicht auf Erfolg an künftigen Ausschreibungen von Verkehrsdienstleistungen beteiligen können. Neben Maßnahmen zur Verbesserung der Erlössituation stehen dabei einschneidende Schritte zur Senkung der Kosten und hier vor allem der Personalkosten, im Vordergrund. Aus Sicht der Beschäftigten in den Verkehrsunternehmen besteht die Gefahr, dass bei einer Vergabe von Verkehrsleistungen ausschließlich an den preisgünstigsten Anbieter ein Wettlauf um die niedrigsten tariflichen Lohn- und Gehaltsstandards einsetzt. Dies könnte aus Sicht der Kunden wie auch der Städte negative Konsequenzen für den Kundenservice sowie die Verkehrssicherheit mit sich bringen. Insofern bestand bei allen Beteiligten ein Interesse am Abschluss eines Spartentarifvertrages für die gesamte ÖPNV-Branche, der jedoch einer „politischen Absicherung“ durch ein Tariftreuegesetz bedarf.

Zwar sind mit einem solchen Gesetz möglicherweise höhere betriebswirtschaftliche Kosten für den jeweiligen öffentlichen Auftraggeber verbunden. Dazu kommen die Kosten, die den Städten u.U. durch die Kontrolle der Einhaltung der Tariftreuepflicht entstehen. Auf der anderen Seite ergeben sich für die Städte insoweit Vorteile, als die Personalkosten städtischer Verkehrsunternehmen sinken und diese Unternehmen damit an Wettbewerbsfähigkeit gewinnen.

Mit Drucksache 14/6752 vom 26.07.2002 hatte der Bundesrat bereits auf Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen den Entwurf eines Gesetzes zur tariflichen Entlohnung bei öffentlichen Aufträgen auf Bundesebene eingebracht. Da dieses Gesetz im Bundesrat gescheitert ist, hat nunmehr die Landesregierung einen eigenen Entwurf in den Landtag eingebracht.

II. Zu dem Entwurf im Einzelnen

1. Zu § 1 Abs. 2

Der Anwendungsbereich des Gesetzes bedarf allerdings der Erhöhung. § 1 Abs. 2 dieses Gesetzes sieht vor, dass alle öffentlichen Aufträge ab einem Auftragswert von 50.000 € Anwendung findet. Zur Verringerung des Verwaltungsaufwandes bei den Städten halten wir eine Erhöhung des Schwellenwertes um 200.000 € für angemessen. Dieses entspräche auch dem Schwellenwert für eine europaweite Ausschreibung von Dienstleistungsaufträgen. Er läge damit noch deutlich unter dem Schwellenwert für europaweite Ausschreibungen von Dienstleistungen im Verkehrsbereich, die sich nach den Vorschlägen der Europäischen Kommission für eine Marktöffnungsverordnung auf 1 Mio. Euro für einzelne Linien sowie 3 Mio. Euro für Linienbündel belaufen sollen. Für den Baubereich belaufen sich die Schwellenwerte auf 5 Mio. Euro.

2. Zu § 2 Abs. 2

Wir begrüßen außerordentlich, dass der Entwurf des Tariftreuegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sich insoweit erheblich von dem Entwurf des Tariftreuegesetzes des Bundes unterscheidet, als nach § 2 Abs. 2 öffentliche Bauaufträge wie die Übertragung von Verkehrsdienstleistungen nur an Unternehmen vergeben werden dürfen, die sich schriftlich

verpflichten, ihre Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei der Ausführung der Leistung mindestens nach dem am Ort der Leistungsausführung einschlägigen Lohn- und Gehaltstarife zum tarifvertraglich vorgesehenen Zeitpunkt zu bezahlen. Sind am Ort der Leistungsausführung mehrere Tarifverträge für die selbe Leistung einschlägig, bestimmt der öffentliche Auftraggeber den anzuwendenden Tarifvertrag unter Abwägung seines Ermessens. Damit hat der öffentliche Auftraggeber die Wahlmöglichkeit, welchen Tarifvertrag er seiner Ausschreibung zu Grunde legt.