

# Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V.

Köln Str. 356  
40227 Düsseldorf

Telefon (02 11) 77 76 61  
Telefax (02 11) 77 76 73



Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V. Köln Str. 356, 40227 Düsseldorf

Herrn  
Präsidenten des Landtages  
Nordrhein-Westfalen  
Platz des Landtages 1

40221 Düsseldorf



Düsseldorf, den 28.10.2002

**Betreff:** Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie gemäß § 13 der Geschäftsordnung am Mittwoch den 30.10.2002 zum Tariftreuegesetz (TarifG NRW); Gesetzesentwurf der Landesregierung; Drucksache 13/2965;

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V. vertreten wir als mitgliederstärkster Verband die Interessen der betroffenen Taxiunternehmen im Geltungsbereich des im Betreff genannten Gesetzesentwurfes.

Leider sind wir erst über den Verband des privaten-gewerblichen Straßenpersonenverkehrs NRW e. V. von Ihrem Schreiben vom 04.10.2002 bezüglich der o.g. Sachverständigenanhörung nach § 13 der Geschäftsordnung in Kenntnis gesetzt worden.

Zu dem Gesetzesentwurf nehmen wir wie folgt Stellung, dürfen Sie aber zunächst nachdrücklich bitten, den Taxi-Verband Nordrhein-Westfalen e.V. in die entsprechende Verteilerliste aufzunehmen, um so in Zukunft einen möglichst zeitnahen Informationsaustausch gewährleisten zu können.

Karl Rosewick, Vorstandsvorsitzender  
Dieter Zillmann, Stellvertreter  
Eingetragen im Vereinsregister beim  
Amtsgericht Düsseldorf Nr. VR 7468

Mitglied im



Bankverbindung:  
Düsseldorfer Bank e.G.  
Konto-Nr. 4670173017  
BLZ 301 602 13



## Stellungnahme zum Gesetzesentwurf

### Teil 1. Erläuterungen zum Gesetzesentwurf

#### A. Problem

Eine den Wettbewerb im Baubereich regelnde gesetzliche Regelung, wie es der Entwurf vorsieht, ist aus den bekannten Gründen zur Vermeidung eines Lohn-Dumpings zwar begrüßenswert, jedoch erscheint die Einbeziehung des ÖPNV in das Gesetz unter Berufung auf die zu befürchtende Entwicklung der bevorstehenden Liberalisierung auf europäischer Ebene zweifelhaft.

Es handelt sich bei dieser Befürchtung um eine rein gemutmaßte Zukunftsprognose, welche jeder empirischen Untersuchung oder Erfahrungsgrundsätze entbehrt, so dass folglich eine den ÖPNV belastende Gesetzeslage geschaffen werden würde, obgleich ein Regelungsbedarf weder vorliegt noch erkennbar ist. Insoweit sprechen erhebliche Bedenken dafür, dass der Gesetzesentwurf nicht dem Rechtsstaatsgebot des Art. 20 GG entspricht und folglich gegen das Verhältnismäßigkeitsprinzip verstößt.

Soweit in § 1 Abs.1 Ziff. 2 des Entwurfs auch die „Stadt-, Vororts- und Regionalverkehre“ mit einbezogen werden sollen, dürfte fraglich sein, ob a) in diesem Bereich Wettbewerbsverzerrungen im Sinne des Gesetzesentwurfes möglich sind und b) diese Verkehrskreise dem „arbeitsmarktpolitischen sensiblen Bereich, dessen Arbeitsplätze erhalten und ausreichend sozialer Schutz bzw. eine angemessenes Einkommensniveau gewährleistet werden muss“, zugeordnet werden können. Denn unseres Erachtens spricht hiergegen, dass das regelmäßig eingesetzte Personal schon aufgrund der Ortsgebundenheit ihrer Tätigkeit im näheren Umfeld des Betriebssitzes ihren Wohnsitz haben und somit der Einsatz im Ausland lebender Arbeitnehmer ausgeschlossen, höchstens im grenzüberschreitenden Verkehr denkbar ist. Selbst hierbei wäre zu beachten, dass die an Nordrhein-Westfalen angrenzenden Länder/Staaten im Regelfall ein entsprechenden Lohn- und Vergütungsniveau wie in Nordrhein-Westfalen haben.

Übernehmen ausländische Arbeitgeber inländische Betriebe wäre das Lohn- und Vergütungsniveau durch § 613a BGB gesichert.

Aus diesem Grunde sind unseres Erachtens die zu a) und b) aufgeworfenen Fragen zu verneinen.

#### B. Lösung

Insoweit erlauben wir uns auf unsere Ausführungen zum Gesetzesentwurf zu § 2 TariftG zu verweisen.

## C. Alternativen

Unseres Erachtens ist der Gesetzesentwurf, soweit er das Baugewerbe betrifft, sicherlich hilfreich. Im Bereich des ÖPNV jedoch nicht erforderlich (vgl. obige Ausführungen zu A.).

## D./F. Kosten/Auswirkungen auf die Gemeinde

Sowohl der Deutsche Städte- und Gemeindebund (Pressemitteilung vom 29.05.2002 / PM Nr.39) als auch der Niedersächsische Städte- und Gemeindebund (Pressemitteilung vom 26.04.2002) haben in ihren Pressemitteilungen bereits darauf hingewiesen, dass die im Gesetz vorgesehene Abfrage einschlägiger Lohn- und Gehaltstarife sowie die vom Auftraggeber zu leistende Kontrolle der Einhaltung der Tariftreue durch die Auftragnehmer einen unvermeidbaren Verwaltungsmehraufwand bedeutet.

Soweit argumentiert wird, dass eine Fahrpreiserhöhung durch die zwingend bedingten Personalmehrkosten in der Verwaltung nicht in größerem Umfang zu erwarten sei, weil mit dem Gesetzesentwurf zukünftigen Wettbewerbsverzerrungen in diesem Bereich entgegengewirkt wird, beruht diese Argumentation in Verkennung der tatsächlichen Begebenheiten auf reine Mutmaßungen.. Denn zum einen wird eine Wettbewerbsverzerrung als gegeben vorausgesetzt und zum anderen ist Tatsache, dass der ÖPNV defizitär wirtschaftet und das Defizit durch Einnahmen anderer öffentlicher Träger (Gas, Wasser, Elektrizität etc.) ausgeglichen wird.

Eine nicht unerhebliche Fahrpreisanhebung zur Deckung der Mehrkosten der Verwaltung und der Unternehmer bzw. Nachunternehmer ist somit zwangsläufig gegeben.

## 2. Teil §§ 1, 2, 5 des Entwurfs zum TariftG

### § 1 TariftG Anwendungsbereich

Soweit in § 1 Abs.1 auch die Stadt- Vorort- oder Regionalverkehr miteinbezogen sind, fehlt unseres Erachtens zwingend ein Regelungsbedarf (insoweit wird auf die Ausführungen zu A. verwiesen), so dass annehmbar ist, dass es sich hierbei um eine belastendes gegen das in Art. 20 GG verankerte Übermaßverbot verstoßendes Gesetz handeln kann.

Soweit in § 1 Abs.2 das Gesetz für Aufträge ab einem geschätzten Auftragswert von 50000,00 € gelten soll, ist zu bedenken, dass viele Gemeinden nicht über das ausreichende Personal verfügen, um die zu erwartende große Anzahl von Aufträgen nach den nicht unkomplizierten Regelungen zur Tariftreue zu vergeben. Bei der derzeitigen finanziellen Situation der Gemeinden und dem damit verbundenen Personaleinstellungsstopp, wäre der zusätzliche Aufwand erst bei wirklich großen Projekten vertretbar. Sowohl der Deutsche Städte -und Gemeindebund als auch das Bündnis 90/Die Grünen haben daher einen Schwellenwert von mindestens 200000,00 € gefordert (Pressemitteilung Nr.085 Bündnis 90/Die Grünen vom 22.02.2002).

Eine Gültigkeit von 200000,00 € würde auch die Situation für kleine und mittlere Unternehmen verbessern. Aufträge, die einen Großteil der Aufträge ihres Umsatzes ausmachen, wären dann von dem Gesetz nicht betroffen. Bei einem Schwellenwert von 50000,00 € hingegen könnten vorstehende Unternehmen an Ausschreibungen

nicht mehr mit Aussicht auf Erfolg teilnehmen. Insoweit könnte die gesetzliche Regelung für diese Unternehmen existenzgefährdend sein.

## § 2 TariftG Tariftreuepflicht

Das Tariftreuegesetz führt praktisch dazu, dass Unternehmen, die an öffentlichen Aufträgen interessiert sind, gezwungen werden, eine Tarifbindung einzugehen. Insoweit wird diesseits mit dem Deutschen Städte- und Gemeindebund die Auffassung vertreten, dass das geplante Tariftreuegesetz mit der durch Art. 9 Abs.3 Grundgesetz geschützten „negativen Koalitionsfreiheit“ des Unternehmers/Nachunternehmers nicht in Übereinstimmung gebracht werden kann.

Anerkannt ist, dass ein Verstoß gegen Art. 9 Abs.3 GG vorliegt, wenn die Tarifvertragsparteien eine tarifvertragliche Vereinbarung treffen, wonach die Mitglieder des Arbeitgeberverbandes ausländische Mitarbeiter nur dann beschäftigen dürfen, wenn diese gewerkschaftlich organisiert sind (Maunz-Dürig-Herzog-Scholz in Grundgesetz- Kommentar, Stand Januar 1985, Rand-Nr.: 231 zu Art. 9 GG).

Berücksichtigt man, dass der Unternehmer/Nachunternehmer nach dem Entwurf zum Tarifgesetz zu Tarifbedingungen einen Arbeitgeber beschäftigen soll, spricht alles dafür, dass § 2 TariftG gegen Art. 9 Abs.3 GG verstößt.

Vorliegend wäre der Verstoß unabhängig davon, ob der Arbeitnehmer EU-Bürger ist oder nicht.

Darüber hinaus setzt das Tariftreuegesetz schließlich wegen der hiermit verbundenen Einengung der Dienstleistungsfreiheit europapolitisch falsche Signale.

Zwar ist es nach der EU-Entsenderichtlinie durchaus möglich, Mindestlöhne festzulegen. Dies darf aber nicht ausschließen, dass Arbeitnehmer aus anderen EU-Staaten in einem sachgerechten Wettbewerb zu niedrigeren Löhnen als ihre deutschen Mitbewerber arbeiten können. Eine durch das Tariftreuegesetz bedingte Tarifbindung des Unternehmers/Nachunternehmers würde somit für die Integration von Arbeitnehmern aus anderen EU-Staaten auf dem deutschen Arbeitsmarkt kontraproduktiv sein.

Ein Merkmal des Tarifvertrages ist die Festlegung des räumlichen Geltungsbereichs. Dagegen definiert § 2 Abs.2 in Bezug auf den räumlichen Geltungsbereich das Merkmal des „Ortes der Leistungsausführung“. Da im ÖPNV die Personenbeförderung nicht zwingend an einem Ort erbracht wird, ist § 2 Abs.2 TariftG unseres Erachtens nicht hinreichend bestimmt.

Auch insoweit dürfte ein Verstoß gegen das in Art. 20 GG verankerte Rechtsstaatsprinzip in Form des Bestimmtheitsprinzips vorliegen.

Da unbestreitbar die angewendeten Tarifverträge (Nahverkehr, BTM G oder BAT) erheblich zu dem Defizit der im ÖPNV tätigen öffentlichen Auftraggeber beitragen, würde ein uneingeschränktes Auswahlrecht des öffentlichen Auftraggebers zugunsten der o.g. Tarifverträge dazu führen, dass ohne Anhebung der Vergütungs- bzw.

Anmietsätze schon die Personalkosten von dem Unternehmer/Nachunternehmer nicht getragen werden könnten.  
Die Folge wäre zwangsläufig die Insolvenz des Unternehmers/Nachunternehmers.

## **§ 5 TariftG Nachweise und Kontrollen**

Soweit § 5 TariftG dem öffentlichen Auftraggeber das Einsichtsrecht in die Lohn- und Meldeunterlagen, Bücher und andere Geschäftsunterlagen bzw. Aufzeichnungen gewährt, dürften datenschutzrechtliche Bedenken angebracht sein. Dies gilt insbesondere bei den sog. „Mischbetrieben“, die eben nicht nur im Linienverkehr tätig sind.

## **Zusammenfassung**

### **I.**

Nach diesseits vertretener Auffassung fehlt für die Einbeziehung des ÖPNV in das Tarifreuegesetz der Regelungsbedarf, so dass erhebliche Bedenken dafür sprechen, dass das Tarifreuegesetz in der Form des vorliegenden Entwurfs gegen das Rechtsstaatsprinzip des Art. 20 GG als belastendes Gesetz verstößt.

### **II.**

Darüber hinaus würde die sog. „negative Koalitionsfreiheit“ des Unternehmers aus Art. 9 Abs. 3 GG durch § 2 TariftG verletzt werden, so dass § 2 TariftG verfassungswidrig wäre.

### **III.**

Des weiteren spricht vieles dafür, dass § 2 TariftG gegen den Bestimmtheitsgrundsatz des Art. 20 GG mangels konkreter Festlegung des geltenden räumlichen Tarifbereichs verstößt und demnach auch aus diesem Grunde verfassungswidrig ist.

### **IV.**

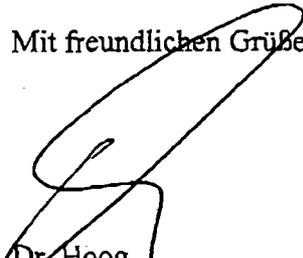
Weiterhin bleibt festzuhalten, dass das TariftG nicht nur erhebliche Mehraufwendungen für den öffentlichen Auftraggeber und den Unternehmer/Nachunternehmer mit sich bringt, sondern zwangsläufig auch eine erhebliche Fahrpreiserhöhung für den zu befördernden Fahrgast.

### **V.**

Darüber hinaus würde die europarechtlich garantierte Dienstleistungsfreiheit erheblich eingeschränkt werden.

Insgesamt bestehen somit erhebliche Bedenken gegen das Treuetarifgesetz in Form des vorgelegten Entwurfs, so dass wir uns - ebenso wie unsere Partnerverbände in NRW - einhellig gegen den Erlass des TariftG in der vorgelegten Form aussprechen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Hoog  
Taxi-Verband NRW E. V.  
-Geschäftsführer-