OVN VDV Nord

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/5128

OVN/VDV-Nord, Auguste.Viktoria-Str. 14, 24103 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Wirtschaftsausschuss
Herrn Wagner
Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Ihr Zeichen:	L214
Ihre Nachricht vom:	15.09.2015
Unser Zeichen:	
Unsere Nachricht vom:	
Ihr Ansprechpartner:	Dr. Joachim Schack
Telefon:	+49 431 61427
Fax:	+49 431 677170
E-Mail:	schack@ovn-online.de
Datum:	11.11.2015

Gemeinsame Stellungnahme von OVN und VDV Nord zum Gesetzentwurf der CDU-Fraktion „zur Entlastung des Mittelstandes in Schleswig-Holstein“
Drucksache 18/3191

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Wagner,

die in Schleswig-Holstein für den ÖPNV zuständigen Verkehrsverbände Omnibus Verband Nord (OVN) und Landesgruppe Nord des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV Nord) nehmen im Rahmen des schriftlichen Anhörungsverfahrens zum Gesetzentwurf der CDU-Fraktion für ein neues Mittelstandsförderungsgesetz (MFG) zur Entlastung des Mittelstandes in Schleswig-Holstein wie folgt Stellung:

Wir begrüßen zunächst ausdrücklich, dass sich der Wirtschaftsausschuss des Landtages rechtzeitig mit der Frage beschäftigt, welche Antworten der Landesgesetzgeber parat hat, wenn, womit zu rechnen ist, das geltende Tariftreue – und Vergabegesetz SH (TTG) ebenso wie das Landesmindestlohngesetz SH aufgrund von Entscheidungen der Obergerichte in Nordrhein-Westfalen zu vergleichbaren Gesetzen in NRW partiell oder in Gänze für verfassungswidrig erklärt werden. Vor diesem Hintergrund wird es darum gehen müssen alternative Regelungen zu schaffen, die rechtssicher geeignet sind, insbesondere den ÖPNV in Lande vor Lohndumping und die tarifgebundenen Verkehrsunternehmen vor Wettbewerbsnachteilen bei Direktvergabe oder Ausschreibung von öffentlichen Verkehrsleistungen zu schützen.

Zum vorliegenden Gesetzentwurf ist folgendes festzustellen:

1. Soweit „Leistungskraft und Wettbewerbsfähigkeit in den KMU erhalten und gesteigert“ werden soll, ist für die Verkehrsunternehmen im Lande festzustellen, dass zwar das gegenwärtige TTG nicht zuletzt wegen mangelnder Einhaltungskontrolle nicht wirklich zu einem fairen Wettbewerb geführt hat, der vorliegende Gesetzentwurf des MFG aber tarifgebundene Verkehrsunternehmen gänzlich schutzlos stellte, weil der ÖPNV im vom MFG in Bezug genommenen Arbeitnehmer-Entsendegesetz nicht erfasst wird. Das aber würde – neben massiver Tarifflucht - dazu führen, dass bei der Vergabe öffentlicher Verkehrsleis-

tungen im Bus-ÖPNV keine Tarifverträge mehr einzuhalten wären, was einen ruinösen Wettbewerb zur Folge hätte und das zwingende Aus für viele mittelständische Verkehrsunternehmen und die dahinter stehenden Arbeitsplätze bedeutete. Zwar könnte eine Lösung dieses Problems entweder in der Aufnahme des ÖPNV in das Arbeitnehmer-Entsendegesetz oder in einer Allgemeinverbindlichkeitserklärung des Flächentarifvertrages OVN liegen. Die Chancen einer Realisierung sind aber in beiden Fällen gegenwärtig völlig unklar, so dass dringend davor gewarnt wird, das TTG insoweit ersatzlos zu streichen.

2. Es ist zu begrüßen, dass der vorliegende Gesetzentwurf das Ziel einer längst überfälligen Entbürokratisierung und Verschlankung verfolgt. Die derzeit geltenden Vergaberegelungen haben ein Stadium erreicht, das es mittelständischen Verkehrsunternehmen zunehmend schwerer, wenn nicht unmöglich macht, sich an öffentlichen Ausschreibungen zu beteiligen. Erschwerend kommt hinzu, dass es innerhalb des Landes keine einheitlichen Vergaberegelungen und vor allem keine einheitlichen Formulare gibt, sondern jeder Aufgabenträger eigene Hürden und Voraussetzungen einbaut.

3. Neben der Entbürokratisierung benötigt der Mittelstand aber auch wirtschaftsfreundliche Rahmenbedingungen, die es insbesondere den privaten Unternehmen ermöglichen, gerade in den ländlichen Regionen unseres Landes wirtschaftlich gesund am Markt agieren und die ÖPNV-Leistungen als Teil der Daseinsvorsorge zuverlässig, attraktiv und zukunftssicher erbringen zu können. Die gegenwärtigen Überlegungen der massiven Ausweitung und Förderung von Bürgerbussen auf bisherigen ÖPNV-Linien machen den Mittelstand aber ebenso kaputt wie jene Kommunen und Schulen, die zunehmend selbst als Verkehrsunternehmer etwa im Bereich des Schülerverkehrs auftreten.

4. Soweit das Gesetz schon bislang „den bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur" sowie „die Sicherung der regionalen Daseinsvorsorge" als Ziele verfolgt, führt der integrierte Haushaltsvorbehalt dazu, dass sich das Land von diesen wichtigen Zielen immer weiter entfernt. Eine Sicherstellung des ÖPNV-Angebotes als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge zumindest auf dem status quo wird es insbesondere in der Fläche nur dann geben können, wenn das Land nicht nur auf die noch immer fragliche Erhöhung von Regionalisierungsmitteln wartet, sondern kurzfristig auch eigenes zusätzliches und dynamisiertes Geld in die Hand nimmt, um allein das zunehmende und bereits seit dem Jahr 2007 bestehende Problem der Unterfinanzierung des ÖPNV endlich in den Griff zu bekommen. Die Finanzierung des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen durch die Kreise führt bislang zwangsläufig gerade im Gegenteil dazu, dass sich das Finanzierungssystem ÖPNV noch weiter auf den Abgrund zubewegt.

5. Während die große Mehrheit der Bundesländer Regelungen besitzt oder neu geschaffen hat, den Busverkehrsunternehmen finanzielle Unterstützung im Wege einer Busförderung zu gewähren, soweit diese den in Teilen veralteten Fuhrpark unter Wahrung ökonomischer und ökologischer Belange sukzessive erneuern und ggf. auch barrierefrei ausrüsten, werden in Schleswig-Holstein die Verkehrsunternehmen mit dieser Aufgabe regelrecht allein gelassen. Dabei sind die Omnibusse nachweislich nicht nur das sicherste Verkehrsmittel, sondern auch in ökologischer Sicht nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung. Diese Tatsache galt im Übrigen schon vor den Emissionsskandalen einiger Automobilhersteller, gilt nun aber umso mehr.

6. Das geltende Landesmindestlohngesetz SH ist entbehrlich und darüber hinaus verfassungswidrig, weil der Bundesgesetzgeber im Wege des Bundesmindestlohngesetzes die Gesetzgebungskompetenz an sich gezogen und selbst einen Mindestlohn festgelegt hat. Wir teilen die Ansicht, dass unterschiedliche Mindestlöhne in Schleswig-Holstein und den

angrenzenden Bundesländern zu spürbaren Wettbewerbsnachteilen insbesondere für den Mittelstand in Schleswig-Holstein führen. Das geltende Landesmindestlohngesetz schadet den Unternehmen im Land und gehört als überflüssig abgeschafft.

7. Die Streichung des Korruptionsregistergesetzes SH wird ebenfalls begrüßt, weil der dahinter stehende Schutzzweck in der Tat bereits von bestehenden Regelungen hinreichend erfasst wird. Darauf ist von hier aus bereits im Rahmen der Anhörung zum TTG deutlich hingewiesen worden.

8. Aber auch die Regelungen des Gesetzentwurfs selbst sind in Teilen ungenau oder überflüssig. So wird in § 5 Abs. 3 auf den sog. Gender Mainstreaming verwiesen. Dieser ist allerdings europarechtlich ebenso wie nach geltendem nationalen Recht, etwa über das AGG, ohnehin zwingend einzuhalten, der Hinweis als Fördergrundlage daher überflüssig. Gleiches gilt für die besondere Förderung von Existenzgründungen durch Frauen in § 8 Abs. 1. In § 5 Abs. 5 wurde ein pauschaler Rückforderungsvorbehalt eingebaut, ohne die etwaigen Widerrufsgründe klar und vor allem abschließend zu benennen. Eine solche Regelung wäre nicht nur rechtlich nicht haltbar, sondern stünde auch der notwendigen Planungssicherheit der Unternehmen entgegen und führte womöglich zu der mittelstandsfeindlichen Pflicht, Rücklagen für den Fall der unerwarteten Rückforderung bilden zu müssen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass der vorliegende Gesetzentwurf unter gleichzeitiger Aufhebung insbesondere des Landestariftreue- und Vergabegesetzes sowie des Landesmindestlohngesetzes zu einer notwendigen Entbürokratisierung und Verschlankung führt, aber handwerkliche Fehler aufweist und insbesondere keinen ausreichenden Schutz (mehr) für tariftreue und tarifgebundene Verkehrsunternehmen bietet, weil die Aufgabenträger bei Ausschreibungen in Versuchung geraten könnten, bei knappen Haushaltsmitteln auf den veränderten Bundesmindestlohn als Berechnungsgröße zurückzugreifen. Eben dies würde jedenfalls die tariflich organisierten Unternehmen künftig von der Teilnahme an der Vergabe von Verkehrsleistungen faktisch ausschließen.

Es wird darum gebeten, die vorliegenden Aspekte bei den weiteren Beratungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Schack
(Geschäftsführer)