



Omnibus Verband Nord e.V. • Auguste-Viktoria-Straße 14 • 24103 Kiel D3015HHH-

An den  
Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss  
des Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Vorsitzenden Claus Christian Claussen

Per Email

Unser Zeichen:

Ihr Ansprechpartner: Dr. Joachim Schack

Telefon-Durchwahl: +49 431 61427

Fax: +49 431 677170

E-Mail-Adresse: schack@ovn-online.de

Datum: 30.11.2022

**Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung von Tariftreue und Sozialstandards  
sowie für fairen Wettbewerb (TTG SH)  
Gesetzentwurf der Fraktionen von SSW und SPD  
Drucksache 20/69 (neu)**

Sehr geehrter Herr Claussen, sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken zunächst für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf eines Gesetzes zur Sicherung von Tariftreue und Sozialstandards sowie für fairen Wettbewerb (TTG SH). Als zuständiger Personenverkehrsverband für das private Omnibusgewerbe auch in Schleswig-Holstein, deren Mitglieder insbesondere für den Schüler- und ÖPNV-Linienverkehr in den Flächenkreisen des Landes - als Linienkonzessionär oder Auftragsunternehmen - zuständig sind, halten wir einen fairen Ausschreibungswettbewerb für ebenso wichtig wie eine gleichwohl auskömmliche Verkehrsfinanzierung. An beidem mangelt es seit vielen Jahren.

Der vorliegende Entwurf setzt nun ausdrücklich einen neuen Schwerpunkt bei der Steigerung der Tarifbindung durch die Möglichkeiten zur Kontrolle auch auf der Ebene der Nach- bzw. Auftragsunternehmer. Dieser Ansatz ist gut gemeint, aber nicht zu Ende gedacht. Denn das eigentliche Problem liegt darin, dass die Verkehrsunternehmen in die Lage versetzt werden müssen, die Verkehrsleistung einschließlich der Einhaltung der geltenden Tarife auch auskömmlich durchzuführen.

Der ÖPNV auf der Straße benötigt

- **eine endlich auskömmliche Verkehrsfinanzierung über die Kreise.**
- **einen landesweiten Kostenindex ÖPNV, der in der Kostenfortschreibung die Lohnkosten im ÖPNV in Schleswig-Holstein und alle weiteren Kostenbestandteile zu 100 % berücksichtigt und nicht wie heute nur 70 - 90 % über einen artfremden Index ausgleicht.**
- **einen fairen und mittelstandsfreundlichen Wettbewerb unter Beachtung von Wirtschaftlichkeit und Tariflohn.**
- **kein Deutschlandticket (49 EUR), das nicht hinreichend gegenfinanziert ist, da Tarifgeschenke immer zu Lasten der Angebotsmenge gehen und eine Verkehrswende damit unerreichbar machen.**

Aktuell sieht die Lage leider düster aus:

1. Die **Finanzierungsverordnung des Landes**, die Budget und Verteilungsschlüssel für die Aufteilung der Kommunalisierungsmittel an die ÖPNV-Aufgabenträger regelt, sieht zwar seit ihrer letzten Fassung eine jährliche Dynamisierung zumindest des Anteils aus Regionalisierungsmitteln um 1,8% vor. Nicht nur wegen der aktuellen Inflationsentwicklung, sondern auch wegen der massiven Energie- und Kraftstoffpreissteigerungen besteht allerdings faktisch ein spürbarer Mittelentzug im ÖPNV. Anstatt Verkehrsleistungen im Sinne der Verkehrswende auszubauen und die Qualität zu verbessern, sind die Aufgabenträger, die schon heute bis zu 70% der ÖPNV-Finanzierung selbst tragen, gezwungen Verkehrsleistungen abzubestellen oder Linien zumindest auszudünnen. In vielen Kreisen erhalten die Busunternehmen (auch deshalb) bislang keinerlei Ausgleich oder Unterstützung bei der Not, derart hohe Preissteigerungen, die nicht einkalkuliert werden konnten, nun auffangen zu müssen. Es macht sprachlos, wenn das Land vor diesem Hintergrund die nach den Länder-Berechnungen zwar viel zu geringen, aber zusätzlich zu erwartenden Regionalisierungsmittel nicht zumindest auch in den landesweiten Linien- und Schülerverkehr investiert, obwohl die Lage im ÖPNV zunehmend dramatisch ist. Ebenso ist es zwingend notwendig, die anstehende Erhöhung der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel um 1,2% auf dann 3% auch in der Finanzierungsverordnung des Landes nachzuvollziehen - im klaren Verständnis darüber, dass noch nicht einmal diese Erhöhung angesichts des aktuellen Geldwertverlusts ausreicht. Wie soll aber dann die mit dem Gesetzentwurf intendierte Steigerung der Tarifbindung funktionieren?
2. Die **Ausschreibungspraxis in Schleswig-Holstein** verläuft heute ausschließlich über den Preis. Das „billigste“ Angebot bzw. meist jenes über das Gesamtnetz kommt zum Zuge und nicht selten sind Anbieter direkt gegenüber dem Kreis oder bei der nachgelagerten Vergabe an Auftragsunternehmen gegenüber dem neuen Linienkonzessionär gezwungen das eigene auskömmliche Angebot mehrfach nachzubessern, also „billiger“ und damit am Ende unwirtschaftlich zu machen, um den häufig existentiell notwendigen Auftrag wenigstens noch zu ergattern. Längst nicht alle diese Verträge sehen Kostenfortschreibungsklauseln vor, also jährliche Anpassungen an die Kostenentwicklung angesichts der Vertragslaufzeit von üblicherweise 10 Jahren. Zudem sind solche Klauseln häufig noch so formuliert, dass eine Anpassung, wenn überhaupt, erst im zweiten Quartal des Folgejahres durchgeführt wird, wobei es keinen Automatismus gibt, dass Nachunternehmer in gleicher Weise wie die Linienkonzessionäre davon profitieren. Wer eine stärkere Tarifbindung will, muss auch dafür sorgen, dass sämtliche Akteure in der Leistungskette die finanzielle Mehrbelastung genau dann und auch vollständig erstattet bekommen, wenn sie (z.B. durch Tarifabschlüsse) entsteht und nicht zeitversetzt viele Monate später, was Liquiditätsengpässe zur Folge haben kann.
3. Anders als in anderen Flächenländern gibt es in Schleswig-Holstein bislang keinen **landesspezifischen Kostenindex für den ÖPNV**, also eine länderscharfe Ausrichtung der während der Vertragslaufzeit erfolgenden Mittelzuwendung an der tatsächlichen Kostenentwicklung in Schleswig-Holstein. Stattdessen erfolgt allgemein der fragwürdige Rückgriff auf einen bundesweiten Index, der die landesweite Tarifentwicklung nur unzureichend abbildet und in

den vergangenen Jahren zu einer Kostenfortschreibung im Rahmen von 1,8 bis 2,5% geführt hat – eine Größenordnung, die nicht erst seit der aktuellen Inflationsentwicklung nicht ausreichend ist, wenn man nur an die Personalkostenentwicklungen durch Tarifsteigerungen in den letzten 10 Jahren denkt. § 4 des Entwurfes sieht wie schon bislang vor, dass „während der Ausführungszeit tarifliche Änderungen nachzuvollziehen“ sind. Eben diese Regelung ist aber keine Einbahnstraße, setzt sie naturgemäß doch zwingend voraus, dass zunächst der Besteller der Verkehrsleistung im Wege einer passgenauen Kostenfortschreibung das Busunternehmen überhaupt in die finanzielle Lage versetzt, Tariflohnerhöhungen in vereinbarter Höhe auch zahlen zu können.

4. Der **aktuelle Lohntarifabschluss für das private Omnibusgewerbe in SH** und damit für den Busverkehr im ländlichen Raum ist von zwei Regelungen dominiert, die beide für sich nach aktuellem Stand **durch die Aufgabenträger nicht ausgeglichen** werden. Die Kommunalpolitik einschließlich einer Reihe von Landräten hatte sich vielfach zwar gern in den Chor jener eingereiht, die wegen der massiven Streikauswirkungen eine rasche Einigung zwischen den Tarifvertragsparteien gefordert haben. Politische Signale zum Ausgleich der damit zusammenhängenden Kosten zur Vermeidung einer Urabstimmung mit nachfolgenden unbefristeten ver.di-Streiks hat es im Nachgang aber nicht gegeben. Wie sollen die Busunternehmen eine tarifliche Lohnerhöhung von 8,5% nachvollziehen, wenn davon auszugehen ist, dass für das Jahr 2023 mit einer Kostenfortschreibung von max. 3-4% gerechnet werden kann, von der womöglich nicht jedes Busunternehmen auch in gleicher Höhe partizipiert? Hinzu kommen zwei Teilbeträge der notwendig vereinbarten Inflationsausgleichprämie (steuer- und sozialabgabenfreies Angebot der Bundesregierung bis zu 3.000 EUR) in Höhe von jeweils 1.000 EUR jetzt im Dezember und im kommenden Juni, die, da nicht tabellenwirksam, nicht indiziert sind, also für Kostenfortschreibungen keinerlei Rolle spielen. Wie sollen die Busunternehmen angesichts der ohnehin schon nicht auskömmlichen Ausschreibungspraxis diese tariflichen Zusatzleistungen bezahlen, die zu vereinbaren aber zwingend notwendig waren um das vorhandene, in Teilen aber abwanderungswillige Fahrpersonal zu halten? Kein Kreditinstitut wird Kredite für laufende Personalkosten gewähren, zumal das Busunternehmen bereits zuvor verpflichtet wäre Insolvenz anzumelden. Hier ist es dringend geboten, dass das für den ÖPNV originär zuständige Land die Busunternehmen nicht allein lässt bei der schwierigen Aufgabe für ausreichend Fahrpersonal zu sorgen. Die Optimierung und Vertiefung der Kontrollbefugnisse durch den vorliegenden Gesetzentwurf ist da nicht zielführend. Sinnvoller wäre hier neben einem Vollkostenausgleich stattdessen die Einführung eines Belohnungssystems für eine nachzuweisende, allerdings für den privaten Mittelstand wirtschaftlich auch nicht risikofreie Ausbildungsbereitschaft.
5. Solange es **öffentliche Auftraggeber** gibt, die sich bei ihren Ausschreibungen und Bedingungen tatsächlich **am gesetzliche Mindestlohn orientieren** und nicht am deutlich teureren Branchentarif OVN, solange ändert auch der vorliegende Gesetzentwurf nichts an der für alle Beteiligten prekären Lage. Beispielhaft sei der Schulverband Glückstadt genannt, der die Verhandlung über eine Preisanpassung während der Vertragslaufzeit an die Preisentwicklung des gesetzlichen Mindestlohns koppelt und dies überhaupt erst dann zugesteht, wenn dieser Mindestlohn über 13,80 EUR steigt. Es erscheint überflüssig darauf hinzuweisen, dass eine Beachtung der Tariflöhne unter diesen Bedingungen überhaupt nicht möglich

ist. Der Zuschlag kann also nur an ein Unternehmen gegangen sein, dass entweder als landesfremd nicht tarifgebunden ist oder auf die Tarifeinhaltung verzichtet, da nicht ausgeschlossen. Auch hier geht der Gesetzentwurf ins Leere.

6. Da der Preis allein ausschlaggebend bei der wettbewerblichen Vergabe ist, spielt etwa die regionale Verbundenheit des Unternehmens (z.B. durch den Betriebshof) keine Rolle. Zu beobachten ist seit Jahren, dass landesweit Busunternehmen zunehmend den Zuschlag als **Auftragsunternehmen** erhalten, **die ihren Sitz außerhalb von Schleswig-Holstein haben** und damit einem anderen, z.T. um 3-4 EUR/Stunde günstigeren Tarifvertrag unterliegen, wenn überhaupt. Einheimische Unternehmen lehnen solche Angebote zumeist ab, weil sie unter Beachtung des Lohntarifvertrages dann nicht mehr auskömmlich Verkehrsleistungen erbringen können – oder sie sind aus existentiellen Gründen gezwungen, den geltenden Tarifvertrag „etwas kreativer“ auszulegen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Der vorliegende Gesetzentwurf wird an dieser ruinösen und das private mittelständische Busgewerbe im Land absehbar zerstörenden Ausschreibungspraxis nicht ändern.
7. Zu begrüßen ist die im Entwurf enthaltene neue Regelung in § 9 Abs. 3 Ziffer 5, wonach den **Nachunternehmen keine ungünstigeren Bedingungen** auferlegt werden dürfen, als zwischen Auftragnehmer (Linienkonzessionär) und Aufgabenträger vereinbart. Denn es gibt keinen Grund, die unterschiedlichen Akteure in der Verkehrsleistungskette unterschiedlich zu behandeln, obwohl sie denselben tariflichen Zwängen unterworfen sind.
8. Der vorliegende Entwurf verschafft dem Aufgabenträger angeblich neu das Recht, „bestimmte Entgelte als Ausschreibender einzufordern“. Abgesehen davon, dass diese Möglichkeit aufgrund des Vergaberechts und des Vertragsrechts auch schon jetzt besteht, hat eine solche **eingeräumte Befugnis überhaupt keine praktische Relevanz**, sofern daraus nicht eine Rechtspflicht für den Ausschreibenden wird. Denn schon die knappen personellen Ressourcen bei den Aufgabenträgern sowie die komplexe Vergütungsstruktur der Tarifwerke, in die man sich einarbeiten müsste, verhindern eine Kontrolle sogar schon dort, wo wegen evident unwirtschaftlicher Vergabe augenscheinlich gar kein Tariflohn zur Anwendung kommen kann. Zudem ist es mindestens fragwürdig, wenn der Auftraggeber dem Auftragnehmer zunächst in mehrstufigen Prozessen und mit dem Druck des Verlustes der Verkehrsleistung massiv finanzielle Zugeständnisse bis zur Unwirtschaftlichkeit abverlangt und nach dem Zuschlag die Tarifbindung einfordert. Mit anderen Worten: wer die finanziellen Voraussetzungen für eine Tarifbindung nicht schafft, kann nicht ernsthaft erwarten, dass der Auftragnehmer unter Aufgabe seiner Wirtschaftlichkeit alles unternimmt, um die entsprechenden Tarife einzuhalten, auch wenn er sich grundsätzlich dazu verpflichtet fühlt.
9. Die Regelung in § 3 Abs. 7 ist nicht wirklich neu, allerdings in der Praxis nur ein untauglicher Versuch, die mittelständischen Busunternehmen als KMU jedenfalls formal in die Vergabep Praxis einzubinden und teilhaben zu lassen. Seit vielen Jahren weisen wir immer wieder darauf hin, dass die allermeisten der privaten Busunternehmen keine reelle Chance in der wettbewerblichen Ausschreibung haben, weil das **Gesamtlos faktisch Vorrang vor dem allein mittelstandsfreundlichen Teillos** erhält, da die Aufgabenträger meist den gesetzli-

chen Ausnahmeverbehalt der „wirtschaftlichen oder technischen Gründe“ für sich in Anspruch nehmen. Die rechtlich zur Verfügung stehenden Möglichkeiten wie Loslimitierung, kleine Losgrößen, beschränkte Ausschreibung, freihändige und Direktvergabe bleiben fast ausnahmslos ungenutzt, was gravierende wettbewerbliche und zum Teil existentielle Folgen hat. Zudem führt die inzwischen beinahe übliche, **mehrfährige Bindungspflicht an abgegebene Angebote** dazu, dass sich private Busunternehmen bis zur endgültigen, häufig langwierigen Vergabeentscheidung nicht an weiteren Ausschreibungen beteiligen können, was eine Teilnahme an Ausschreibungen für viele Busunternehmen im Sinne eines Risikosplittings faktisch unmöglich macht.

10. Das Land Schleswig-Holstein gehört zu den letzten drei Flächenländern, die **keinerlei Fahrzeugförderungsprogramm** aufgelegt haben. Der allzu reflexartige Verweis auf den Bund und dessen Förderprogramme geht aber nachweislich ins Leere, weil die Programme für lange Zeit gar nicht für private Busunternehmen vorgesehen waren und nun, endlich geeignet, mehrfach überzeichnet sind, so dass die gestellten Förderanträge aus unserer Mitgliedschaft durchweg abgelehnt worden sind. Vor diesem Hintergrund stellt sich mit Blick auf § 17 des Gesetzentwurfs (umweltfreundliche und energieeffiziente Beschaffung) die Frage, ob damit endlich ein **längst überfälliges Landesfahrzeugförderungsprogramm** verbunden ist? Denn die privaten Busunternehmen sind überhaupt nicht annähernd in der Lage, eine solch kostspielige Fahrzeuganschaffung (Batterie, Brennstoffzelle o.a.) mit eigenen Mitteln zu stemmen und zusätzlich die damit verbundenen technischen und finanziellen Risiken während der Laufzeit zu tragen. Die Einhaltung der Clean Vehicles-Richtlinie wird ohne substantiellen eigenen Beitrag des Landes auf Sicht jedenfalls unerreichbar bleiben.

Aus allem folgt, dass die mit dem Gesetzentwurf bezweckte Steigerung der Tarifbindung zunächst der Sicherstellung einer endlich auskömmlichen Verkehrsfinanzierung bedarf, bevor Kontrollen für einen fairen Wettbewerb, dann aber flächendeckend und transparent, sinnvoll sein können, nicht umgekehrt! Der akute und weiterhin steigende Fahrpersonalmangel sowie die vergleichsweise attraktiveren Arbeitsbedingungen in anderen Branchen führen im Übrigen zwangsläufig dazu, dass sich die Busunternehmen kaum noch leisten können, sich nicht am Tarifvertrag zu orientieren. Die anhaltend und zunehmend fehlende Wirtschaftlichkeit der privaten Busverkehrsleistung wird sich stattdessen auf Sicht in ganz anderer Weise Bahn brechen, nämlich durch Geschäftsaufgaben, fehlende Unternehmensnachfolge und Insolvenzen. Hier bedarf es eines Paradigmenwechsels, damit insbesondere die privaten Busunternehmen im ländlichen Raum lebensfähig bleiben und wirtschaftlich auskömmlich agieren können.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. J. Schack