



Beschlussvorlage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **V/2013/11831**
Datum: 18.06.2013
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 58110220/6100.1200
Verfasser: GB II Stadtentwicklung
und Umwelt

Beratungsfolge	Termin	Status
Ausschuss für Planungsangelegenheiten	02.07.2013	öffentlich Vorberatung
Ausschuss für Finanzen, städtische Beteiligungsverwaltung und Liegenschaften	09.07.2013	öffentlich Vorberatung
Stadtrat	10.07.2013	öffentlich Entscheidung

Betreff: Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) ab 2012,
1. Änderung zur Organisation des ÖSPV (Kap. 6)

Beschlussvorschlag:

Der Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) ab 2012 (einschließlich aller angenommenen Änderungsanträge) wird wie folgt geändert:

Rückführung der Festsetzung 6.4 in die ursprüngliche Fassung der Stadtverwaltung sowie folgerichtige Anpassung der Festsetzung 6.6 (s. u., *Änderungen kursiv*)

F 6.4 Die Verkehrsunternehmen (Konzessionäre) haben, auch beim Einsatz von Subunternehmern, die folgenden Anforderungen zu gewährleisten:

[...]

4. Für die zur Erbringung der Linienverkehrsleistungen eingesetzten Beschäftigten ist *mindestens ein jeweils gültiger Tariflohn des Verkehrsgewerbes* zu zahlen.

Erläuterung: Zur Wahrung einheitlicher Qualitätsstandards sind, ungeachtet der Verantwortung des Betreibers des Linienverkehrs, an die Verkehrsunternehmen hohe Maßstäbe bezüglich Verkehrssicherheit und Verbraucherschutz zu setzen. Mangels eindeutiger rechtlicher Normen für Subunternehmen im Linienverkehr sind im Nahverkehrsplan ergänzende Regelungen zu verankern, die diesen Anspruch gewährleisten.

F 6.6 Bei einem Wechsel des Anbieters von Linienverkehrsleistungen ist das neu eintretende Verkehrsunternehmen zu verpflichten, die für die zu erbringende Verkehrsleistung erforderlichen Mitarbeiter des bisherigen Verkehrsunternehmens zu den *bis dato gewährten Arbeitsbedingungen* zu übernehmen, *soweit sie das bisherige Verkehrsunternehmen freisetzen würde*.

Erläuterung: Die Stadt Halle (Saale) kommt damit ihrer sozialen Verantwortung gegenüber den Mitarbeitern im ÖPNV, welche überwiegend auch Bürger der Stadt Halle (Saale) sind, nach.

Finanzielle Auswirkung: keine direkten (Einsparungen für den „Konzern Stadt“, siehe Sachdarstellung)

Uwe Stäglin
Beigeordneter

Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) ab 2012,
erste Änderung zur Organisation des ÖSPV (Kap. 6)

Zusammenfassende Sachdarstellung und Begründung

Der Beschluss des Stadtrats vom 12.12.12 zum Nahverkehrsplan der Stadt Halle (Saale) ab 2012 wird durch die Verwaltung als rechtswidrig eingeschätzt. Die Rechtswidrigkeit ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

1. Durch Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat (Vorlagen-Nr.: V/2012/11145) wurde eine Änderung der Festsetzung 6.4 eingebracht und vom Stadtrat beschlossen. Diese lautet nunmehr: „Für die zur Erbringung der Linienverkehrsleistungen eingesetzten Beschäftigten ist eine Vergütung entsprechend dem jeweils geltenden Tarifvertrag Nahverkehr Land Sachsen-Anhalt (TV-N LSA) zu zahlen. ...“

Diese Regelung ist rechtswidrig und verstößt insbesondere gegen § 10 Abs. 2 des am 01.01.13 in Kraft getretenen Gesetzes über die Vergabe öffentlicher Aufträge in Sachsen-Anhalt (Landesvergabegesetz - LVG LSA). Danach dürfen bei der Vergabe von Leistungen über öffentliche Personennahverkehrsdienste Bieter, die nicht tarifgebunden sind, nur berücksichtigt werden, wenn sie sich bei der Angebotsabgabe schriftlich verpflichten, dass sie ihren Arbeitnehmern bei der Ausführung dieser Leistungen mindestens das im Land Sachsen-Anhalt für diese Leistung in einem einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehene Entgelt nach tarifvertraglich festgelegten Bedingungen zahlen. Ziel dieser Regelung ist es, dass Leistungen nur an Bieter vergeben werden sollen, die entweder tarifgebunden sind oder sich schriftlich verpflichten, ihre Arbeitnehmer nach einem für einschlägig und repräsentativ bestimmten Tarifvertrag zu bezahlen. Die durch den Stadtrat beschlossene Fassung der Festsetzung 6.4 schreibt einen speziellen Tarifvertrag (TV-N LSA) vor. Der TV-N LSA ist nicht als einschlägig und repräsentativ durch das Land Sachsen-Anhalt vorgegeben. Im öffentlichen Personennahverkehr gibt es zahlreiche weitere Tarifverträge. Die Beschränkung auf einen bestimmten Tarifvertrag würde Bieter ausschließen, die entweder nach einem anderen Tarifvertrag tarifgebunden sind oder sich schriftlich verpflichtet hätten, ihre Arbeitnehmer bei der Ausführung der Leistungen mindestens nach einem (anderen) Tarifvertrag mit einer tariffähigen Gewerkschaft zu bezahlen.

Der Nahverkehrsplan entfaltet seine ÖPNV-gestaltende Wirkung durch § 13 Abs. 2 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG), wonach die Genehmigungsbehörde eine Genehmigung verweigern kann, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem Nahverkehrsplan steht. Die Genehmigungsbehörde hat also den Nahverkehrsplan zu beachten, er stellt einen „abwägungserheblichen Belang“ dar. Eine Bindungs- und Außenwirkung ist ferner dadurch gegeben, dass der jeweils bestehende Nahverkehrsplan ausdrücklich zum Gegenstand des Verkehrsbedienungsfinanzierungsvertrags (VBFV) wird.

2. Durch Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. im Stadtrat (Vorlage-Nr.: V/2012/11137) ist die folgende Festsetzung 6.6 in den Nahverkehrsplan aufgenommen und beschlossen worden: „Bei einem Wechsel des Anbieters von Linienverkehrsleistungen ist das neu eintretende Verkehrsunternehmen zu verpflichten, die für die zu erbringende Verkehrsleistung erforderlichen Mitarbeiter des bisherigen Verkehrsunternehmens zu den im jeweils geltenden Tarifvertrag TVN-LSA vereinbarten Bedingungen zu übernehmen.“ Auch diese beschlossene Regelung ist rechtswidrig und verstößt gegen das Vergaberecht. Nach § 11 LVG LSA können öffentliche Auftraggeber verlangen, dass der ausgewählte Betreiber die Arbeitnehmer des bisherigen Betreibers übernimmt. Dies ist jedoch nur zu den Arbeitsbedingungen des bisherigen Betreibers möglich, so dass die Vorgabe eines speziel-

len Tarifvertrages (TV-N LSA) gegen diese gesetzliche Regelung verstößt und damit rechtswidrig ist. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

3. Zudem ist der Beschluss nachteilig für die Stadt. Wie oben bereits ausgeführt, gibt es im Verkehrsgewerbe zahlreiche gültige Tarifverträge, die teilweise geringere Tariflöhne enthalten, als das beispielsweise bei dem nunmehr in den Nahverkehrsplan eingefügten TV-N LSA der Fall ist. Diese anderen Tarifverträge werden bei den Subunternehmern der HAVAG direkt (Saalebus GmbH, OBS GmbH) und indirekt (Koßmann Omnibus GmbH) angewandt.

Eine Änderung des Nahverkehrsplans hat gemäß § 10 Abs. 3 des derzeit gültigen VBFV eine Anpassung dieses Vertrags mit entsprechenden Kostensteigerungen zur Folge. Dies bedeutet, dass sich der ÖPNV verteuert und der Bilanzverlust der HAVAG sich weiter vergrößert. Der Verlustausgleich erfolgt derzeit innerhalb der Stadtwerke Halle GmbH. Der Beschluss des Stadtrats führt daher entweder zur Verringerung der Gewinnzuführungen des Unternehmens an den Haushalt der Stadt oder (perspektivisch) wieder zur direkten Zuschussung durch eigene Haushaltsmittel.

Die Höhe des finanziellen Mehrbedarfs durch den Beschluss vom 12.12.12 lässt sich wie folgt beziffern: Der Mindestlohn gemäß Spartentarif Nahverkehr Sachsen-Anhalt (TV-N LSA) liegt zurzeit bei 11,15 Euro/ h. Daraus entstehen bei den Subunternehmern der HAVAG, die Löhne nach Haustarifverträgen mit ver.di und GÖD bzw. daran angelehnt (nur Koßmann GmbH) bezahlen, folgende Mehrbelastungen.

Saalebus GmbH	90.045 Euro/ Jahr
OBS GmbH	115.000 Euro/ Jahr
<u>Koßmann Omnibus GmbH</u>	<u>210.000 Euro/ Jahr</u>
gesamt:	ca. <u>415.000 Euro/ Jahr</u>

Diese Summe versteht sich als untere Grenze, da der Stundenlohn von 11,15 Euro nur bei Neueinstellungen zum Tragen kommt und bei vorhandenen Berufserfahrungen höher liegt. Der Betrag erhöht sich zurzeit noch um mindestens 25 %, da die OBS GmbH Schienenersatzverkehrsleistungen in dieser Größenordnung für die HAVAG fährt.

Es wäre der OBS GmbH nach Aussage des Geschäftsführers nicht mehr möglich, die Leistungen für die HAVAG zu erbringen. Die OBS GmbH müsste die Subunternehmerleistung an die HAVAG zurückgeben und die entsprechenden Beschäftigten entlassen.

Die HAVAG wäre nicht in der Lage, die Leistungen ohne Verzögerung zu kompensieren. Es käme zu Einschränkungen im Busverkehr. Unmittelbar müsste die HAVAG oder die Saalebus GmbH 36 neue Mitarbeiter einstellen und 10 Standardlinienbusse erwerben oder mieten bzw. leasen.

Die Personalkosten würden sich mit den o.g. Mehrkosten bei der OBS GmbH neutralisieren. Die Kosten für die benötigte Technik belaufen sich je nach Modell bei Anmietung oder Leasing auf ca. 400.000 Euro pro Jahr oder einmalig auf bis zu 2.000.000 Euro für den Kauf von Fahrzeugen. Somit kostet die Entscheidung des Stadtrats zur Forderung nach Bezahlung aller ÖSPV-Beschäftigten in Halle (Saale) gemäß TV-N LSA die HAVAG, daraus folgend die Stadtwerke und letztendlich die Stadt Halle (Saale) mindestens

815.000 Euro/ Jahr.

Die ursprünglich und hiermit erneut vorgelegte Fassung der Festsetzung 6.4 würde hingegen nur eine geringfügige Kostenerhöhung bei der Koßmann Omnibus GmbH bedeuten.

Vor- und Nachteile (gegenüber der Beschlussfassung vom 12.12.12)

PRO	CONTRA
• Rechtskonformität • finanzielle Einsparungen	• differenzierte Lohn- und Gehaltsniveaus der ÖPNV-Beschäftigten in Halle

Das Ergebnis der Familienfreundlichkeitsprüfung bleibt unverändert (positiv).