



## **Stellungnahme der Stadtwerke Münster zum Antrag A -R/0011/2016 der SPD**

Seitens der Stadtwerke wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzung des Antrags

A-R/0011/2016 mit erheblichen Kostensteigerungen für die Stadtwerke Münster - und damit auch für den Haushalt der Stadt Münster - verbunden wäre.

Bei Umsetzung des Antrags ist mit Kostensteigerungen von ca. 3,3 Mio. Euro p. a. vor Steuern zu rechnen, die vollständig durch die Stadtwerke Münster zu tragen wären. Diese verteilen sich auf folgende Positionen:

- Angleichung der Busfahrer der VSM (Tochtergesellschaft der Stadtwerke Münster) auf das Niveau des TV-N: ca. 1,7 Mio. Euro p.a.
- Angleichung der von Subunternehmern beschäftigten Busfahrer auf das Niveau des TV-N: ca. 1,4 Mio. Euro p. a. und entsprechender Ausgleich dieser Mehrkosten durch die SWMS
- Angleichung der bei der VSM beschäftigten Kontrolleure und sonstigen Mitarbeiter auf das Niveau des TV-N: 0,2 Mio. Euro p. a.

Zusätzliche Kosten für die Stadt Münster würden durch den Ausgleich von anderen einnahmeverantwortlichen Unternehmen inkl. der Subunternehmer dieser Unternehmen entstehen (siehe unten Ziffer 4).

Als Konsequenz dieser Mehrkosten wäre ab dem Jahr 2020 das Verkehrsdefizit nicht mehr durch die Ergebnisse der Energiesparte der Stadtwerke Münster zu decken. Mithin wäre ab diesem Jahr ein haushaltswirksamer Defizitausgleich der Stadt an die Stadtwerke Münster in Höhe von mindestens diesen Mehrkosten zu leisten.

Auch in der Zeit bis 2020 wäre die im Management Kontrakt vorgesehene Ausschüttung um diese politisch bedingten Mehrkosten haushaltswirksam zu kürzen.

Eine Fahrpreisanhebung zur Gegenfinanzierung müsste so hoch ausfallen, dass massive Fahrgastabwanderungen und damit voraussichtlich Arbeitsplatzverluste zu erwarten wären und ist daher für die Stadtwerke Münster keine realistische Option.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass die durch den Änderungsantrag bewirkten zusätzlichen Kosten als politisch motivierte Maßnahme voraussichtlich steuerlich nicht als Aufwand anerkannt würden und demnach als verdeckte Gewinnausschüttung zu versteuern wären. Somit ist davon auszugehen, dass zu den o. g. 3,3 Mio. Euro ein zusätzliches Steuerrisiko in Höhe von ca. 1 - 2 Mio. Euro hinzukommt.



Neben diesen wirtschaftlichen Argumenten sind rechtliche Risiken zu beachten:

1. Eine Festlegung von Entlohnungsgrundsätzen verletzt die gem. Art. 9 Abs. 3 GG verfassungsrechtlich geschützte Tarifautonomie, wonach allein die Tarifpartner -Arbeitgeber und Gewerkschaften, frei von staatlichen Eingriffen - Tarifverträge über das Arbeitsentgelt abschließen. Die Grenzen der Tarifautonomie hat der Gesetzgeber letztlich durch das Mindestlohngesetz gezogen, so dass Tarifverträge nicht unter diesem Niveau abgeschlossen werden dürfen. Der gesetzliche Mindestlohn bietet ausreichend Schutz vor Lohn- und Sozialdumping. Genau diese Argumentation hat das VG Düsseldorf dazu veranlasst, das Tariftreuegesetz NRW dem Verfassungsgericht NRW zur Prüfung vorzulegen. Es besteht damit ein Risiko, dass ein Gesetz, auf das der Änderungsantrag ausdrücklich Bezug nimmt, nicht im Einklang mit der Verfassung des Landes NRW steht. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass alle Arbeitgeber - die kommunalen Verkehrsunternehmen inkl. VSM und die privaten Busunternehmer - mittlerweile mit Verdi verhandelte Tarifverträge anwenden. Die durchschnittlichen Arbeitgeberkosten für einen VSM-Busfahrer von derzeit ca. 2.900 Euro pro Monat machen deutlich, dass die bestehenden Tarifverträge Sicherheit gegen Lohndumping für die bei den Stadtwerken bzw. VSM beschäftigten Mitarbeiter bieten.
2. Die im Anschluss an die 2018 auslaufende Betrauung geplante Vergabe einer Dienstleistungskonzession an die Stadtwerke Münster zur Durchführung der Verkehre setzt einen Mindestkostendeckungsgrad von über 50 % rein durch Fahrgelderlöse voraus (Kostendeckungsgrad Geschäftsjahr 2013 = 58,69 %). Jede Kostensteigerung beeinflusst den Kostendeckungsgrad negativ und birgt die Gefahr, den erforderlichen Mindestkostendeckungsgrad für eine Dienstleistungskonzession nicht zu erreichen. Zumindest aber wird der "Spielraum" zukünftige Kostensteigerungen durch andere Faktoren (Tarifabschlüsse; Energiekosten; Fahrgastzahlen etc. pp.) zu kompensieren drastisch verkürzt. Sollte der Kostendeckungsgrad nicht ausreichend sein, würde dies die beabsichtigte Direktvergabe des Stadtverkehrs Münster an die Stadtwerke Münster unmöglich machen.
3. Die Busfahrer der Subunternehmer der Stadtwerke Münster werden nicht ausschließlich auf dem Stadtgebiet Münster eingesetzt. Bei Ausweitung des Antrags der SPD auf die Subunternehmer müssten diese damit zukünftig zwei Betriebssparten voneinander abgrenzen und die dort eingesetzten Busfahrer unterschiedlich entlohnen. Dies erscheint aus der Betriebspraxis fast unmöglich. Es ist daher damit zu rechnen, dass diese Unternehmen gegen entsprechende Vorgaben der Stadt Münster klagen werden.



4. Andere Unternehmen mit Einnahmeverantwortung für den Busverkehr in Münster (z. B. Veelker, RVM, Westfalenbus) müssten in Entsprechung des SPD Antrags vermutlich ebenfalls zur Lohnanhebung gezwungen werden. Das gilt auch für die jeweiligen Subunternehmer dieser Unternehmen. Es ist nicht ersichtlich, wie der SPD Antrag auf diese Anbieter ausgeweitet werden kann. Es erscheint aber unzweifelhaft, dass Unternehmen wie z.B. Veelker voraussichtlich gegen solche Vorgaben der Stadt Münster klagen würden. Bei der RVM würde vermutlich eine Kompensation der Kostensteigerungen durch die Stadt Münster an die kommunalen RVM Gesellschafter von diesen eingefordert.
  
5. Auf einer Reihe von Linien bestehen zwischen SWMS und o.g. Unternehmen betriebliche Kooperationen, die den Münsteraner Stadtverkehr mit dem Regionalverkehr verzahnen (z.B. Warendorf/Sendenhorst - Münster Hbf - Gievenbeck). Gemäß NVP sollen diese Kooperationen weiter ausgebaut werden (z.B. Achse Altenberge - Münster Hbf - Ottmarsbocholt). Auf diesen die Stadtgrenze Münsters überschreitenden Linien käme es dann zu einer gebrochenen Fahrer-Dotierung: Im Stadtgebiet TV-N, im angrenzenden Regionalverkehr andere Ausgangstarifierung). Alle genannten Partner würden für die auferlegte höhere Fahrerdotierung von den Stadtwerken bzw. der Stadt Münster einen finanziellen Ausgleich verlangen.