

"Es war schon ein Kraftakt"

Interview mit Karl-Heinz Zimmermann

Beim Ringen um die Reform des Vergaberechts hatte die EVG starke Bündnispartner. Vor allem die Betriebsgruppe Eisenbahn der SPD-AfA (Arbeitsgemeinschaft für Arbeitnehmerfragen) um den Kollegen Karl-Heinz Zimmermann hat sich stark engagiert.

Karl-Heinz, warum hat sich die SPD-AfA bei diesem Thema so engagiert? Uns ging es darum, dass die EU-Verordnung 1370 in ein Bundesgesetz umgemünzt wird. Bisher hatten wir entsprechende Regelungen ja nur in den Landestariftreuegesetzen. Und dass eine solche Regelung jetzt in einem Bundesgesetz steht, ist der größte Erfolg, den wir alle gemeinsam errungen haben.

Was war euer Ausgangspunkt?

Wir haben schon immer argumentiert, dass es EU-Mitgliedsstaaten gibt, die die 1370 schon umgesetzt haben: Holland, Frankreich und andere. Richtig gestartet sind wir mit der Änderung der Vergaberichtlinien durch die EU-Kommission. Darin war enthalten, dass die Mitgliedsländer nationale Regelungen zu Sozialstandards und zur Personalübernahme festlegen können. Und da haben wir gesagt: Wir müssen an den Bund ran. Wir, das heißt, DGB, EVG auch die IG BAU, die ja in ihrem Bereich auch betroffen ist. Das war schon ein Kraftakt, alle davon zu überzeugen, dass der SPNV und der ÖPNV in das Vergaberecht rein müssen.

Ihr seid, wie es so schön heißt, „Klinken putzen“ gegangen...

Wichtig sind die persönlichen Gespräche mit den politisch Verantwortlichen. Es ist eben nicht damit getan, Briefe zu schreiben. Briefe bekommen die jeden Tag viele. Aber diese Briefe bleiben für den Empfänger anonym, wenn er den Absender nicht kennt. Der muss ein Gesicht dazu haben. Man muss zu den Menschen hingehen, und zwar dann, wenn sie Zeit haben, das muss dann auch schon mal abends sein.

Welche Widerstände gab es?

Anfangs sind wir auf kein großes Verständnis gestoßen, auch in unserer eigenen Partei. Viele unserer Gesprächspartner meinten, dass doch in den Landes-Tariftreuegesetzen alles geregelt sei. Erst allmählich haben wir sie überzeugt, angefangen mit den Verkehrs- und den Sozialpolitikern, dass eine bundeseinheitliche gesetzliche Regelung wichtig ist.

Wie kam der Umschwung zustande?

Durch die Anträge aus Schleswig-Holstein und NRW im Bundesrat. Vorher war ja Rheinland-Pfalz mit einem Antrag gescheitert, der die Muss-Regelung forderte. Der wurde vom Wirtschaftsausschuss kassiert und kam gar nicht erst ins Plenum. Wir haben dann die Realitäten anerkannt und gesagt, wenn wir weiterhin die Muss-Regelung fordern, haben wir am Ende vielleicht nicht mal mehr die Kann-Regelung. Als diese Anträge dann durch kamen, wurden auch Sigmar Gabriel und die Bundestagsfraktion hellhörig. Denn wenn das große Land NRW so etwas vorlegt, wird das nicht einfach zu den Akten gelegt.