

## Stellungnahme

---

zu den Referentenentwürfen für verschiedene Rechtsverordnungen  
zur Umsetzung des Bundestariftreuegesetzes

**DSLVB Bundesverband Spedition und Logistik e. V.**

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24  
10117 Berlin

Telefon: +49 30 4050228-0

E-Mail: [info@dslv.spediteure.de](mailto:info@dslv.spediteure.de)

[www.dslv.org](http://www.dslv.org) | [de.linkedin.com/company/spediteure](https://de.linkedin.com/company/spediteure)

Lobbyregister beim Deutschen Bundestag | Registernummer: R000415

Transparenz-Register der EU | Identifikationsnummer: 7455137131-52

Stand: 21. September 2026

## **Zu den Referentenentwürfen für drei Rechtsverordnungen zur Umsetzung des Bundesstariftreuegesetzes nimmt der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik wie folgt Stellung:**

### **Allgemeine Anmerkungen**

Der DSLV Bundesverband Spedition und Logistik bedankt sich für die Gelegenheit, zu den Referentenentwürfen für drei Rechtsverordnungen zur Umsetzung des Bundesstariftreuegesetzes (BTTG) Stellung nehmen zu können.

In diesem Zusammenhang wird unsere grundlegende Kritik an weiteren staatlichen Regulierungsmaßnahmen als vermeintliche Instrumente zur Erhöhung der Tarifbindung erneuert. Das Gesetz widerspricht der Zielsetzung des Koalitionsvertrags, Bürokratie abzubauen. Die Verknüpfung öffentlicher Aufträge mit Tarifvorgaben schafft zusätzliche Nachweis- und Kontrollpflichten, wodurch insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) die Teilnahme an öffentlichen Ausschreibungen weniger attraktiv wird. Das BTTG steuert eher den Zugang zu Vergabemärkten als die eigentliche Ursache sinkender Tarifbindung zu adressieren. Damit besteht die Gefahr, dass Betriebe öffentliche Aufträge meiden oder alternative Geschäftsmodelle suchen, anstatt sich tariflich zu binden.

Anreize für eine höhere Tarifbindung entstehen nicht aus einem restriktiveren Arbeits- und Sozialrechtsrahmen. Attraktivere und flexiblere Tarifverträge, die sowohl den Bedürfnissen moderner Unternehmen als auch den der Beschäftigten stärker Rechnung tragen sowie Öffnungsklauseln, um Tarifverträge auch für kleinere Betriebe praktikabler zu machen, wären ein geeigneterer Weg, um die Tarifbindung zu erhöhen.

Die vorliegenden Referentenentwürfe setzen diesen aus unserer Sicht verfehlten Ansatz fort. Daher besteht an mehreren Stellen Anpassungs- und Nachbesserungsbedarf.

### **A. Tariftreue-Zertifizierungsverfahrensverordnung – BTTGZertV-E**

#### **1. Frist zur Nachreichung von Unterlagen (§ 2 Abs. 3)**

Es ist nicht ersichtlich, weshalb Arbeitgebern für die Nachreichung erforderlicher Unterlagen lediglich eine Frist von zehn Tagen eingeräumt werden soll. Gerade bei größeren Unternehmensstrukturen kann die Zusammenstellung der erforderlichen Unterlagen einen erheblichen Aufwand verursachen. Die starre Frist sollte daher gestrichen oder zumindest deutlich verlängert werden.

## **2. Dreimonatiger Prüfungszeitraum (§ 5 Abs. 1)**

Die Festlegung der vergangenen drei Monate als „grundsätzliche Prüfungsgrundlage“ führt dazu, dass der Kreis der Unternehmen, die eine Zertifizierung erlangen können, faktisch auf bereits tarifgebundene oder dauerhaft tarifyanwendende Unternehmen beschränkt wird. Für nicht tarifgebundene Unternehmen werden die mit einer Zertifizierung verbundenen Vorteile regelmäßig durch die Kosten einer vollumfänglichen Tarifyanwendung über einen Zeitraum von drei Monaten aufgezehrt. Dies gilt insbesondere dann, wenn der konkrete öffentliche Auftrag nur einen deutlich kürzeren Zeitraum umfasst oder lediglich von einem begrenzten Teil der Belegschaft ausgeführt wird. Die vorgesehene Regelung geht damit über die Zielsetzung des BTTG hinaus, Wettbewerbsnachteile tarifgebundener Unternehmen bei der Vergabe öffentlicher Aufträge und Konzessionen des Bundes auszugleichen. Stattdessen entsteht ein erheblicher faktischer Druck zur umfassenden Tarifyanwendung beziehungsweise zur Tarifbindung.

Für die Zertifizierung sollte daher der Nachweis ausreichen, dass ein Unternehmen bei der Durchführung eines öffentlichen Auftrags die maßgeblichen tariflichen Arbeitsbedingungen tatsächlich eingehalten hat.

## **3. Gültigkeitsdauer des Zertifikates (§ 6 Abs. 3)**

Die vorgesehene Gültigkeitsdauer von zwölf Monaten steht in keinem angemessenen Verhältnis zu dem mit der Zertifizierung verbundenen Verwaltungsaufwand. Zur Gewährleistung eines spürbaren bürokratischen Entlastungseffekts sollte die Gültigkeitsdauer auf mindestens 36 Monate verlängert werden.

## **4. Entgeltlichkeit des Verfahrens (§ 7 Abs. 2 Nr. 1 und § 10)**

Das Bundesstariftreuegesetz führt für die betroffenen Unternehmen zu erheblichen zusätzlichen Dokumentations-, Nachweis- und Meldepflichten. Die Zertifizierung dient unter anderem dazu, den hieraus resultierenden Verwaltungsaufwand zumindest teilweise zu reduzieren. Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht sachgerecht, die Kosten des Zertifizierungsverfahrens den Unternehmen aufzuerlegen. Die Kosten sollten vielmehr vom Bund getragen werden, da das Verfahren durch gesetzliche Vorgaben veranlasst wird und im öffentlichen Interesse liegt.

# **B. Bundesstariftreuegesetz-Prüfstellen-Verordnung – BTTGPrüfV-E**

## **1. Frist zur Bereitstellung der Unterlagen (§ 3 Abs. 2)**

Die vorgesehene Frist von mindestens 14 Tagen für die Bereitstellung der angeforderten Unterlagen ist insbesondere bei umfangreichen Prüfungen oder dezentralen Unternehmensstrukturen nicht ausreichend. Sie sollte daher auf mindestens 31 Tage verlängert werden, um eine vollständige und ordnungsgemäße Mitwirkung der betroffenen Unternehmen zu ermöglichen.

## 2. Aufforderung zu Schadensersatzleistung (§ 5 Abs. 2 Nr. 1)

Die vorgesehene Befugnis der Prüfstelle, Unternehmen zur Leistung von Schadensersatz aufzufordern, findet im BTTG keine hinreichende gesetzliche Grundlage. Die Feststellung und Bezifferung etwaiger Schadensersatzansprüche obliegen grundsätzlich den hierfür zuständigen Gerichten beziehungsweise den Anspruchsberechtigten selbst.

Eine Aufforderung zur Herstellung rechtmäßiger Zustände kann sich daher lediglich auf die Nachgewährung tariflich geschuldeter Leistungen, insbesondere ausstehender Entgeltbestandteile, nicht gewährter Urlaubsansprüche oder vorenthaltener Ruhezeiten, beziehen.

## C. Bundestariftreuegesetz-Clearingstellen-Verordnung – BTTGClearingstellenV-E

### 1. Nicht-Beschlussfassung (§ 5 Abs. 7)

Kommt die Clearingstelle innerhalb der in Absatz 3 vorgesehenen Frist nicht zu einer Beschlussfassung, spricht dies dafür, dass eine rechtlich oder tatsächlich besonders komplexe Fallgestaltung vorliegt. In diesen Fällen erscheint es nicht sachgerecht, das Verfahren ohne weitere Berücksichtigung der Clearingstelle fortzuführen. Vielmehr sollten die Gründe für das Ausbleiben einer Beschlussfassung ermittelt und die Positionen der einzelnen Mitglieder angemessen berücksichtigt werden. Deshalb wird folgende Neufassung vorgeschlagen:

*„Kommt die Clearingstelle innerhalb der Frist nach Absatz 3 nicht zu einer Beschlussfassung, sind die Mitglieder einzeln zur Abgabe einer Stellungnahme aufzufordern. Die Frist nach Absatz 3 wird dafür erneut gesetzt. Nach Ablauf dieser Frist kann das Bundesministerium für Arbeit und Soziales das Verfahren gemäß § 5 des Bundestariftreuegesetzes unter Berücksichtigung der bis dahin eingegangenen Stellungnahmen fortführen.“*

Diese Regelung würde gewährleisten, dass die Fachkompetenz der Clearingstelle auch in komplexen oder strittigen Konstellationen angemessen in das Verfahren einfließt.

## Fazit

Ziel sollte es sein, die vorgesehenen Regelungen zumindest so auszugestalten, dass zusätzliche Bürokratie auf das zwingend erforderliche Maß begrenzt und die Teilnahme von Unternehmen an öffentlichen Vergabeverfahren nicht unnötig erschwert wird. Deshalb sollten die vorgetragenen Anmerkungen und Änderungsvorschläge im weiteren Verordnungsgebungsverfahren berücksichtigt werden.

-----

## Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien



Als Spitzen- und Bundesverband vertritt der DSLV über 15 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der deutschen Speditions- und Logistikunternehmen. Diese sind mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz von 123 Milliarden Euro ein wesentlicher Teil des drittgrößten Wirtschaftsbereichs Deutschlands (Stand: Oktober 2025).

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen über inhabergeführte Speditionshäuser mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird daher maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr und zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit Logistik und Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Speditions- und Logistikunternehmen. Die Landesverbände vertreten die Branche als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zolldienstleistung (CLECAT), der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU). Über diese internationalen Netzwerke nimmt der DSLV Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV bekennen sich zu den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union.