

Schleswig-Holsteinischer Landtag

Stenographischer Dienst

N i e d e r s c h r i f t

Wirtschaftsausschuss

47. Sitzung

am Mittwoch, dem 27. November 2002, 9:00 Uhr
im Sitzungszimmer des Landtages

Anwesende Abgeordnete

Roswitha Strauß (CDU)

Vorsitzende

Wolfgang Fuß (SPD)

i. V. von Klaus-Dieter Müller

Hermann Benker (SPD)

Birgit Herdejürgen (SPD)

Thomas Rother (SPD)

Bernd Schröder (SPD)

Uwe Eichelberg (CDU)

Dr. Trutz Graf Kerksenbrock (CDU)

Brita Schmitz-Hübsch (CDU)

Dr. Heiner Garg (FDP)

i. V. von Christel Aschmoneit-Lücke

Karl-Martin Hentschel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Weitere Abgeordnete

Dr. Trutz Graf Kerksenbrock (CDU)

Lars Harms (SSW)

Die Liste der **weiteren Anwesenden** befindet sich in der Sitzungsakte.

| Tagesordnung: | Seite |
|---|--------------|
| 1. Bau- und Finanzierungsvertrag über die Reaktivierung der Schienenstrecke Neumünster Süd - Bad Segeberg | 4 |
| Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr Umdruck 15/2668 | |
| 2. Strukturveränderungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Hamburg und in der Region (HVV-Erweiterung) verbunden mit der Einführung 1. Stufe SH-Tarif | 9 |
| Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr Umdruck 15/2670 | |
| 3. Anhörung | 12 |
| a) Entwurf eines Gesetzes zur tariflichen Entlohnung bei öffentlichen Aufträgen (Tariftreuegesetz) | |
| Gesetzentwurf der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Abgeordneten des SSW Drucksache 15/2094 | |
| b) Entwurf eines Gesetzes zur Einrichtung eines Registers über unzuverlässige Unternehmen | |
| Gesetzentwurf der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Drucksache 15/2149 | |

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, eröffnet die Sitzung um 9:04 Uhr und stellt die Beschlussfähigkeit des Ausschusses fest. Der Ausschuss hat auf die Bitte des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr hin die Punkte 1 und 2 zusätzlich in die Tagesordnung aufgenommen. Die Tagesordnung wird in der vorliegenden Fassung gebilligt.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung:

Bau- und Finanzierungsvertrag über die Reaktivierung der Schienenstrecke Neumünster Süd - Bad Segeberg

Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
Umdruck 15/2668

(überwiesen am 31. Oktober 2002 an den Finanzausschuss und den Wirtschaftsausschuss)

AL Dr. Eggers, Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, bemerkt, das Ministerium lege großen Wert darauf, dass der Wirtschaftsausschuss als der fachlich zuständige Ausschuss vor der Entscheidung des Finanzausschusses sein Votum bezüglich der Vorhaben abgebe.

Ergänzend zu der Vorlage des Ministeriums führt AL Dr. Eggers aus, der Ausschuss habe sich mit der Reaktivierung der Schienenstrecke Neumünster Süd - Bad Segeberg im Zusammenhang mit der Vergabe der Verkehrsleistungen an die AKN und die Hamburger Hochbahn befasst. Diese Bietergemeinschaft habe zwischenzeitlich zur Durchführung des Betriebs auf der Strecke eine gemeinsame Tochtergesellschaft, die NBE nordbahn, gegründet. Der planmäßige Betrieb solle am 15. Dezember 2002 aufgenommen werden.

Das Ministerium habe alle Anstrengungen unternommen, den Beteiligten bei der Lösung der in der Zwischenzeit aufgetretenen rechtlichen und technischen Probleme zu helfen. Letztlich müsse noch der Bau- und Finanzierungsvertrag abgeschlossen werden. Das Investitionsvolumen betrage 18,9 Millionen €. Die Finanzierung werde auf mehrere Schultern verteilt. Ein Finanzierungsanteil in Höhe von 12,9 Millionen € werde aus den Nahverkehrsanteilen gemäß dem Bundesschienenwegeausbaugesetz sichergestellt. Darüber hinaus würden die DB Netz AG und die DB Station und Service AG einen Eigenanteil in Höhe von 4,2 Millionen € leisten.

Neben den Baukostenzuschüssen für den Stationsbereich und für Eisenbahnkreuzungen müsse noch ein Teilbetrag in Höhe von 1,264 Millionen € vom Land Schleswig-Holstein finanziert werden. Der Landesanteil bewege sich deutlich unter der Größenordnung, die vom Ministerium zu Beginn der Maßnahme zugrunde gelegt worden sei. Die Details könnten dem vorliegenden Entwurf des Bau- und Finanzierungsvertrags entnommen werden.

Letztlich sei noch darauf hinzuweisen, dass mit dem Vertrag eine Bestellung der Trasse für den Zeitraum von 20 Jahren bestätigt werde. Die DB Netz AG habe in der Wirtschaftlichkeitsrechnung nachgewiesen, dass für die nächsten 20 Jahre Verkehre in dem erforderlichen Umfang durchgeführt werden könnten. Dies sei neben dem Finanzierungsanteil der wichtigste Regelungsinhalt des Vertrags.

Das Ministerium gehe davon aus, dass eine entsprechende Verkehrsnachfrage vorhanden sei. Den Prognosen zufolge werde täglich mit 12 000 Fahrgästen auf der Strecke Neumünster - Bad Segeberg gerechnet. Die Strecke solle im Stundentakt bedient werden.

Bis zur Fertigstellung des neuen Stellwerkes in Neumünster durch die AKN, das voraussichtlich in den Monaten April/Mai 2003, spätestens jedoch bis zum Juni 2003 übergeben werden solle, sei ein vorläufiger Betrieb vorgesehen.

Im Rahmen der Verhandlungen sei erreicht worden, pünktlich zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 den planmäßigen Betrieb gemäß dem Betriebsprogramm aufzunehmen.

Abg. Eichelberg fragt, warum der Bau- und Finanzierungsvertrag erst jetzt vorgelegt werde, zumal sich die Wiederinbetriebnahme der Strecke Neumünster - Bad Segeberg verzögert habe.

Der Abgeordnete bemängelt, aus der Vorlage des Ministeriums sei nicht ersichtlich, welche Maßnahmen zu Beginn der Planungen mit der DB Netz AG und der DB Station und Service AG vereinbart worden seien, welche Kosten hierfür veranschlagt worden seien und welches Ergebnis letztlich zu verzeichnen sei.

Angesichts der zwischenzeitlich aufgetretenen Probleme mit der Signaltechnik interessiere ihn außerdem, ob das Eisenbahnbundesamt rechtzeitig in die Planungen einbezogen worden sei.

AL Dr. Eggert antwortet, vonseiten der DB und der AKN sei die Realisierung des Vorhabens nicht mit der nötigen Konzentration betrieben worden. Das Management sei nicht optimal

gewesen. Die Vorlage des Vertragsentwurfs sei aufgrund der Beauftragung zusätzlicher Maßnahmen, etwa die Nachrüstung des Stellwerkes in Neumünster, um die Inbetriebnahme der Strecke zum 15. Dezember 2002 sicherzustellen, erst zum jetzigen Zeitpunkt möglich gewesen.

Das Ministerium sei mit diesem Ergebnis ebenfalls unzufrieden, betont AL Dr. Eggers. Die Verzögerungen seien zum Teil auf rechtliche Probleme zurückzuführen. Die Deutsche Bahn habe dem Vorhaben ursprünglich ablehnend gegenüber gestanden. Das Ministerium habe der DB daraufhin angeboten, die Strecke von der AKN pachten zu lassen. Die DB sei damit jedoch nicht einverstanden gewesen. Schließlich habe man sich sozusagen auf eine Planungs- und Betriebsgemeinschaft verständigt. Dennoch habe es eine gewisse Zeit gedauert, das Vorhaben auf den Weg zu bringen. Der Pachtvertrag, der für den kurzen Abschnitt der Strecke Neumünster - Neumünster Süd habe abgeschlossen werden sollen, sei nunmehr von beiden Seiten unterschrieben worden.

Das Zugangsverfahren, das für die Betriebsregelung beim Eisenbahnbundesamt laufe, sei noch nicht abgeschlossen. Das Ministerium habe diesbezüglich konstruktive Gespräche geführt, die erwarten ließen, dass das Eisenbahnbundesamt seine Zustimmung gebe.

Die Deutsche Bahn habe es zunächst für problematisch angesehen, für den Zeitraum bis zur Inbetriebnahme des neuen Stellwerkes auf der Strecke mit einer für den Fahrplan erforderlichen Geschwindigkeit von 100 km/h zu fahren. Insgesamt sei die Realisierung des Vorhabens sehr schwierig gewesen; alle Details könnten momentan nicht erläutert werden.

Zu der Finanzierung des Vorhabens sei zu bemerken, dass die DB selbst ermittle, welche technischen Maßnahmen für die Wiederinbetriebnahme der Strecke erforderlich seien und welche Kosten entstünden, und eine Wirtschaftlichkeitsrechnung erstelle. Möglicherweise sei noch eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeitsrechnung zu erwarten, schließt AL Dr. Eggers.

Abg. Hentschel führt aus, es sei begrüßenswert, dass das Vorhaben nach nunmehr sechseinhalb Jahren - im Jahr 1996 sei im Koalitionsvertrag die Reaktivierung der Schienenstrecke vereinbart worden - seiner Vollendung entgegengehe.

Es würde sich anbieten, die im Laufe der Jahre gesammelten umfangreichen Erfahrungen, auch hinsichtlich der Finanzierungsfrage, in einer Dokumentation zumindest für den internen Gebrauch zu veröffentlichen. Dies könnte für die politische Diskussion auf der Bundesebene hinsichtlich der Finanzierungsstrukturen des Bahnsystems und einer stärkeren Einflussnahme durch die Länder hilfreich sein.

Vorsitzende Abg. Strauß möchte wissen, ob dem Land bei Nichteinhaltung der Vorgaben, etwa der Taktfrequenz, zusätzliche Kosten entstünden und ob bei einer stärkeren Nutzung Abschläge zu erwarten seien.

AL Dr. Eggers antwortet, wenn sich die der Planung zugrunde liegende Bestellung von Verkehrsleistungen ändere, änderten sich auch die Daten für die Wirtschaftlichkeitsrechnung. In diesem Fall würden sich gegebenenfalls auch die Finanzierungsanteile des Landes verändern und das Land müsste zuzahlen. Wenn die Verkehre sozusagen in einem größeren Umfang als zugrunde gelegt kämen, würde sich das auf den Regentfaktor bei den Trassenpreisen auswirken. Eine gewisse Konsequenz sei in dem Vertragswerk enthalten; konkrete Zahlen könnten jedoch noch nicht genannt werden. Der Finanzierungsanteil des Landes, der mit 1,2 Millionen € veranschlagt worden sei, werde erst nach der Rechnungslegung genau feststehen. Allerdings könne davon ausgegangen werden, dass sich der Betrag eher verringern als erhöhen werde.

Abg. Eichelberg fragt, welche Auswirkungen eine Realisierung des Vorhabens der Bahn, die Strecke Neumünster Süd - Bad Segeberg zweispurig auszubauen und andere Verkehre über die Strecke zu leiten, womit in den nächsten 20 Jahren sicherlich zu rechnen sein werde, haben würde. Des Weiteren interessiere ihn, ob bereits jetzt das Ausfallrisiko über den Regentfaktor ausgeglichen werde.

Letztlich möchte der Abgeordnete wissen, wer für die Regressforderungen, die aufgrund der Bauverzögerungen entstanden seien, aufkommen müsse.

AL Dr. Eggers antwortet, derjenige, der die Verzögerung verursacht habe, trage die Kosten. Es sei jedoch schwierig, einen Nachweis zu erbringen. Dieser Punkt spiele auch bei den Überlegungen des Ministeriums eine Rolle und werde im Rahmen der Realisierung des Projektes noch einmal geprüft werden müssen. Das Land habe Verkehrsleistungen bestellt und sei sozusagen gewissen Regressforderungen der Bietergemeinschaft ausgesetzt.

Auf eine Frage der Vorsitzenden antwortet AL Dr. Eggers, es handele sich bei den Forderungen um eine Größenordnung von 150 000 bis 170 000 €. Er fährt fort, für den Regionalisierungsfaktor seien die Kosten der Inbetriebnahme und der Nutzung der Strecke maßgebend. Der Regionalisierungsfaktor werde nicht ausschließlich für die in Rede stehende Strecke ermittelt, sondern für das gesamte Schienennetz in Schleswig-Holstein. Der Regentfaktor von 1,1 setze sich aus vielen kleinen Beträgen zusammen.

In der Wirtschaftlichkeitsrechnung für das Vorhaben sei der Regionalisierungsfaktor noch nicht berücksichtigt worden. Deshalb bestehe die Chance, dass sich die Wirtschaftlichkeit verbessere. Wenn die DB Netz höhere Trasseneinnahmen erziele, sei eventuell ein geringerer Finanzierungsanteil des Landes erforderlich.

Vorsitzende Abg. Strauß schlägt sodann vor, die Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr zur Kenntnis zu nehmen.

Abg. Eichelberg wirft ein, die Fraktion der CDU sei mit dem Management des Vorhabens durch die Deutsche Bahn nicht zufrieden. Sie schließe sich dem Vorschlag von Abg. Hentschel an, einmal eine Dokumentation zu erstellen.

AL Dr. Eggers bemerkt, das Ministerium werde an dem Vorhaben der Regionalisierung der Schienennahverkehrsinfrastruktur weiter arbeiten. Er gebe zu bedenken, dass für die Umsetzung dieses Vorhabens eine positive Stimmung bei der Deutschen Bahn erzeugt werden müsse. Es sei fraglich, ob mit einer Dokumentation nicht das Gegenteil erreicht würde. Stattdessen sollte die Überzeugungsarbeit fortgesetzt werden. Es seien erste Anzeichen erkennbar, dass sich die DB im Bereich der Regionalnetze möglicherweise bewegen werde.

Vorsitzende Abg. Strauß stellt klar, die Dokumentation sei für den internen Gebrauch gedacht, um sozusagen Kenntnisse weiterzugeben und unterstützend zu wirken. Der Ausschuss sei sich darin einig, dass es gewisse Empfindlichkeiten bei der DB gebe.

AL Dr. Eggers bietet an, ein Hintergrundgespräch zu führen. - Dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Die Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr wird vom Ausschuss zur Kenntnis genommen.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung:

Strukturveränderungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Hamburg und in der Region (HVV-Erweiterung), verbunden mit der Einführung 1. Stufe SH-Tarif

Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
Umdruck 15/2670

(überwiesen am 11. November 2002 an den Finanzausschuss und den Wirtschaftsausschuss)

AL Dr. Eggers legt ergänzend zu der Vorlage des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr dar, die Erweiterung des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) werde bereits seit einiger Zeit verfolgt. Von der kommunalen Seite sei seit der Gründung des HVV eine Erweiterung auf den Hamburg-Randbereich gefordert worden. Zunächst habe man jedoch im bestehenden Verbundgebiet eine Konsolidierung erreichen wollen.

Dem Vorhaben seien lange und schwierige Verhandlungen sowie gutachterliche Untersuchungen vorausgegangen, um unter anderem die finanziellen Auswirkungen auf die Aufgabenträger abschätzen zu können.

In der Vorlage seien die jährlichen Kosten und die einmaligen Kosten, die für das Land entstünden, zusammengestellt worden. Neben dem Land müssten auch die Aufgabenträger, die Freie und Hansestadt Hamburg sowie die vier Hamburg-Randkreise, zusätzliche Kosten mittragen. Letztlich werde aber eine deutliche Verbesserung der Verkehrsbedienung im Hamburg-Randgebiet erreicht.

Im Zusammenhang mit der HVV-Erweiterung habe das Ministeriums die Einführung eines landesweiten Tarifkonzepts nach dem Motto „Ein Tarif, ein Fahrschein, ein Fahrplan“, den SH-Tarif, betrieben. Zunächst werde der SH-Tarif im Schienenpersonennahverkehr eingeführt. Für den Fahrgast werde es Betreiber unabhängig nur noch einen Tarif geben. Darüber hinaus werde die Verbesserung erreicht, dass für Fahrten nach Hamburg die Nutzung weiterer Verkehrsmittel in Hamburg im Fahrpreis inbegriffen sei.

Der SH-Tarif solle in einer zweiten Stufe landesweit im öffentlichen Personennahverkehr eingeführt werden. Diesbezüglich werde gegenwärtig mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen verhandelt. Die Verkehrsunternehmen hätten zu dem Konzept, den SH-

Tarif im ÖPNV einzuführen, einen Alternativvorschlag unterbreitet. Das Ministerium sei mit den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern darüber im Gespräch. Eine Lösung könne nur im Konsens aller Beteiligten herbeigeführt werden. Es bestehe ein gemeinsames Interesse daran, die Kosten für die Aufgabenträger und die Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen in Grenzen zu halten.

Die Landesregierung erhoffe sich von dem Schleswig-Holstein-Tarif und der HVV-Erweiterung eine Verbesserung der Attraktivität des Bahn- und Busverkehrs, die zu einer Steigerung des Fahrgastaufkommens führen werde und letztlich für die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen positive Auswirkungen haben werde.

Abg. Eichelberg fragt, ob es größere Abweichungen gegenüber der im Jahr 1999 mit der Freien und Hansestadt Hamburg und den vier Hamburg-Randkreisen getroffenen öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen gebe.

Des Weiteren möchte er wissen, ob das von dem Gutachter abgeschätzte BahnCard-Risiko auch für Busse gelte. Außerdem interessiere ihn, ob der in dem Vertragsentwurf zusätzlich vereinbarte Ausbau der Strecke Hamburg - Ahrensburg und die bessere Verbindung auf der Schienenstrecke Kaltenkirchen - Eidelstedt - Hamburg in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden seien.

Letztlich bittet der Abgeordnete um eine Hintergrundinformation bezüglich der Garantie der Alteinnahmen, die das Land gegenüber den Verkehrsunternehmen geben müsse.

Frau Himstedt vom Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr antwortet, bezüglich der Frage nach den öffentlich-rechtlichen Vereinbarungen sei zu bemerken, dass das Land den Alt-HVV unterstütz habe und dies auch weiterhin tun werde. Bezüglich der Finanzierungsgrundlagen der HVV-Erweiterung sei mit den Aufgabenträgern vereinbart worden, dass diese im Rahmen ihrer Zuständigkeit die Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste für das jeweilige Verkehrsgebiet übernehmen. Das Land übernehme im Zuge der HVV-Erweiterung nur Lasten, die auf der Schiene entstünden. Die in der Vorlage aufgeführten Beträge müssten den im Haushalt veranschlagten Kosten für den Alt-HVV hinzugerechnet werden.

Frau Himstedt fährt fort, das BahnCard-Risiko resultiere daraus, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt das Kundenverhalten angesichts der geänderten Rahmenbedingungen bei der BahnCard noch nicht abgeschätzt werden könne. Der Gutachter habe vorsorglich ein zusätzliches Risiko abgeschätzt, das sich aus einem veränderten Kundenverhalten ergeben könnte. Ob

und wie die BahnCard bei der Einführung der zweiten Stufe des SH-Tarifs für Bahn und Busse gehandelt werde, sei noch zu klären.

Der Diskussionsstand sei der, dass die BahnCard mindestens für ein Jahr auch weiterhin im Busverkehr anerkannt werden solle. Für auslaufende BahnCards werde es 50 % Rabatt geben, wobei die alte BahnCard gegen eine Resterstattung umgetauscht werden könne. Für die neue BahnCard gebe es eine 25%ige Ermäßigung.

AL Dr. Eggers führt aus, das Ministerium habe die Strecke Hamburg - Ahrensburg bezüglich einer Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Zunächst sei eine Grobbewertung vorgesehen. Das Ergebnis liege dem Ministerium noch nicht vor.

Vorsitzende Abg. Strauß schlägt vor, die Vorlage des Ministeriums zur Kenntnis zu nehmen. - Dagegen erhebt sich kein Widerspruch.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung:

Anhörung

a) Entwurf eines Gesetzes zur tariflichen Entlohnung bei öffentlichen Aufträgen (Tariftreuegesetz)

Gesetzentwurf der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
sowie der Abgeordneten des SSW
Drucksache 15/2094

hierzu: Umdrucke 15/2566, 15/2578, 15/2589, 15/2608, 15/2648, 15/2657,
15/2661, 15/2678 bis 15/2680, 15/2693, 15/2698,
15/2700, 15/2705, 15/2708, 15/2709, 15/2742, 15/2743,
15/2745 bis 15/2748, 15/2758 bis 15/2762

(überwiesen am 13. September 2002 an den Wirtschaftsausschuss und den
Innen- und Rechtsausschuss)

b) Entwurf eines Gesetzes zur Einrichtung eines Registers über unzuverlässige Unternehmen

Gesetzentwurf der Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 15/2149

(überwiesen am 10. Oktober 2002)

St Rocca äußert sich im Sinne der Stellungnahmen des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr, die als Umdrucke 15/2698 und 15/2758 an die Ausschussmitglieder verteilt worden sind.

Die Frage des Abg. Harms, ob durch ein Tariftreuegesetz in die so genannte negative Koalitionsfreiheit eingegriffen werde, verneint der Staatssekretär.

Abg. Benker möchte wissen, ob der Staatssekretär die Befristung des Tariftreuegesetzes auf fünf Jahre für ausreichend halte, abgesehen davon, dass eine solche Regelung ungewöhnlich sei.

St Rocca antwortet, es sei durchaus sinnvoll, bei Erlassen und Gesetzen eine Befristung vorzunehmen, um die Wirksamkeit zu evaluieren. Wenn sich der Markt wieder selbst reguliere, sei ein Tariftreuegesetz überflüssig.

Abg. Eichelberg fragt, ob das Ministerium der Ansicht sei, dass die Regelung in § 3 Abs. 2, dass der öffentliche Auftraggeber oder Aufgabenträger bei mehreren einschlägigen Tarifverträgen am Ort der Leistungsausführung den anzuwendenden Tarifvertrag unter Abwägung aller Umstände nach billigem Ermessen bestimme, vor Gericht Bestand haben werde.

St Rocca antwortet, er halte ein solches Verfahren für einen wirtschaftlichen und praktikablen Weg. Die Bestimmung werde den Prüfungen des Ministeriums zufolge rechtlich standhalten.

Vorsitzende Abg. Strauß führt aus, sie habe eine Reihe von Fragen bezüglich der Praktikabilität der Regelungen für die Betriebe. Nach § 5 Abs. 2 des Gesetzentwurfs frage der öffentliche Auftraggeber die jeweils einschlägigen Lohn- und Gehaltstarife beim Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Verbraucherschutz ab. Nach § 5 Abs. 1 benenne der öffentliche Auftraggeber die einschlägigen Lohn- und Gehaltstarife in der Bekanntmachung des Auftrags und in den Vergabeunterlagen und nach § 3 Abs. 2 bestimme der öffentliche Auftraggeber den anzuwendenden Tarif unter Abwägung aller Umstände nach billigem Ermessen.

Ein Handwerksbetrieb oder ein Busunternehmen arbeite jedoch nicht nur für die öffentliche Hand. Deshalb interessiere sie, ob bereits bei der Ausschreibung eines Auftrags bekannt sein müsse, nach welchen Tarifen kalkuliert werden müsse. Des Weiteren möchte sie wissen, welcher Lohn beispielsweise einem Arbeitnehmer zu zahlen sei, der von einem Handwerksbetrieb, der sich nicht an den abgeschlossenen Tarifvertrag halte, auf mehreren Baustellen eingesetzt werde, und wie die Einhaltung der vorgeschriebenen Tarife kontrolliert werden könne.

Die Vorsitzende fährt fort, im Baugewerbe seien Mindestlöhne rechtlich zulässig. Sie interessiere, ob sich ein Unternehmer, der sich in einer angespannten Lage unter Abwägung aller Umstände mit der Belegschaft darauf einige, für einen gewissen Zeitraum Mindestlöhne zu zahlen, an einem öffentlichen Auftrag beteiligen könne.

Schließlich möchte die Vorsitzende wissen, ob aufgrund des Hartz-Konzepts, bei dessen Umsetzung Arbeitslose auch zu anderen Konditionen eingestellt werden könnten, Auswirkungen für Unternehmen zu befürchten seien, die öffentliche Aufträge beehrten.

St Rocca erwidert, vonseiten der Bauunternehmen seien keine Bedenken hinsichtlich der Praktikabilität des Gesetzes geäußert worden. Das Ministerium sei der Auffassung, dass durch

ein transparentes Verfahren, in dem sich der öffentliche Auftraggeber durch die Abgabe einer verbindlichen Erklärung verpflichte, das vertraglich vereinbarte Arbeitsentgelt zu zahlen, eine Kontrolle möglich sei.

Herr Klehn, Hauptgeschäftsführer des Landesinnungsverbandes des Dachdeckerhandwerks Schleswig-Holstein, führt ergänzend aus, bezüglich der Kontrolle der Einhaltung der Verpflichtung, mindestens die am Ort der Leistungsausführung einschlägigen Lohn- und Gehaltstarife zu zahlen, sei die bayerische Regelung praktikabel. Diese sehe vor, dass der Auftraggeber ein von der Landesregierung entwickeltes Formular auszufüllen habe, in dem er versichere, die einschlägigen Lohn- und Gehaltstarife zu zahlen. Nach einem Zeitraum von ein bis zwei Jahren würden stichprobenartig Kontrollen bezüglich der Einhaltung der Tarife durchgeführt; bei Nichteinhaltung seien Sanktionen bis hin zum Ausschluss des öffentlichen Auftraggebers von der Vergabe öffentlicher Aufträge für die Dauer von bis zu drei Jahren fällig. Diese Regelung entfalte einen ausreichenden Druckeffekt, um das durchzusetzen, was der Unternehmer versichert habe.

Vorsitzende Abg. Strauß legt dar, der strittige Punkt sei nicht die Einhaltung der Tariftreue, sondern sozusagen der Lohn der Baustelle. Hierbei handele es sich um einen staatlich festgelegten Lohn. Es sei jedoch fraglich, wie in dem Fall, wenn an einer Baumaßnahme unterschiedliche Gewerke beteiligt seien, die Tarifzuordnung erfolgen solle und wie die Exekutive sicherstellen wolle, dass Unternehmer und Arbeitnehmer Rechtsicherheit hätten. Eine Kontrolle der Einhaltung der sich aus dem Gesetz ergebenden Verpflichtungen sei insbesondere dann schwierig, wenn beispielsweise ein Arbeitnehmer zu 30 % auf einer öffentlichen Baustelle und zu 70 % im nichtöffentlichen Bereich eingesetzt sei. Hinzu komme, dass für den Unternehmer ein sehr hoher bürokratischer Aufwand entstehe.

Herr Sachse vom Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr merkt an, der bürokratische Aufwand werde nicht sehr hoch sein. Ansonsten hätte die Bauwirtschaft nicht für die Aufnahme der Regelung plädiert. Die Bauwirtschaft halte die Regelung für praktikabel. Wenn es mehrere Gewerke und mehrere Tarifverträge am Ort der Leistungserstellung gebe, müsse der Anbieter bei der Abgabe seines Angebotes angeben, nach welchen Tarifverträgen er entlohne. Dies werde die Grundlage für die Bewertung des Auftrages sein.

Herr Klehn ergänzt, für jede Baustelle werde ein Baustellenzettel geführt, auf dem festgehalten werde, wie viele Stunden der betreffende Arbeitnehmer auf der Baustelle gearbeitet habe. Anhand dieser Unterlage könne die Entlohnung festgelegt werden.

Vorsitzende Abg. Strauß wirft ein, strittig sei der Punkt, ob in dem Fall, wenn ein Unternehmen aus einer Region mit einem niedrigen Tarif in einem Gebiet mit einem hohen Tarif einen Auftrag begehre und diesen auch erhalte, auf der Baustelle den höheren Lohn zahlen müsse. Diese Frage sei in dem Gesetzentwurf nicht eindeutig geklärt.

Das Wirtschaftsministerium halte die Regelung für praktikabel, dass bei Geltung mehrerer Tarife am Ort der Leistungsausführung entsprechend dem Entwurf der öffentliche Auftraggeber den anzuwendenden Tarif unter Abwägung aller Umstände nach billigem Ermessen bestimme. Der Staatssekretär habe in der Stellungnahme unter anderem ausgeführt, dass diese Regelung den Interessen des öffentlichen Auftraggebers Rechnung trage, Streitigkeiten vermeide und den bürokratischen Aufwand verringere. Dies gelte insbesondere, wenn ein repräsentativer Tarif ausgewählt werden müsste; Firmentarife sollten nicht ausgeschlossen werden.

Die Vorsitzende fragt, ob darunter zu verstehen sei, dass eine Firma, deren Firmentarif unter dem am Ort der Leistungserbringung geltenden Tarif liege, diesen Tarif anbieten könne.

Herr Klehn erläutert, die ausschreibende Stelle bzw. der Auftraggeber bestimme, nach welchem Tarif die Arbeitnehmer zu bezahlen seien. Die ausschreibende Stelle erfahre die einschlägigen Lohn- und Gehaltstarife durch die Einholung einer Auskunft bei der Tarifmeldestelle des Ministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Verbraucherschutz.

Auf die Frage der Vorsitzenden, ob ein festgelegter Tarif Bestandteil der Vertragsunterlagen sein müsse, antwortet Herr Klehn, in den Ausschreibungsunterlagen müsse genannt werden, für welches Gewerk welcher Tarif anzuwenden sei.

Abg. Dr. Wadephul bemerkt, damit werde unterstellt, dass der Tarifvertrag, der für das Unternehmen vereinbart worden sei, nicht anwendbar sei. Der Abgeordnete fragt, ob eine rechtliche Prüfung der Regelung im Hinblick auf einen Verstoß gegen Artikel 9 Abs. 3 der Verfassung des Landes Schleswig-Holstein stattgefunden habe.

Abg. Dr. Wadephul fährt fort, die öffentlich-rechtlichen Körperschaften befänden sich in einem Interessenkonflikt. Der Auftragnehmer sei gehalten, den Auftrag so billig wie möglich auszuführen und angesichts der Haushaltslage des Landes und der Kommunen einen Tarifvertrag zu wählen, der für den eigenen öffentlichen Haushalt günstig sei. Einerseits bestehe also die gesetzliche Verpflichtung zur Sparsamkeit, andererseits würden die rechtlichen Normierungen in dem neuen Gesetz zu einer Verteuerung öffentlicher Bauaufträge führen, wodurch den Kommunen Mehrkosten entstünden. Der Städteverband Schleswig-Holstein habe im Rahmen seiner Stellungnahme deutlich gemacht, dass das Land aus Konnexitätsgründen die

Mehrkosten ausgleichen müsste. Der Abgeordnete fragt, ob die Vertreter des Ministeriums diese Auffassung teilen.

St Rocca antwortet, er halte es nicht für einen Eingriff in die Tarifautonomie, wenn im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens von den bestehenden Tarifen eines Unternehmens abgewichen werde. Er gehe davon aus, dass in dem Fall, wenn ein Unternehmen von den eigenen Regelungen abweiche, dies im Einvernehmen mit den Mitarbeitern erfolge, denn die Mitarbeiter seien daran interessiert, beschäftigt zu sein.

Herr Sachse führt ergänzend aus, die Landesregierung habe die Bestimmungen des Gesetzesentwurfs sehr genau geprüft und sie auch mit den Gesetzen anderer Bundesländer, etwa des Freistaates Bayern oder des Saarlandes, verglichen. Die Landesregierung sei der Auffassung, dass das Tariftreuegesetz verfassungsrechtlich Bestand haben werde.

Herr Sachse fährt fort, die Landesregierung halte die Befristung des Gesetzes auch aus wirtschaftspolitischen Gründen für wichtig, um Unternehmen, deren Existenz durch Wettbewerbsverzerrungen bedroht sei, zu helfen. Da nicht abgeschätzt werden könne, wie lange das gestörte Gleichgewicht der Kräfte anhalten werde, halte das Wirtschaftsministerium eine Befristung der Geltungsdauer des Gesetzes für einen Zeitraum von fünf Jahren für sinnvoll.

Bezüglich des von Abg. Dr. Wadephul angesprochenen Interessenkonflikts der öffentlichen Hand sei zu bemerken, dass der kommunale Bereich von dem Gesetzesentwurf nicht betroffen sei. Die Landesregierung hoffe allerdings, dass das Gesetz insofern eine Vorbildwirkung haben werde, als sich die Kommunen ihrer Verantwortung für die heimische Wirtschaft bewusst würden. Die öffentlichen Auftraggeber des Landes würden durch das Tariftreuegesetz verpflichtet, entsprechend zu handeln. Mögliche Mehrkosten entstünden an dieser Stelle.

Abg. Fuß fragt, ob St Rocca ihm erstens darin zustimme, dass die Registrierung eine notwendige Voraussetzung zur Rechtsgültigkeit eines Tarifvertrages sei und dass es zweitens bereits schon heute konkurrierende Tarifverträge gebe, nämlich Flächentarifverträge und Haustarifverträge, die im Tarifregister registriert seien und dass es insofern gängige Praxis sei, dass es am gleichen Ort unterschiedliche Tarifnormen gebe, was die Notwendigkeit und die Zielsetzung des vorliegenden Gesetzesentwurfs unterstreiche.

Drittens gebe es im Baugewerbe eine Reihe von gesetzlichen Normen, die die von dem Abg. Dr. Wadephul angesprochene Frage der Gültigkeit von Tarifverträgen ebenfalls berührten, etwa Arbeitsplatzverordnungen und ähnliche Regelungen.

St Rocca stimmt den Ausführungen des Abg. Fuß zu.

Vorsitzende Abg. Strauß legt dar, die Tarifverträge würden von den Gewerkschaften und den Unternehmen erarbeitet und beschlossen. Aus dem Gleichgewicht der Kräfte ergäben sich unterschiedliche Tarife. Es sei nicht einleuchtend, warum die unterschiedlichen Tarife, die durch die Tarifpartner gleichgewichtig abgeschlossen worden seien, zu Wettbewerbsverzerrungen führen sollten und es eines staatlich festgelegten Lohns bedürfe, um diese Wettbewerbsverzerrungen aufzulösen.

St Rocca erläutert, die Wettbewerbsverzerrung habe vielerlei Gründe, unter anderem die illegale Beschäftigung. Durch ein Tariftreugesetz mit entsprechenden Sanktionsmöglichkeiten bei Tarifverstößen solle erreicht werden, dass die Unternehmen ihre Mitarbeiter nach Tarif entlohnten und sich nicht etwa durch eine Mischkalkulation Vorteile gegenüber denjenigen Unternehmen verschafften, die sich korrekt verhielten.

Abg. Hentschel führt aus, in dem Fall, wenn der Tarif eines Unternehmens höher sei als der der Ausschreibung zugrunde liegende Tarif, müsse das Unternehmen auch weiterhin den höheren Lohn auf der Grundlage des geltenden Tarifvertrages zahlen. Wenn jedoch in der Ausschreibung eine höhere Bezahlung zur Norm gemacht werde als nach dem geltenden Tarifvertrag des Unternehmens, müsse das Unternehmen seine Beschäftigten für den Auftrag höher bezahlen als nach dem eigenen Tarifvertrag. Dies sei eine spezielle Bezahlung für den entsprechenden Auftrag. Eine Firma sei nicht daran gehindert, höher als nach dem geltenden Tarif zu zahlen, sie sei jedoch verpflichtet, die Beschäftigten nach Tarif zu bezahlen.

St Rocca bestätigt dies. Er fügt hinzu, in diesem Fall erfolge eine Entlohnung nach dem Tarif der Leistungserstellung.

Abg. Eichelberg fragt, ob für die Auftraggeber des öffentlichen Personennahverkehrs, die Kommunen, das Konnexitätsprinzip gelte.

St Rocca antwortet, er sei nicht der Auffassung, dass in diesem Bereich das Konnexitätsprinzip gelte, und fährt fort, die Landesregierung vertrete den Standpunkt, dass der bürokratische Aufwand für mittelständische Unternehmen vermieden werden solle. Die Landesregierung werde deshalb, sofern das Tariftreugesetz verabschiedet werde, gemeinsam mit den Tarifpartnern nach unbürokratischen Wegen der Umsetzung suchen. Sowohl die Bauwirtschaft als auch die Gewerkschaften hätten Interesse signalisiert, an einer Regelung mitzuwirken, die für die Unternehmen praktikabel sei.

Abg. Dr. Wadephul fragt, ob St Rocca tatsächlich der Auffassung sei, dass aufgrund der Einbeziehung des öffentlichen Personennahverkehrs in den Regelungsbereich des Gesetzes keine finanziellen Auswirkungen auf die kommunale Ebene entstehen würden. Des Weiteren bittet der Abgeordnete um Erläuterung, warum das Konnexitätsprinzip im kommunalen Bereich nicht gelte.

St Rocca antwortet, Schätzungen zufolge würden sich in der Bauwirtschaft die Kosten um ca. 5 % erhöhen. Zum ÖPNV lägen der Landesregierung keine Angaben vor.

Die Beantwortung der Frage bezüglich der Konnexität werde er dem Ausschuss zu gegebener Zeit schriftlich nachreichen. - Der Ausschuss ist damit einverstanden.

Vorsitzende Abg. Strauß bemerkt, in den vorliegenden Stellungnahmen und in der Diskussion auf Bundesebene werde von Kostensteigerungen im Baubereich in Höhe von 5 % und im öffentlichen Personennahverkehr, der auf kommunaler Ebene bestellt und im Wesentlichen bezahlt werde, in Höhe von 15 % ausgegangen. Um die Kostensteigerungen aufzufangen, müsste eventuell mit der Reduzierung von Leistungen und dem Verlust von Arbeitsplätzen gerechnet werden.

Abg. Benker äußert, mit dem Gesetzentwurf solle sichergestellt werden, dass vor Ort tarifgerecht entlohnt werde. Bei unterschiedlichen Tarifen solle der repräsentative Tarifvertrag, nämlich der Tarifvertrag, der für die Mehrzahl der Arbeitnehmer vor Ort gelte, zur Anwendung kommen. Bei Abweichungen von mehr als 10 % vom Tariflohn könne eine Nachprüfung durchgeführt werden. In der Regel werde jedoch nicht von vornherein bei jedem Angebot eine Betriebskontrolle erfolgen.

St Rocca bestätigt dies.

Vorsitzende Abg. Strauß bemerkt, nach der VOB sei bei Dumpingangeboten schon jetzt eine Nachprüfungspflicht vorgeschrieben.

Nach der Fragerunde kommen nunmehr die Handwerksverbände zur Anhörung.

Herr Richter trägt die Stellungnahme des Wirtschaftsverbandes Handwerk Schleswig-Holstein e. V. vor, die an die Ausschussmitglieder gesondert verteilt worden ist (s. Umdrucke 15/2763 und 15/2708).

Herr Arp vom Landesinnungsverband des Dachdeckerhandwerks Schleswig-Holstein legt Folgendes dar:

Der Landesinnungsverband vertritt 340 Betriebe mit ca. 2 000 Mitarbeitern. Diese sind von den Wettbewerbsverzerrungen und der unterschiedlichen Tarifgestaltung zwischen den neuen und den alten Bundesländern massiv betroffen. So liegt der Ecklohn in Schleswig-Holstein bei 14,90 € und der Mittellohn bei 13,34 €. In Mecklenburg-Vorpommern beträgt der Mittellohn 9,55 €. Die Differenz beträgt also 3,79 €. Diese Größen sind durch die Sozialkassen ermittelt worden und somit relativ verlässlich. Werden die lohngelunden Kosten und die Lohnzusatzkosten hinzugerechnet, ergibt sich sogar eine Differenz von 7,20 €. Dadurch entsteht ein klarer Wettbewerbsvorteil für die Handwerksbetriebe in Mecklenburg-Vorpommern, was sich insbesondere auf die grenznahen Betriebe in Schleswig-Holstein ungünstig auswirkt.

Der Landesinnungsverband vertritt insbesondere kleine Betriebe mit bis zu fünf Mitarbeitern; die größeren Betriebe sind sicherlich ebenfalls erheblich von den Wettbewerbsnachteilen betroffen. Durch den besonderen Druck ist auch die Verbandsnachbarschaft stark gefährdet. Es baut sich sozusagen eine Lohn- oder Dumpingmauer auf. Dies darf nicht geschehen. Deshalb würde es der Landesinnungsverband der Dachdecker sehr begrüßen, wenn die starke Wettbewerbsverzerrung im öffentlichen Auftragsbereich durch ein Tariftreuegesetz verringert werden könnte.

Der Landesinnungsverband hält jedoch den im Gesetzentwurf vorgesehenen Schwellenwert von 20 000 € für zu hoch. Bei der momentanen Auftragslage handelt es sich bei Aufträgen ab einem Auftragswert von 20 000 € bereits um Großaufträge. Die Eingangsgröße müsste vielmehr bei 5 000 € liegen.

Herr Klehn vom Landesinnungsverband des Dachdeckerhandwerks Schleswig-Holstein äußert sich ergänzend wie folgt:

Für das Dachdeckerhandwerk in Mecklenburg-Vorpommern und in Schleswig-Holstein sowie im gesamten Bundesgebiet ist ein einheitlicher Tariflohn, der so genannte Ecklohn, in Höhe von 14,90 € festgelegt worden. Trotz dieses einheitlichen Lohns gibt es ein Lohngefälle zwischen Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Dies trifft übrigens für alle neuen Bundesländer zu. Dort werden die Beschäftigten unter Tarif bezahlt; der Lohn liegt ungefähr bei 72 % des Lohns, der in den alten Bundesländern gezahlt wird. Es kommt nicht darauf an, nach welchem Tarif bezahlt wird; dies sind Nuancen. Im Bauhauptgewerbe gibt es kaum Firmentarife.

Deshalb ist es wichtig, zumindest bei öffentlichen Aufträgen, das schleswig-holsteinische Bauhandwerk vor Dumpingangeboten aus anderen Bundesländern zu schützen. Das kann mit einem Tariftreuegesetz teilweise erreicht werden.

Herr Mietschke von der Kreishandwerkerschaft Ostholstein für die Kreise Ostholstein und Plön äußert sich im Sinne der schriftlichen Stellungnahme, die an die Ausschussmitglieder als Umdruck 15/2746 verteilt worden ist.

Herr Geldmacher trägt die Stellungnahme des Fachverbandes Garten-, Landschafts- und Sportplatzbau Schleswig-Holstein e. V. vor, die dem Ausschuss mit dem Umdruck 15/2759 gesondert vorgelegt worden ist.

Herr Schütter vom Landesinnungsverband des Tischlerhandwerks äußert sich im Sinne der schriftlichen Stellungnahme des Fachverbandes Holz und Kunststoff Schleswig-Holstein, die an die Ausschussmitglieder als Umdruck 15/2771 gesondert verteilt worden ist.

Frau Hofmann bemerkt, dass sie stellvertretend für den Metallgewerbeverband Schleswig-Holstein und den Fachverband Sanitär, Heizung und Klima Schleswig-Holstein sprechen werde. Frau Hofmann äußert sich sodann im Sinne der schriftlichen Stellungnahmen, die an die Ausschussmitglieder gesondert verteilt worden sind (s. Umdrucke 15/2772 und 15/2773).

Abg. Hentschel bemerkt, anfänglich habe man der Gesetzesinitiative vonseiten der Politik eher skeptisch und zurückhaltend gegenüber gestanden. In vielen Gesprächen mit Handwerkern und Vertretern der Bauwirtschaft sei jedoch nachdrücklich darauf hingewiesen worden, dass Handlungsbedarf bestehe. Er würde es für sinnvoll halten, wenn sich die Vertreter der Interessenverbände zu den widersprüchlichen Stellungnahmen äußerten, um einen Konsens herzustellen; denn es sei außerordentlich schwierig, wenn allein der Ausschuss eine Entscheidung treffen sollte.

Das Gesetzesvorhaben richte sich bewusst an die Bauwirtschaft und den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, die sich zurzeit in einer schwierigen Situation befänden. Um beiden Branchen zu helfen, sei eine zeitlich Befristung vorgesehen. Wenn die Talsohle durchschritten sein werde, werde ein Tariftreuegesetz überflüssig sein. Sicherlich werde auch in den neuen Bundesländern die Bezahlung nach Tariflohn zu gegebener Zeit der Regelfall sein.

Abg. Fuß schließt sich den Ausführungen des Abg. Hentschel an. Er richtet an die Vertreter der Interessenverbände die Frage, ob sie dem von Frau Hofmann vorgeschlagenen Weg, dass bei bestehender Tarifbindung der für den Mitgliedsbetrieb geltende Tarifvertrag bei Aus-

schreibungen zugrunde zu legen sei und bei fehlender Tarifbindung eine Auffangregelung zur Einhaltung des Tariflohns am Arbeitsort vorzusehen, zustimmen könnten.

Herr Klehn bemerkt, er könnte sich namens des Dachdeckerhandwerks diesem Vorschlag anschließen. Wie bereits im Rahmen der Stellungnahme ausgeführt, gebe es bei bundeseinheitlichen Tarifen, wie im Dachdeckerhandwerk üblich, keine Lohndifferenzen. Dadurch könnten Wettbewerbsverzerrungen abgebaut und auch den Arbeitnehmern in den neuen Bundesländern, die unter Lohndrückerei sowie unter Lohn- und Sozialdumping leiden müssten, geholfen werden.

Ausgehend davon, dass ein Arbeitnehmer auf einer Baustelle der öffentlichen Hand und im privaten Sektor unterschiedliche Löhne gezahlt bekomme, richtet die Vorsitzende, Abg. Strauß, an Herrn Arp die Frage, ob er der Auffassung sei, dass ein Mitarbeiter motiviert werden könne, auf einer Baustelle zu arbeiten, auf der er einen niedrigeren Lohn erhalte, und wie sich das auf die Flexibilität des Betriebsablaufs und auf das Betriebsklima auswirke.

Herr Arp antwortet, bei tarifgebundenen Lohnzahlungen trete diese Problematik nicht auf. Im Dachdeckerhandwerk gebe es, wie bereits erwähnt, einen Flächentarifvertrag, der bundesweit gültig sei und nur entsprechend der Qualifikation der Mitarbeiter differiere. Ansonsten sei in den Betrieben ein unterschiedliches Lohngefüge die Regel.

Sicherlich sei nicht daran gedacht, über ein Tariftreuegesetz die Tarifvereinbarungen zu unterwandern. Die bestehenden tariflichen Vereinbarungen müssten auch auf den Baustellen, also am Ort der Bauausführung, eingehalten werden; sie seien die Kalkulationsgrundlage.

Herr Geldmacher sagt, er habe das von Frau Hofmann vorgeschlagene Verfahren so verstanden, dass geprüft werden sollte, welches Unternehmen tarifgebunden sei und welches Unternehmen keine Tarifbindung habe. Das tarifgebundene Unternehmen solle nach diesem Tarif bezahlen, die nicht tarifgebundenen Betriebe erhielten eine Vorgabe. Dieser Weg sei zwar akzeptabel, aber die Schnittstellen würden nach wie vor nicht erfasst werden. In Mecklenburg-Vorpommern werde zwar nach Tarif bezahlt, aber die Tarife seien niedriger als der Tariflohn im Grenzgebiet von Schleswig-Holstein. Des Weiteren müsse bedacht werden, dass die Abgrenzung zwischen den einzelnen Gewerken, für die es durchaus unterschiedliche Tarifverträge gebe, problematisch sein.

Herr Geldmacher bittet um Erläuterung, falls er den von Frau Hofmann unterbreiteten Vorschlag nicht richtig verstanden habe.

Frau Hofmann führt aus, es treffe zu, dass die Schnittstellen nicht erfasst werden könnten, aber es würde ein Eingriff in die Tarifautonomie, wie er durch ein Tarifreuegesetz erfolgen würde, verhindert.

Frau Hofmann betont, dem Ausbauhandwerk sei das Arbeitsortprinzip, der „Lohn der Baustelle“, völlig fremd. Mit der vorgeschlagenen Regelung würde man sich jedoch identifizieren können, einschließlich einer Bestimmung, wonach die ausschreibende Stelle bei einer Abweichung von mindestens 10 % von dem nächsthöheren Angebot die Kalkulation des billigeren Angebots zu überprüfen habe und den Anbieter bei fehlendem Nachweis einer ordnungsgemäßen Kalkulation von dem weiteren Betriebsverfahren ausschließen könne.

Abg. Hentschel bittet die Vertreter der Verbände, sich zu dem in § 2 Abs. 2 des Gesetzentwurfs festgelegten Schwellenwert von 20 000 € zu äußern. Er bemerkt, im Zweifelsfall würden die einbringenden Fraktionen an diesem Wert festhalten; man wolle nur dann regulierend eingreifen, wenn es unbedingt erforderlich sei.

Abg. Harms meint, wenn sozusagen der Lohn des Betriebsortes gelten solle, was durchaus jetzt schon der Fall sei, sei ein Tarifreuegesetz entbehrlich; denn dieses greife nur, wenn der Lohn der Baustelle bei Ausschreibungen zugrunde gelegt werde.

Frau Hofmann bemerkt, die vorgeschlagene Regelung sei insofern sinnvoll, als dadurch letztlich auch der Entwicklung, sich vom Flächentarifvertrag zu verabschieden, von Verbänden und Innungen aus entgegengewirkt werden könnte.

Herr Richter legt dar, er unterstütze die von Frau Hofmann vorgeschlagene Regelung. Die Ausbauverbände hätten das Problem erkannt. Es gebe auch auf der Bundesebene Bestrebungen, unabhängig von der Aufrechterhaltung der Tarifautonomie Mindestentgelttarifverträge abzuschließen, um auch im Hinblick auf die Osterweiterung der EU sicherzustellen, dass in Deutschland Mindestlöhne gälten.

Abg. Dr. Wadephul sagt, angesichts dessen, dass Herr Klehn und Herr Arp die von Frau Hofmann vorgeschlagene Regelung befürworteten, gebe er zu bedenken, dass damit das Kernproblem, nämlich die Konkurrenz von Unternehmen, die sich nicht an die für sie geltenden Tarifverträge hielten und zu Dumpinglöhnen arbeiteten, nicht gelöst werde. Er stimme Frau Hofmann insofern zu, als damit ein Verstoß gegen Artikel 9 Abs. 3 der Landesverfassung vermieden würde. Weiter möchte er wissen, ob die Interessenverbände diese Regelung für ausreichend hielten, um zumindest einen Schritt in Richtung einer Vorbildfunktion weiterzukommen.

Herr Klehn macht deutlich, die Interessenverbände befürworteten ein Tariftreuegesetz, jedoch mit einem zum Teil anderen Inhalt. Dort, wo Tarifautonomie herrsche, sollte, wie von Frau Hofmann vorgeschlagen, zumindest der Tarif des Betriebssitzes Anwendung finden, aber nicht der Mindestlohn. Mit einer solchen Regelung wäre den Unternehmen durchaus geholfen.

Herr Rumpf, Mitglied im Fachverband Garten- und Landschaftsbau, hält es für wichtig, dass zunächst die bestehenden Regelungen eingehalten werden. Er sagt, die Regelung des Gesetzesentwurfs, die am Ort der Leistungsausführung einschlägigen Lohn- und Gehaltstarife zu zahlen, könnte buchhalterisch zwar umgesetzt werden, aber das Arbeitsklima würde leiden, wenn etwa ein Arbeitnehmer auf der Baustelle des öffentlichen Auftraggebers den Tariflohn erhalte und Morgen auf der Baustelle gegenüber weniger Lohn bekomme.

Herr Geldmacher merkt an, ihm sei trotz der befürwortenden Argumente nicht klar geworden, was der neu zu schaffende Rechtszustand über die bestehenden Regelungen hinaus eigentlich bringen solle. Die VOB/A und insbesondere das Arbeitnehmerentsendegesetz, das Mindestlöhne vorschreibe, griffen nicht, weil unter anderem eine Kontrolle fehle.

Vorsitzende Abg. Strauß teilt mit, dass nach dem derzeitigen Stand das Tariftreuegesetz für die Bauwirtschaft und das gesamte Handwerk auf Landesebene gelten solle. Abg. Aschmo- neit-Lücke habe eine Kleine Anfrage bezüglich des Wirkungsgrades der öffentlichen Mittel bzw. der in Rede stehenden Volumina gestellt. Es handele sich um folgende Größenordnung: Staatlicher Hochbau 88 Millionen €, Küstenschutz 19 Millionen €, Hafenbaumaßnahmen 3 Millionen €, Straßenbaumaßnahmen 38,2 Millionen €, Zuwendungen nach GVGF und § 24 FAG knapp 57 Millionen €, Zuwendungen an Gemeinden und Verbände für differenzier- te Maßnahmen 10,8 Millionen €. Insgesamt seien dies 215,960 Millionen €. In dieser Summe seien sicherlich Regionalisierungsmittel enthalten, die später entfallen würden.

Herr Klehn kommt auf das Argument von Herrn Geldmacher zurück, dass schon jetzt Min- destlöhne vorgeschrieben seien, aber nicht gälten. Er führt an, im Dachdeckerhandwerk gebe es einen bundeseinheitlichen Mindestlohn. Bislang habe es unterschiedlich hohe Mindestlöh- ne in den alten und neuen Bundesländern gegeben. Als vor zwei Jahren der bundeseinheitli- che Tariflohn eingeführt worden sei, sei in den neuen Bundesländern zumindest ein Teil der Löhne dem Mindestlohn, der seinerzeit ungefähr 4 € unter den Ecklöhnen gelegen habe, an- gepasst worden. Dies habe eine heilsame Wirkung gehabt. Der Mindestlohn werde nunmehr auf 9 € festgelegt.

In den alten Bundesländern könne niemand für einen Stundenlohn von 9 € beschäftigt wer- den, denn von einem Lohn, der auf dieser Basis berechnet werde, könnte der Arbeitnehmer

nicht leben. Er müsste sich durch Schwarzarbeit oder anderweitig über die Runden helfen. Deshalb sei der Mindestlohn bei dem vorliegenden Gesetzentwurf kein Thema. Hierbei gehe es vielmehr um die Anwendung von Tariflöhnen. Dass die Tariflöhne der einzelnen Gewerke in den alten und in den neuen Bundesländern unterschiedlich hoch seien, sei bekannt.

Herr Schütt vom Verband Holz und Kunststoffe Schleswig-Holstein meint, der Vorschlag von Frau Hofmann könnte zumindest bewirken, den Arbeitsmarktmechanismus in den neuen Bundesländern wieder in Kraft zu setzen. Danach müsste bei öffentlichen Aufträgen etwa der in Mecklenburg-Vorpommern geltende Tarifvertrag zugrunde gelegt oder bei fehlender Tarifbindung der in Schleswig-Holstein geltende höhere Tarifvertrag angewendet werden. Dadurch könnte der Flucht aus den Arbeitgeberverbänden Einhalt geboten bzw. eine Umkehr erreicht werden. Indem man sich einer Tarifpartei anschließe und den in Mecklenburg-Vorpommern geltenden niedrigeren Tarif anwende, könne ein weiteres Auseinanderklaffen der Lohnschere vermieden werden.

Vor diesem Hintergrund könnte eine solche Maßnahme, die der Fachverband Holz und Kunststoffe befürworte, auf lange Sicht durchaus Erfolg versprechend sein. Allerdings würde damit nicht das Problem gelöst, dass die Auftragslage für die Betriebe in Schleswig-Holstein momentan sehr schlecht sei.

Herr Arp merkt an, das Dachdeckerhandwerk halte einen Schwellenwert von 5 000 €, höchstens jedoch von 7 bis 8 000 € für akzeptabel. Ein Schwellenwert von 10 000 bis 20 000 € sei für das Dachdeckerhandwerk und sicherlich auch für den gesamten Ausbaubereich eindeutig zu hoch.

Herr Arp fährt fort, er wolle sich auch unter sozialen Gesichtspunkten zu dem Gesetzesvorhaben äußern. Er sei der Auffassung, dass man im Baugewerbe Schleswig-Holsteins zum Arbeitnehmerschutz verpflichtet sei. Die Mitarbeiter könnten angesichts der Wettbewerbsverzerrungen nicht dem rücksichtslosen Arbeitsmarkt ausgesetzt werden. Es müsse verhindert werden, dass sich die Arbeitgeber von langjährigen Mitarbeitern trennten und stattdessen beispielsweise Arbeitnehmer aus den neuen Bundesländern zu niedrigeren Löhnen einstellten. Dem rücksichtslosen Unterwandern von Tariflöhnen müsse Einhalt geboten werden. Oftmals könne man es sich nicht erklären, wie Preiskalkulationen zustande kämen. Angesichts einer solchen Entwicklung sei der soziale Frieden gefährdet. Deshalb sei ein Tarifreuegesetz der richtige Weg.

Abg. Dr. Garg unterstreicht die von Herrn Arp vorgebrachten Argumente. Er ist jedoch der Auffassung, dass das Tarifreuegesetz in der vorliegenden Fassung nicht dazu beitragen wür-

de, die beschriebenen Missstände zu beseitigen. Vielmehr würde das Gesetz mittelfristig verheerende Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt haben. Momentan gebe es eher ein Vollzugsdefizit bezüglich der bestehenden Regelungen.

Vorsitzende Abg. Strauß ruft nach einer kurzen Unterbrechung die nächste Gruppe der Anzuhörenden auf.

Herr Polkehn vom Deutschen Gewerkschaftsbund, Landesbezirk Nord bemerkt, dass die schriftliche Stellungnahme des DGB mit den beteiligten Gewerkschaften, der IG Bauen-Agrar-Umwelt, ver.di und Transnet, abgestimmt worden sei. Die Interessenvertreter würden sich jedoch noch gesondert zu Wort melden, um auf die Spezifika ihrer Branchen eingehen zu können.

Herr Polkehn äußert sich sodann im Sinne der schriftlich vorgelegten Stellungnahme des DGB, die als Umdruck 15/2661 gesondert verteilt worden ist.

Er führt ergänzend Folgendes aus:

In den USA haben 60 % der Bauunternehmen Tariftreugesetze. Infolge einer ähnlichen Diskussion wie der hiesigen sind die Tariftreugesetze abgeschafft worden. Im Ergebnis ist die Berufsausbildung, die durch ein Umlageverfahren mit finanziert wird, drastisch zurückgegangen und die Investitionsfähigkeit der Unternehmen hat stark gelitten. Des Weiteren kann die Qualität der Dienstleistungen in der Baubranche nicht mehr gewährleistet werden, denn einer guten Arbeit muss ein guter Lohn zugrunde liegen. Die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen ist ein wesentlicher Punkt, der in der Diskussion mit berücksichtigt werden sollte.

Im Laufe der Zeit ist in den USA, als man versucht hat, über Lohndumping Verbesserungen in der Investitionstätigkeit zu erreichen, ein erheblicher Fachkräftemangel eingetreten. Die Rechnung geht also so nicht auf; das zeigt die Empirie.

Herr Schareck, der Hauptgeschäftsführer des Baugewerbeverbandes Schleswig-Holstein, bemerkt, er wolle seine Ausführungen in drei Teile gliedern: erstens eine allgemeine Situationsanalyse, zweitens die wirtschaftspolitischen Auswirkungen und drittens einige gesetzliche Argumente. Herr Schareck äußert sich sodann wie folgt:

Erstens zur Situationsanalyse. Anhand der von der Vorsitzenden genannten Zahlen wird deutlich, dass es immer noch eine beträchtliche Zahl von öffentlichen Aufträgen in Schleswig-Holstein gibt und dass es nach wie vor eine gesetzlich fixierte Zielvorgabe gibt, nämlich die

Verstetigung der Bauwirtschaft mit öffentlichen Mitteln vorzunehmen. Dieses Ziel wird im Mittelstandsförderungsgesetz explizit genannt.

Es ist in zunehmendem Maße festzustellen, dass die Angebote im Baugewerbe, insbesondere bei kommunalen Auftragsvergaben, zu teuer sind - die Gründe hierfür sind bekannt - und dass bei öffentlichen Vergaben die gesamte Bandbreite der Spielregeln dahin gehend ausgenutzt wird, dass in Zeiten knapper Kassen das günstigste Angebot bereits in den Ausschreibungsbedingungen genannt wird.

In diesem Zusammenhang ist weiterhin festzustellen, dass die in Schleswig-Holstein ansässigen Betriebe in einer sehr schwierigen wirtschaftlichen Situation sind, die schon seit Jahren anhält. Es ist bekannt, dass Schleswig-Holstein bei den Aufträgen insgesamt schon fast die rote Laterne gegenüber den neuen Bundesländern hält, das heißt, in Schleswig-Holstein ist die Auftragslage schlechter als in den meisten der neuen Bundesländer. Deshalb kann man es schon fast als Luxus bezeichnen, öffentliche Aufträge über den billigsten Lohn vergaberechtswidrig - so ist die Praxis - zu vergeben.

Zweitens zu den wirtschaftspolitischen Auswirkungen. Die wirtschaftliche Situation der Betriebe ist heutzutage wie folgt zu kennzeichnen: Mehr als 50 %, fast schon 55 % sämtlicher Produktionskosten sind Personalkostenanteile. Damit tritt das Spannungsverhältnis in den Fällen zutage, in denen der Markt durch fremde Mechanismen gelenkte Billiganbieter tatsächlich unterstützt. Das heißt, in dem Maße, in dem Billiganbieter - nicht nur über die soziale Komponente - auf den Markt drängen und diese Preise zu Aufträgen führen, werden die ordnungsgemäß kalkulierenden Betriebe vom Markt verdrängt.

Dieser Effekt vollzieht sich in Schleswig-Holstein in einem dramatischen Tempo, was anhand der Statistiken der letzten zwei Jahre festzustellen ist. Während es den Angaben des Statistischen Landesamtes zufolge vor fünf Jahren noch über 40 000 direkt abhängige Beschäftigte gab, sind es derzeit nur noch 28 000. Diese Entwicklung ist nicht nur durch öffentliche Aufträge bedingt, aber es muss der Schluss gezogen werden, dass die Aufträge, die immer noch im nennenswerten Umfang im öffentlichen Bereich vergeben werden, diese Entwicklung noch nicht einmal ansatzweise bremsen, sondern eher fördern.

Insbesondere aus den ehemaligen Zonenrandgebieten ist bekannt - die Abgeordneten, die dort ihre Wahlkreise haben, werden dies bestätigen können -, dass zielgerichtete Vergaben in die neuen Bundesländer hinein erfolgen - entweder über eine beschränkte Vergabe oder über eine freihändige Vergabe innerhalb der Vergabeschwellenwerte.

Die wirtschaftspolitische Fragestellung besteht nicht darin - das erwartet auch keiner der Anwesenden -, dass die Forderung nach einem Tariftreuegesetz tarifliche Probleme lösen helfen soll. Das ist mitnichten der Fall. Die Bauindustrie braucht nicht nur die Transparenz unterhalb der zwingenden Vergabevorschriften, die die VOB und das GWB vorschreiben, sondern vor allem das, was in einigen Erlassen lediglich empfehlenden Charakter hat, nämlich zwingende Vorgaben, um dem Missbrauch in Kernbereichen tatsächlich begegnen zu können. Wirtschaftlich und rechtlich geht es im Anwendungsbereich um die Betriebe in Schleswig-Holstein, jedoch nicht um die Betriebe in Mecklenburg-Vorpommern oder in den anderen neuen Bundesländern. Der Baugewerbeverband setzt sich für die Betriebe ein, die in Schleswig-Holstein ihren Sitz haben, hier ihre Steuern zahlen und hier ihre Arbeitnehmer haben, die, wenn es weiterhin so bergab geht, dem Staat über Arbeitslosen- und Sozialhilfe zur Last fallen werden.

Zum Rechtsbereich: Verfassungs- und europarechtliche Einwendungen. Zunächst zum Verfassungsrecht. Der Bundesgerichtshof hat keine Entscheidung getroffen, sondern einen Vorlagebeschluss erlassen. Der BGH hat sich dabei im Wesentlichen darauf gestützt, dass nicht auszuschließen ist, dass die Berliner Regelung eine Dominanz zugunsten des öffentlichen Auftraggebers enthalte und aus diesem Grund wettbewerbsverzerrend wirken könne und dass sie, wenn sie gewollt sei, einer gesetzlichen Ermächtigungsgrundlage bedürfe.

Das ist eine Ansicht eines Bundesgerichtes, bezogen auf einen Einzelfall, die bis dato nicht entschieden ist. Bis eine Entscheidung getroffen wird, werden Jahre vergehen. Ob man einem Vorlagebeschluss ohne rechtsbindende Wirkung die Kraft beimessen sollte, deshalb von notwendigem politischen Handeln abzusehen, muss die Entscheidung der Abgeordneten bleiben. Der Baugewerbeverband plädiert dafür, vor einer Auslegungsfrage nicht zurückzuschrecken und damit, sei es auch nur zeitlich beschränktes, Handeln nicht zu unterlassen. Das Tariftreuegesetz soll ja zunächst für einen befristeten Zeitraum gelten.

Zweitens zur europarechtlichen Komponente. Wenn kolportiert wird, dass ein Tariftreuegesetz ausschließlich eine marktregulierende Wirkung hat, dann verkennt man möglicherweise die Wechselbeziehung zwischen den Auswirkungen von Sozial- und Lohndumping und Wettbewerb. Das eine kann ohne das andere nicht betrachtet werden. Wenn bei den Produktionskosten ein 50%iger Lohnkostenanteil entweder tarif- oder nicht tarifgebunden ist und Tarifen über das TVG und Artikel 9 des Grundgesetzes eine soziale Komponente beigemessen wird, dann wirken sie auch in den Wettbewerb hinein. Dies außer Acht zu lassen und insbesondere die sozialen Auswirkungen aufgrund der Situation in Schleswig-Holstein nicht zu berücksichtigen, ist zu kurz gesprungen und würde in diesem Zusammenhang weder vor einem Verfassungsgericht noch bei europarechtlichen Verfahren Bestand haben. In diesem Zusammenhang

ist auch darauf hinzuweisen, dass die Europäische Kommission in derartigen Fällen durchaus die Kompetenz hat, Verfahren in einzelnen Bundesländern einzuleiten. Dies ist jedoch bis heute nicht der Fall gewesen. Am längsten existiert ein entsprechendes Gesetz in Bayern.

Die nächste Frage ist, was mit dem so genannten Lohn der Baustelle eigentlich geregelt werden soll. Ausgehend davon, dass das Tariftreuegesetz in der politischen Würdigung auch eine soziale Komponente, nämlich den Erhalt und den Schutz der Arbeitnehmerschaft, erfährt, kann dieser Weg durchaus so definiert werden, dass bestimmt wird, welcher Tarifvertrag letztlich gelten soll. Das kann nach billigem Ermessen und verfassungsrechtlich zulässig nur der Lohn der Baustelle sein, nämlich der Lohn, der von der Masse der Arbeitnehmer und Betriebe als adäquat angesehen wird. Es darf in diesem Zusammenhang keine Öffnungsklausel in der Hinsicht geben, dass der Betriebssitz gelten müsste. Hierbei handelt es sich nicht um eine Problematik der Einhaltung von Mindestlöhnen, sondern es ist eine Problematik der Kontrolle der ortsüblich zu zahlenden Löhne. Warum bewerben sich denn eigentlich ausländische Betriebe oder Betriebe, die über ihre Betriebssitzbedingungen niedriger kalkulieren können, um Aufträge in Schleswig-Holstein? Sie tun dies, weil sie aufgrund ihrer eigenen Sozialsysteme in der Tarifbindung einen enormen Preisvorteil in Anbetracht des Verdrängungswettbewerbs in Schleswig-Holstein sehen. Ein Blick über die Grenzen ist hierbei sicher hilfreich.

Vorsitzende Abg. Strauß bittet Herrn Schareck, sich im Rahmen der weiteren Ausführungen auf den vorliegenden Gesetzentwurf zu beziehen.

Herr Schareck führt Folgendes weiter aus: Neben der rechtlichen Zulässigkeit des Gesetzes sprechen weder verfassungsrechtliche noch europarechtliche Argumente gegen den vorliegenden Gesetzentwurf. Der Baugewerbeverband sieht auch keine Hinderungsgründe aufgrund der Tarifautonomie. Dies hat der Baugewerbeverband in seiner Stellungnahme mitgeteilt. Wenn der Lohn der Baustelle so definiert wird, dass der überwiegend für ein bestimmtes Gewerk oder einen Anwendungsbereich geltende Tarifvertrag zur Anwendung kommen soll, dann werden auch die anderen Bereiche den entsprechenden Lohn zahlen. Das Gesetz löst weder einen Verdrängungswettbewerb aus, noch ist es daraufhin ausgestaltet, dass etwa der Lohn des Bauhauptgewerbes für alle anderen Gewerke gelten soll.

Zum Gesetzentwurf im Einzelnen. Er wird ein Papiertiger bleiben, wenn die Kommunen als die hauptsächlichen Auftraggeber im Land nicht zwingend zur Beachtung der Tariftreue einbezogen werden. Unabhängig von den Schwellenwerten läuft ein Gutteil der Aufträge allein über die Kommunen. Das ist in allen Bundesländern so. Diesbezüglich lohnt sich vielleicht der Blick auf die jüngsten Gesetzesvorhaben gerade in diesem Bereich. Auch Hamburg ist auf

dem Weg, eine entsprechende Regelung zu schaffen. Die Gebietskörperschaften gehören zwingend mit hinein.

Es reicht nicht aus, eine auf eine fakultative Anwendung ausgerichtete Regelung aufzunehmen. Damit würde nur eine Festschreibung des Status quo erreicht. Die Regelung hätte lediglich einen empfehlenden Charakter ohne Sanktionsmöglichkeiten. Wenn eine zwingende Regelung gewollt ist, wird man also nicht umhinkommen, den zwingenden Anwendungsbereich auf die kommunalen Gebietskörperschaften auszudehnen.

Der Baugewerbeverband hat einen Auftragswert von 10 000 € vorgeschlagen. Wenn man einen einheitlichen Wirtschaftsraum im Norden des Landes schaffen will, ist eine Gleichschaltung mit Niedersachsen, wo der Schwellenwert ebenfalls 10 000 € beträgt, vorzunehmen. Hinzu kommt, dass in den meisten kommunalen Satzungen nach wie vor von einer bestimmten Größenordnung ausgegangen wird, ab der ein Vergabeverfahren zu durchlaufen ist. Die freihändige Vergabe wird unterhalb eines Schwellenwertes von 10 000 € bewegt. Der Baugewerbeverband hält diesen Wert für angemessen.

Zur Kontrollpflicht des Auftraggebers. Das Gesetz wird nur wirken, wenn eine Kontrollpflicht in entsprechender Ausgestaltung normiert wird. Der lediglich programmsatzartig gehaltene Hinweis, dass die Kommune oder der Auftraggeber kontrollieren könne, mag in einer Vielzahl von Fällen, in denen es funktioniert, ausreichend sein, er reicht aber bei dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht aus. Der Preisabstandserlass wäre ein geeignetes Kriterium im Gesetz, die Kontrollpflicht immer dann auszulösen, wenn zwischen dem niedrigsten und dem zweitniedrigsten Angebot eine Differenz von 10 % besteht.

Es darf nicht vergessen werden, dass der hauptsächliche Preis- und Verdrängungswettbewerb durch den Einsatz von Subunternehmen stattfindet. Deshalb ist es zwingend erforderlich, diesen Bereich mit in das Gesetz aufzunehmen.

Herr Scharfenberger von der Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Schleswig-Holstein führt ergänzend zu der schriftlichen Stellungnahme, die als Umdruck 15/2679 gesondert verteilt worden ist, Folgendes aus:

Von den Anzuhörenden wurde unter anderem dargelegt, dass der größte Faktor im Wettbewerb die Personalkosten sind. Das heißt, wenn die Personalkosten ausgenommen werden, wird sich der Wettbewerb über die Zulieferer, über die Baustoffhändler in der Baustoffindustrie, ergeben. An dieser Stelle wird der Druck weiter verteilt. Diese Unternehmen werden von

dem Gesetzentwurf nicht erfasst. Während das eine Problem gelöst wird, wird vielleicht ein anderes geschaffen.

Ein weiterer Punkt ist die Frage der Tarifkenntnisse. In vielen Bereichen, sowohl in der Bauwirtschaft als auch im ÖPNV, gibt es mehrere sich überlagernde Tarife. Das setzt voraus, dass einerseits bei der Vergabe von Aufträgen auf bestimmte Tarifbestimmungen hingewiesen wird und dass andererseits die Unternehmen besondere Tarifkenntnisse haben. Es ist jedoch zu vermuten, dass die meisten Unternehmen nicht über spezielle Tarifkenntnisse verfügen. Das heißt, dass in den Unternehmen ein zusätzlicher Aufwand betrieben werden muss. Nun könnte gesagt werden, dass die Unternehmen bei der Tarifauskunftsstelle beim Sozialministerium anrufen sollen. Die Erreichbarkeit dieser Auskunftsstelle ist jedoch mangelhaft. Viele Unternehmen, die sich nach allgemeinen Tarifauskünften orientieren wollen, beklagen, dass sie keine verlässliche Auskunft erhalten. An dieser Stelle müsste eventuell nachgebessert werden.

Ein weiterer Punkt ist der erhöhte Wettbewerbsdruck im privaten Bereich. Es ist davon auszugehen, dass sich die meisten Bauunternehmen sowohl im öffentlichen als auch im privaten Auftragsbereich bewegen. Das heißt, wenn es im öffentlichen Bereich eine größere Auskömmlichkeit der Aufträge gibt, dann wird größerer Druck im privaten Bereich ausgeübt. Der Arbeitnehmer arbeitet, wenn er einen höheren Tariflohn erhält, lieber auf einer öffentlichen als auf einer privaten Baustelle. In der praktischen Konsequenz wird der Arbeitgeber mit seinen Arbeitnehmern einen Deal machen, indem er eine Mischkalkulation für alle Arbeitnehmer erstellt, sodass jeder im Wechsel auf der öffentlichen und auf der privaten Baustelle arbeitet. Der Arbeitgeber profitiert insofern davon, als er bei dem privaten Auftrag etwas günstiger kalkulieren kann, weil er bei dem öffentlichen Auftrag günstiger für den Arbeitnehmer kalkulieren konnte. Derjenige Unternehmer, der sich ausschließlich im privaten Baubereich orientiert, muss Wettbewerbsnachteile in Kauf nehmen.

Dies sind zwar Vermutungen, es kann aber durchaus soweit kommen, sodass aufgrund des Gesetzes eine Verlagerung stattfindet. Die Vereinigung der Industrie- und Handelskammern vermutet dies insbesondere im Falle des ÖPNV, der ausdrücklich in das Gesetz eingebunden ist. Die Kammerorganisation hat sich stets mit grundsätzlichen Bedenken zu einem Tariftreugesetz geäußert und wird dies auch weiterhin tun. Gleichwohl hat sie insbesondere zum Schutz der regionalen Bauwirtschaft die grundsätzlichen Bedenken zurückgestellt. Dem Baubereich betreffend kann dem Gesetzentwurf grundsätzlich zugestimmt werden, nicht jedoch für den ÖPNV.

Herr Ibelings vom Bauindustrieverband Schleswig-Holstein e. V. führt ergänzend zu der schriftlichen Stellungnahme, die als Umdruck 15/2680 gesondert verteilt worden ist, Folgendes aus:

Bezugnehmend auf die in der vorherigen Anhörungsrunde von dem Abg. Dr. Garg gestellte Frage, ob es ein Vollzugsdefizit gebe, ist daran zu erinnern, dass genau diese Frage im Rahmen einer Diskussionsrunde vor über einem Jahr bei der Nord-Bau gestellt worden ist, an der auch einige der heute Anwesenden teilgenommen haben. Durch einen Juristen des GaLa-Bau-Verbandes ist in diesem Zusammenhang angeführt worden, dass in § 25 VOB/A alles geregelt sei. Wenn man jedoch in einer VOB-Kommentierung nachsieht, dann weiß man, dass das Tarifgefüge von § 25 nicht erfasst wird.

Wenn auf den Tariftreuerlass in Schleswig-Holstein hingewiesen wird, dann ist daran zu erinnern, dass in einer Stadt im Norden Schleswig-Holsteins nachgewiesen worden ist, dass sich eine Firma nicht tariftreu verhält. Die Kommunalabteilung des Innenministeriums, die vom Bauindustrieverband über den Fall informiert und um Hilfe gebeten worden ist, hat im Ergebnis der Prüfung festgestellt, dass aufgrund des Vergabeerlasses kein Vollzug möglich sei. Dafür bedürfe es einer Verordnung oder eines entsprechenden Gesetzes. Deshalb ist die Behauptung, es gebe lediglich ein Vollzugsdefizit, etwas weit hergeholt.

Hinzu kommt, dass es eine Abgrenzungsvereinbarung zwischen den Spitzenverbänden gibt, was in jeder Kommentierung nachgelesen werden kann.

Herr Lau von der IG-Bauen-Agrar-Umwelt, Landesverband Nord bemerkt, er sei zuständig für Verhandlungen über die Landestarifverträge in Schleswig-Holstein. Im Baubereich gebe es nicht nur Tarifverträge für das Bauhauptgewerbe, sondern auch für Maler, Glaser, den Bereich Sand, Kies, Mörtel, für Betonsteine, für Fertigteile aus Beton, für Steinmetze und auch für den Gala-Bau. In den Tarifverträgen seien Geltungsbereiche festgelegt, und zwar räumlich für das Land Schleswig-Holstein, persönlich für den Arbeitnehmer und betrieblich für die Tätigkeit, die der Arbeitnehmer ausführen dürfe. Demzufolge dürften einige Arbeiten von einzelnen Gewerbezweigen überhaupt nicht ausgeführt werden, weil es sich dabei um eine bauhauptgewerbliche Tätigkeit handele.

Bezüglich des Arguments, dass es unterschiedliche Löhne bei öffentlichen und privaten Auftraggebern gebe, sei zu bemerken, dass in den genannten Tarifverträgen geregelt sei, dass es sich hierbei um den Lohn für den Arbeitnehmer des entsprechenden Gewerbezweiges in Schleswig-Holstein handele, und zwar unabhängig davon, ob es sich um einen öffentlichen Auftrag oder um einen privaten Arbeitgeber handele.

Abg. Fuß führt aus, er sei sich nicht sicher, ob der Tarifvertrag für das Bauhauptgewerbe allgemein verbindlich sei. Die Problematik könnte eingegrenzt werden, wenn die Tarifbestimmungen für das Bauhauptgewerbe allgemein verbindlich wären. In diesem Zusammenhang interessiere ihn, ob es Bestrebungen in dieser Richtung vonseiten des Arbeitsgeberverbandes bzw. der Gewerkschaften gebe. Des Weiteren interessiere ihn, welche Entwicklung im Baubereich bei einer Angleichung der Tarifbedingungen Ost/West prognostiziert werde. An Herrn Lau gerichtet stellt der Abgeordnete außerdem die Frage, inwieweit sich durch eine Bestimmung in den Tarifverträgen bezüglich der Geltungsbereiche die Problematik ausschließen ließe.

Herr Schareck antwortet, in dem gesamten Kostenkonzept, das tarifvertraglich veranlagt sei, sei der Entgelttarifvertrag entscheidend. Dieser sei nicht für allgemein verbindlich erklärt worden. Einzelne Kostenanteile seien jedoch den allgemein verbindlich erklärten Tarifverträgen entnommen worden. Um Lohn- bzw. Preisdumping handele es sich in dem Fall, wenn man unterhalb der für die einzelnen Berufsgruppen geltenden Löhne bleibe und entsprechend kalkuliere. Der Grund, warum es in Schleswig-Holstein bislang noch keine AVE-Löhne gebe, bestehe sicherlich darin, dass es bereits auf Bundesebene außerordentlich schwierig sei, eine AVE durchzusetzen, der die gesamte Wirtschaft zustimmen müsste. Ein solches Instrument wäre bei konsequenter Anwendung der Tarifverträge überflüssig. Die Tarifverträge seien sehr flexibel und auf betriebliche Bedürfnisse hin auslegbar. Im Baugewerbeverband gehe die Diskussion momentan in die Richtung, es der Kompetenz der Tarifvertragsparteien zu überlassen, die Flexibilisierung auf die Notwendigkeiten des Marktes hin weiterzuentwickeln. Dies sei zielführender, weil es den Betrieben eine bessere Strukturierung ermögliche, als wenn dem Markt ein Pauschalsystem übergestülpt würde, das von vornherein nicht wirke. Die AVE wäre einer solchen Entwicklung abträglich, da sie das Vorhandene zementiere.

Bezüglich der Frage nach den Tarifbedingungen Ost/West verweise er auf die Fortschritte der diesjährigen Tarifrunde. Spätestens bis zum Ende des Jahres werde der Mindestlohn Ost für den Facharbeiter noch einmal gestuft angepasst. Dies sei der richtige Weg, auch wenn Produktivitätsrückstände der östlichen Bundesländer verhältnismäßig berücksichtigt würden.

Vorsitzende Abg. Strauß bittet Herrn Schareck, dem Ausschuss die Mindestlöhne zu nennen, die für Facharbeiter in Ostdeutschland und in Westdeutschland gälten.

Herr Schareck antwortet, er könne dem Ausschuss momentan lediglich die Größenordnung bekannt geben. Die Spanne zwischen Ost und West im regulären Bereich sei durch den Entgelttarifvertrag verringert worden, und zwar für den Osten um über 20 %. Dieser Schritt habe für große Diskussionen gesorgt. Für den Facharbeiter erfolge zum 1. September 2003 eine

nochmalige Anhebung. Dies bedeute, dass alle Facharbeiter aus östlichen Gebieten, die im Westen arbeiteten, mit einer nochmaligen Lohnsteigerung in der Anpassung rechnen könnten. Diese Entwicklung gehe in die richtige Richtung. Bei dem Tariftreuegesetz gehe es jedoch nicht um Mindestlöhne, sondern um die Frage des Lohns der Baustelle, macht Herr Schareck abschließend deutlich.

Herr Lau nimmt Bezug auf die Frage des Abg. Fuß bezüglich der regionalen Tarifverträge. Er führt aus, im Einzugsbereich von Schleswig-Holstein gelte der Tarifvertrag des Sonderlohngebietes Hamburg. Die betreffenden Gemeinden seien in dem Tarifvertrag explizit genannt. Aufgrund der Regelung des Lohns der Baustelle im Bundesrahmentarifvertrag müsse ein Betrieb aus Schleswig-Holstein in Hamburg selbstverständlich den Hamburger Lohn bezahlen.

Abg. Hentschel bittet die Vertreter des Baugewerbes, sich zu dem Vorschlag von Frau Hofmann zu äußern.

Herr Schareck legt dar, der Baugewerbeverband halte einen solchen Vorschlag nicht für praktikabel. Der vorgeschlagene Weg entspreche auch nicht der Zielsetzung des Tariftreuegesetzes, den Lohn der Baustelle unter Berücksichtigung der sozialen Komponenten und der gesamtwirtschaftlichen Bedingungen vor Ort zu zahlen. Wenn, wie von Frau Hofmann vorgeschlagen, der Lohn des Betriebssitzes ausschlaggebend wäre, könnte auf ein Tariftreuegesetz verzichtet werden. Dann wäre beispielsweise die Kostenstruktur der Betriebe in Mecklenburg-Vorpommern ausschlaggebend. Damit würde ein sozialer Wettbewerbsvorteil unmittelbar auf dem Markt realisiert, der zu einem Verdrängungswettbewerb führen würde. Eine solche Entwicklung müsse verhindert werden.

Abg. Hentschel bittet Herrn Scharfenberger um Erläuterung, welche Kritikpunkte vonseiten der Industrie- und Handelskammern in Schleswig-Holstein bezüglich des Gesetzentwurfs bestünden.

Herr Scharfenberger sagt, es gebe nach wie vor Bedenken, dass ein Tariftreuegesetz grundsätzlich für systemwidrig gehalten werde. Konkrete Änderungsvorschläge zu dem Gesetzentwurf seien im Rahmen der schriftlichen Stellungnahme der Vereinigung der Industrie- und Handelskammern unterbreitet worden.

Abg. Eichelberg fragt Herrn Schareck, ob ein Tariftreuegesetz in Schleswig-Holstein überhaupt sinnvoll sei, wenn die Kommunen ausgeschlossen würden. Ein weiteres Problem bezüglich des Lohns der Baustelle bestehe darin, dass es im öffentlichen Personennahverkehr zum Teil mehrere Anbieter mit unterschiedlichen Tarifen gebe. In den Tarifverträgen seien

neben dem Lohn auch andere Aspekte, etwa die Arbeitszeit, geregelt. In diesem Zusammenhang stelle sich die Frage, ob etwa die tariflich festgelegte längere Arbeitszeit in Mecklenburg-Vorpommern auch bei Aufträgen in Schleswig-Holstein gelte oder ob in diesem Fall Überstunden berechnet werden müssten. Auch zusätzlich anfallende Kosten für Unterkunft und Fahrten bedürften einer Regelung, um Missbrauch auszuschließen.

Herr Schareck legt dar, wenn Regelungen für öffentliche Auftraggeber notwendig seien, dürften die Kommunen davon nicht ausgeschlossen werden. Ansonsten würde ein rechtlicher und ein rechtssystematischer Bruch zu den Regelungen der VOB und des GWB entstehen. Es müsste begründet werden, warum die Kommunen explizit ausgenommen seien; hierfür könnten lediglich Kostenargumente angeführt werden.

Dem Argument, dass sich öffentliche Aufträge durch ein Tariftreuegesetz um bis zu 15 % verteuern würden, sei entgegenzuhalten, dass es sich um eine schlichte Vermutungswirkung handele. Im Übrigen sei die Wirkungsweise eines Gesetzes stets unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten zu betrachten. Steuern und Abgaben würden bei öffentlichen Aufträgen im Land fließen. Es entstünde eine Art von Kreislaufwirtschaft, die letztlich angestrebt werde. Hinzu käme eine Entlastung der sozialen Haushalte aufgrund der tarifgerechten Entlohnung der Arbeitnehmer.

Herr Schareck fährt fort, er halte es für eine fehlgeleitete Diskussion, dass die Kosten der Auftragnehmer nicht kalkulierbar seien und die öffentliche Hand damit völlig überfordert sei. Es gebe Listen für Standardgewerke fast aller Bereiche, aus denen der durchschnittlich anzusetzende Zeitaufwand ersichtlich sei, der der Grobkalkulation zugrunde gelegt werden müsse. Diese Listen seien in den Behörden erhältlich. Bei signifikanten Abweichungen müsse eine Überprüfung erfolgen, die über die Lohnkalkulation des Stundenansatzes in Vereinbarung damit, dass bestimmte Stundenlöhne möglicherweise überkalkuliert seien, erfolgen könne.

Vorsitzende Abg. Strauß kommt sodann auf die Frage der Einbeziehung des öffentlichen Personennahverkehrs in den Anwendungsbereich des Gesetzes zu sprechen. Sie legt dar, für das Bauwesen gelte der Anwendungsbereich nur auf Landesebene. Über das ÖPNV-Gesetz werde der Anwendungsbereich automatisch auf die Kommunen und Kreise ausgedehnt, die den öffentlichen Personennahverkehr bestellten und bezahlten. Ein wesentlicher Bestandteil sei der Schülerverkehr, der zu zwei Dritteln von den Kreisen und zu einem Drittel von den Kommunen bezahlt werde.

Durch das Tariftreuegesetz würde eine erhebliche Kostensteigerung auf die Kommunen zukommen. In diesem Zusammenhang sei die Frage erhoben worden, ob das Land aus Konnexi-

tätsgründen für die Kosten aufkommen müsse. Da jedoch die Investitionsquote im kommunalen Bereich schon seit Jahren rückläufig sei, würden sich weitere finanzielle Belastungen der Kommunen über den ÖPNV negativ auf die Bauwirtschaft auswirken, was insbesondere dann der Fall wäre, wenn die Kommunen nicht in den Anwendungsbereich des Gesetzes einbezogen würden. Die Abgeordnete bittet Herrn Schareck, zu der Problematik Stellung zu nehmen.

Herr Schareck erläutert, mit dem Tariftreugesetz würde die Vergabe von öffentlichen Bauleistungen und von Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr geregelt. Der Anwendungsbereich der VOL stehe nicht zur Debatte. Insoweit sei der Anwendungsbereich des Gesetzes und die Frage der Einbeziehung des ÖPNV auf diese Begrifflichkeit zu reduzieren.

Herr Schareck fährt fort, wenn der „Lohn der Baustelle“ als Maxime definiert werde, um das Gesetz zur Anwendung zu bringen, und dieser tatsächlich für die Bauleistungen am Ort der Baustelle gelte, dürfe kein Systembruch entstehen, indem die hauptsächlichen Bauleistungserbringer wegen eines tariflichen Arguments ausgeklammert würden. Ansonsten könnte jeder Bereich auf den Wettbewerbsvorteil pochen, weil seine Tarife billiger seien.

Abg. Harms fragt Herrn Schareck, wie er angesichts des sozialen Ungleichgewichts in Europa und insbesondere in den osteuropäischen Beitrittsländern der EU die zeitliche Begrenzung des Tariftreugesetzes bewerte.

Herr Schareck antwortet, er könne die Frage nur aus der momentanen Situation heraus beantworten. Der Baugewerbeverband sehe durchaus Handlungsbedarf in Richtung eines Tariftreugesetzes. Systemwidrigkeiten und damit verbundene Probleme würden auf der Zeitschiene hintenan gestellt. Ein solches Gesetz sei im Bauwesen allerdings umstritten. Zwecks der Einhaltung eines Tariftreugesetzes bedürfe es entsprechender Vorkehrungsmaßnahmen, damit die Betriebe nicht durch das Raster fielen. Der Baugewerbeverband erhoffe sich von dem Gesetz gewisse Auswirkungen und Erkenntnisse, was gegebenenfalls notwendig sein werde, um einer drohenden weiteren Welle aus dem Osten begegnen zu können. Dass das Problem momentan nicht in seiner ganzen Bandbreite überschaut werden könne, werde allein daran deutlich, dass Mecklenburg-Vorpommern, das mit dieser Problematik bereits konfrontiert werde, ein Tariftreugesetz in Erwägung ziehe.

Das Problem der Migrationsbewegung aus wirtschaftlichen Gründen werde solange bestehen, solange es in Europa einen nicht einheitlichen sozialen Wettbewerb gebe. Dieser werde maßgeblich dadurch beeinflusst, welche Rahmenbedingungen die Bundesregierung im sozialen Zusatzkostenbereich schaffe. Entweder werde sich der Wettbewerb verschärfen oder aber die Problematik lasse sich entschärfen, wodurch möglicherweise die Einigung Europas im Bau-

sektor vorangebracht würde. Bereits jetzt gebe es aufgrund der Migrationsbewegung aus Estland und Litauen große Probleme im nördlichen Bereich und insbesondere in den Küstenregionen des Landes.

Abg. Dr. Garg fragt Herrn Scharfenberger, welche Auswirkungen mittelfristig auf die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen untereinander und auf dem europäischen Binnenmarkt durch ein Tariftreuegesetz zu befürchten seien.

Herr Scharfenberger erläutert, mittelfristig werde sich die Problematik immer weiter nach Osten verlagern. Von den Verbänden werde die Gefahr gesehen, dass eine gewisse Struktur wegbrechen könne, die nur schwer wieder aufgebaut werden könne, denn die Zahl der Betriebe, der Arbeitnehmer und der Ausbildungsplätze in Schleswig-Holstein und in den anderen Bundesländern nehme drastisch ab. Auch ohne ein Tariftreuegesetz würden sich die Probleme mittelfristig zuspitzen. Deshalb bezweifle er, ob ein Tariftreuegesetz ein praktikables Mittel sei, sich der angedeuteten Entwicklung entgegenzustellen. Ein solches Gesetz könne allenfalls in der Praxis etwas helfen.

Herr Schareck stellt klar, wenn es einen besseren Vorschlag geben würde, würde das Baugewerbe diesen gern aufgreifen. Ein Tariftreuegesetz sei das einzige Instrument, um die Probleme am Markt zumindest von der Zeitschiene her etwas abzupuffern. Es gebe sowohl rechtlich als auch wirtschaftspolitisch keine andere Möglichkeit, Systembrüche zu vermeiden. Der Kernpunkt des Gesetzes sei, dass derjenige, der in Schleswig-Holstein einen Auftrag erhalte, den Lohn der Baustelle zahlen müsse. Diese Regelung sei kein Ausschlusskriterium, sondern vielmehr ein Vergabekriterium; denn wer einen öffentlichen Auftrag begehre, der zahle auch den Lohn der Baustelle. Die Einhaltung von Mindeststandards im Wettbewerb sollte für einen Unternehmer, der aus sozialen Sicherungssystemen komme, ein hohes Anliegen sein, wie es das Verfassungsrecht als hohes Gut vorgebe.

Vorsitzende Abg. Strauß macht deutlich, die Tariftreue und der Lohn der Baustelle seien rechtlich vergabefremde Kriterien und würden europaweit nicht anerkannt. Vergabekriterien für öffentliche Aufträge seien Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit.

Die Vorsitzende macht darauf aufmerksam, dass sich die Interessenverbände der Bauwirtschaft auf Bundesebene in einem gemeinsamen Brief an die Parlamentarier dezidiert gegen ein Tariftreuegesetz ausgesprochen hätten. In diesem Zusammenhang interessiere sie, aus welchem Grund die Verbände der Bauwirtschaft in Schleswig-Holstein eine andere Auffassung verträten.

Herr Schareck antwortet, vor einigen Monaten habe noch die Hoffnung bestanden, dass sich die Rahmenbedingungen für den Mittelstand verbessern würden. Die Hoffnung sei aufgrund der derzeitigen Entwicklung jedoch stark erschüttert worden. Wenn es nicht gelinge, Rahmenbedingungen für einen adäquaten sozialen Wettbewerb zu schaffen, werde es künftig eine veränderte Struktur in der Bauwirtschaft geben.

Vorsitzende Abg. Strauß bittet sodann die Vertreter aus dem Verkehrsbereich um ihre Stellungnahmen.

Herr Koch erläutert die Schwerpunkte der schriftlichen Stellungnahme des Verbandes Schleswig-Holsteinische Omnibusbetriebe/Verband Deutscher Verkehrsunternehmer - VDV-Landesgruppe Nord, die als Umdruck 15/2709 an die Ausschussmitglieder verteilt worden ist.

Herr Reis, Transnet, Landesverband Schleswig-Holstein, trägt die Eckpunkte der schriftlichen Stellungnahme vor, die als Umdruck 15/2769 gesondert verteilt worden ist.

Herr Stellfeld-Petersen, Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG, äußert sich sodann im Sinne der schriftlichen Stellungnahme, die als Umdruck 15/2678 gesondert verteilt worden ist.

Auf eine Frage der Vorsitzenden hin antwortet Herr Stellfeld-Petersen, dass er als Privatperson an der Anhörung teilnehme.

Vorsitzende Abg. Strauß macht geltend, dies hätte dem Ausschuss vorab mitgeteilt werden müssen, damit dieser einen Vertreter der NV AG hätte einladen können.

Auf eine Frage des Abg. Harms hin erläutert Herr Reis, für Schleswig-Holstein sei festgelegt worden, dass bis zum Jahr 2012 alle Strecken auf dem Schienenweg ausgeschrieben werden sollten. Die Ausschreibungsverfahren liefen. Dies habe zu Problemen geführt. Allein für den Regionalverkehr auf der Strecke Schleswig-Holstein - Hamburg - Westerland gebe es acht Bewerber. Darunter seien Firmen aus England, aus Frankreich und aus der Schweiz. Deshalb sei ein Tarifreuegesetz dringend erforderlich.

Der von Herrn Stellfeld-Petersen angesprochene SHO-Tarif werde ausschließlich für das Omnibusgewerbe angewendet. Es gebe große Unterschiede zwischen den SHO-Tarifen im Omnibusbereich und den Schienentarifverträgen der einzelnen Gesellschaften. Aus diesem Grund habe er in der schriftlichen Stellungnahme der Transnet darauf aufmerksam gemacht, dass im Gesetzentwurf statt der Formulierung „einschlägige“ Tarifverträge der Begriff „repräsentative“ Tarifverträge verwendet werden sollte. Für die Schienenverkehrsunternehmen müs-

se geprüft werden, welcher Tarifvertrag zur Anwendung kommen solle, weil in diesem Bereich jahrzehntelang teilweise Hausverträge abgeschlossen worden seien.

Auf eine Frage der Vorsitzenden hin bestätigt Herr Reis, dass der SPNV von dem vorliegenden Gesetzentwurf erfasst werde.

Vorsitzende Abg. Strauß bittet Herrn Koch, sich aus der Sicht des VDV zu den Stichworten „repräsentativer Lohn“ und „nach billigem Ermessen“ zu äußern.

Abg. Wadehul führt an, Herr Koch habe unter anderem geäußert, dass von den Verkehrsunternehmen ein Tariftreugesetz nicht für erforderlich gehalten werde, da ohnehin nur qualifiziertes Personal eingestellt werde, letztlich würden jedoch 15 % Mehrkosten entstehen. Dies sei für den Laien ein Widerspruch, den er zu erklären bitte.

Herr Koch legt dar, die Nordfriesische Verkehrsbetriebe AG sei im VDV-Landesgruppe Nord organisiert. Aufgrund dessen habe er im Rahmen seiner Stellungnahme auch für den NV AG gesprochen.

Nach seiner Lesart des Gesetzentwurfs falle der SPNV durchaus in den Anwendungsbereich des Gesetzes, weil in § 2 auf das ÖPNV-Gesetz Schleswig-Holstein Bezug genommen werde. Wenn dies jedoch nicht gewünscht sei, müsste die Bestimmung anders formuliert werden.

Herr Koch fährt fort, es sei problematisch, für den Ort der Leistungserbringung den repräsentativen Tarifvertrag zu ermitteln, da die Verkehre zwischenzeitlich über mehrere Tarifgebiete liefen. Ob am Ende der SHO-Tarifvertrag der repräsentative Tarifvertrag sein werde, sei fraglich.

Seinen Berechnungen zufolge betrage die Differenz im Lohnniveau zwischen dem SHO-Tarifvertrag und den Tarifverträgen der kommunalen Arbeitgeber ca. 30 %, in Ausnahmefällen auch 20 %. Vorausgesetzt, die Differenz betrage 30 % und der Anteil der Lohnkosten bei der Produktion mindestens 50 % oder mehr, dann müssten sich in dem Fall, wenn als repräsentativer bzw. anzuwendender Tarifvertrag nur der kommunale Tarifvertrag gelten würde, die Angebote der privaten Auftraggeber um 15 % verteuern. Die entstehenden Mehrkosten in Höhe von 15 % müssten von der öffentlichen Hand ausgeglichen werden. Hinzu komme, dass die kommunalen Arbeitgeber in der Regel, jedenfalls bei Neueinstellungen, mittlerweile auch den SHO-Tarifvertrag im Rahmen von Firmentarifverträgen anwendeten. Wenn diese Möglichkeit ausgeschlossen würde, würden sich die betreffenden Leistungen bzw. die Produktionskosten ebenfalls um 15 % verteuern.

Vorsitzende Abg. Strauß bittet Frau Himstedt, aufgrund der Irritationen bezüglich der Einbeziehung des SPNV in den Anwendungsbereich des Gesetzes Stellung zu nehmen.

Frau Himstedt erläutert, im Entwurf eines Tariftreuegesetzes werde auf das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein und auf die Aufgabenträger im Sinne dieses Gesetzes Stellung genommen. Aufgabenträger im öffentlichen Personennahverkehr seien das Land für den Schienenverkehr und die Kommunen für den Omnibusverkehr. Über diese Verknüpfung fiele der SPNV in den Anwendungsbereich des Tariftreuegesetzes.

Nach klassischer Lesart, wie es auch im Regionalisierungsgesetz definiert sei, sei der ÖPNV der Oberbegriff. Darunter falle der SPNV und der so genannte übrige ÖPNV, wozu in der Regel der Omnibusverkehr, teilweise aber auch der Fährbetrieb gehörten. Der Anwendungsbereich des Gesetzes sei also sehr weit gefasst. Eventuell sollte im weiteren Verfahren darüber nachgedacht werden, ob es überhaupt sinnvoll sei, den ÖPNV einzubeziehen. Zumindest sei jedoch eine Differenzierung zwischen dem Schienenverkehr und dem Busverkehr angebracht.

Vorsitzende Abg. Strauß bittet die Vertreter des Wirtschaftsministeriums, dem Ausschuss den Anwendungsbereich des vorliegenden Gesetzentwurfs noch einmal ausführlich zu erläutern, um Irritationen und Missverständnisse auszuschließen. Sie bemerkt, die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses seien davon ausgegangen, dass der Schienenpersonennahverkehr nicht dem Tariftreuegesetz unterliege. Dementsprechend hätten die Abgeordneten des SSW einen entsprechenden Antrag in den Wirtschaftsausschuss eingebracht, der mit den Stimmen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt worden sei.

Herr Reis macht geltend, angesichts der Tatsache, dass das Land alle Regionalstrecken im Zuständigkeitsbereich des Schienenverkehrs ausschreibe, wäre es unverständlich, wenn der SPNV nicht in den Geltungsbereich des Tariftreuegesetzes fallen würde.

Nach einer Unterbrechung geben in der letzten Runde der Anzuhörenden nunmehr die Vertreter aus dem Bereich der Abfallwirtschaft ihre Stellungnahmen ab. In dieser Fragerunde geht es insbesondere darum, ob die Abfallentsorgungswirtschaft in den Regelungsbereich des Tariftreuegesetzes aufgenommen werden sollte.

Herr Hohenschurz-Schmidt, Geschäftsführer der Abfallwirtschaftsgesellschaft Rendsburg-Eckernförde mbH, führt Folgendes aus:

Die Abfallwirtschaftsgesellschaft Rendsburg-Eckernförde ist eine GmbH nach dem privaten Recht, aber der Hauptanteilseigner ist der Kreis Rendsburg-Eckernförde. Die operative Tätigkeit, den Müll von der Straße zu holen, zu behandeln und zu beseitigen, wird von drittbeauftragten Unternehmen ausgeführt. Diese Leistungen werden nach den Vorgaben der öffentlichen Hand ausgeschrieben.

Abfallwirtschaft ist mittlerweile in der praktischen Durchführung weit mehr, als in der Vergangenheit darunter verstanden worden ist. Selbst schon bei der Abholung, aber noch mehr bei der Behandlung der Abfälle kommt es darauf an, dass qualifiziertes Personal zur Verfügung steht, weil die Abläufe und damit die gesetzlichen Vorgaben deutlich anders sind als vor 20 oder 30 Jahren.

Vor diesem Hintergrund ist es ein ganz wichtiger Aspekt, dass nicht jeder diese Arbeit leisten kann. Selbst die einfache Abfuhr von Müll, das Wegschaffen der Tonnen, ist heute ein etwas anderer Bereich als früher. Die Müllwerker der beauftragten Unternehmen sind die ersten Öffentlichkeitsarbeiter, da sie im direkten Kontakt mit den Bürgerinnen und Bürgern stehen. Sie benötigen für ihre Arbeit eine entsprechende Qualifikation bzw. Schulung. Die Müllwagenfahrer, die qualifiziert oder lange Zeit angelernt worden sind, müssen aber auch entsprechend bezahlt werden.

Die Abfallwirtschaftsgesellschaft Rendsburg-Eckernförde plädiert dafür, dass die Ausschreibungen auf der Grundlage vergleichbarer Regelungen durchgeführt werden und spezifische Tarifverträge Anwendung finden, um sicherzustellen, dass die Unternehmen, die durchaus im Wettbewerb und zum Vorteil der Bürgerinnen und Bürger anbieten sollen, auf der gleichen Grundlage anbieten. Es wäre deshalb sinnvoll, die Abfallwirtschaft, sei es auch nur in einer Kannbestimmung, in den Regelungsbereich des Gesetzes aufzunehmen.

Die inhaltlichen Anregungen der Abfallwirtschaftsgesellschaft Rendsburg-Eckernförde mbH sind als Umdruck 15/2648 verteilt worden.

Herr Dr. Conrad von der Firma Beratung und Dienstleistungen Flintbek unterstreicht die von Herrn Hohenschuz-Schmidt vorgebrachten Argumente. Er äußert sich sodann im Sinne der schriftlichen Stellungnahme, die als Umdruck 15/2761 gesondert verteilt worden ist.

Herr Harms, der Leiter des Fachbereiches Ver- und Entsorgung in der Gewerkschaft ver.di, äußert sich im Sinne der schriftlichen Stellungnahme, die als Umdruck 15/2745 gesondert verteilt worden ist. Er führt ergänzend Folgendes aus:

Wenn die Abfallwirtschaft aufgrund des verschärften Wettbewerbs künftig mit sinkenden Löhnen rechnen muss, weil tarifgebundene Unternehmen mit Dumpingpreisen die Preise anderer Unternehmen unterbieten können, dann würde sie bezüglich der Löhne in eine Abwärtsspirale kommen, was unmittelbare Auswirkungen auf die Steuereinnahmen des Staates und auf die Einnahmen der sozialen Sicherungssysteme hätte. Dies kann im allgemeinen Interesse nicht gewünscht sein.

Der Begriff des Allgemeininteresses ist in diesem Zusammenhang besonders wichtig, weil er bezüglich der Frage Bedeutung gewinnt, wie die rechtlichen Aspekte beurteilt werden. Deshalb muss gefragt werden: Kann das Land Schleswig-Holstein aus rechtlichen Gründen eigentlich ein Tariftreugesetz verabschieden und soziale Standards als Forderung in den Wettbewerb einbeziehen?

In diesem Zusammenhang ist auf eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes vom 17. September 2002 hinzuweisen, in der er ausdrücklich betont hat, dass Kriterien von allgemeinem Interesse in die Ausschreibungsbedingungen aufgenommen werden können. Das Kriterium des Allgemeininteresses ist durch den Europäischen Gerichtshof im Zusammenhang mit Umweltstandards ausdrücklich genannt worden. Wenn man davon ausgeht, dass Umweltstandards Kriterien von allgemeinem Interesse sind, dann sind auch die sozialen Bedingungen der in der Abfallwirtschaft Beschäftigten Kriterien von allgemeinem Interesse, weil die sozialen Bedingungen der Beschäftigten und damit auch deren Qualifikation mit den Umweltstandards in unmittelbarem Zusammenhang stehen.

Darüber hinaus hat der Europäische Gerichtshof in zwei anderen Fällen bereits entschieden, dass soziale Standards als Kriterium von allgemeinem Interesse anzuerkennen sind, und zwar bezüglich der Forderung, in einem Ausschreibungsverfahren Langzeitarbeitslose einzustellen, sowie im Zusammenhang mit einer lokalen Maßnahme zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit.

Aus der Sicht der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft steht die Einbeziehung der Entsorgungswirtschaft in ein Tariftreugesetz dem europäischen Recht nicht entgegen.

Herr Süß, RWE Umwelt Nord, äußert sich im Sinne der schriftlichen Stellungnahme (s. Umbruck 15/2762).

Abg. Eichelberg fragt Herrn Süß, ob es Qualitätsunterschiede gebe, wenn ein Mitarbeiter nach dem BDE-Tarif oder nach dem Transportgewerbetarif bezahlt werde.

Herr Süß antwortet, der Mitarbeiter aus dem Transportgewerbe und der Mitarbeiter des BDE hätten, wenn sie relativ jung seien, sicherlich die gleiche Qualifikation: einen Führerschein und eine Ausbildung. Ob der Mitarbeiter des Transportgewerbes jedoch an den entsprechenden Schulungen teilnehme, hänge von dem jeweiligen Unternehmen ab. Es gebe durchaus Transportunternehmen, die ihre Mitarbeiter vernünftig bezahlten. In der Regel führen im Transportgewerbe jedoch Subunternehmer. Im Transportgewerbe werde nach Stück, nach Fracht und nach Kilometern bezahlt. In der Abfallwirtschaft hingegen seien gewisse Touren und Leistungen zu erbringen. Aufgrund des Abfallrhythmus könnten die Mitarbeiter nicht mehr Geld verdienen, worauf das System auch nicht ausgelegt sei. Die Mitarbeiter der Abfallwirtschaft sollten in einer 40-Stunden-Woche so viel Geld verdienen, dass sie davon vernünftig leben könnten.

Abg. Harms möchte von Herrn Süß wissen, ob ein an öffentliche Tarifverträge oder ein an BDE-Tarifverträge gebundenes Unternehmen aus der Branche in den nächsten Jahren eine Zukunft habe. Des Weiteren fragt er, ob es, wie von Herrn Dr. Conrad erwähnt, bundesweit üblich sei, dass Unternehmen der Abfallentsorgungswirtschaft nicht nur in den Bereichen Abholung, sondern auch in der Entsorgung und Wiederverwertung Aufträge ausschrieben und an Dritte vergäben. Dies sei hinsichtlich einer Aufnahme des Abfallwirtschaftsbereiches in das Tariftrüegegesetz von Bedeutung.

Herr Dr. Conrad erläutert, im Abfallwirtschaftsrecht sei geregelt, dass es zwei Sorten von Abfällen gebe, zum einen Abfall zur Beseitigung, zum anderen Abfall zur Verwertung. Darüber hinaus gebe es die gesetzliche Vorschrift, dass alle Abfälle zur Beseitigung den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern, den Kreisen und kreisfreien Städten, anzubieten seien. Die Abfälle zur Verwertung würden überwiegend auf dem freien Markt angeboten.

Der Gebietskörperschaft gehöre der Hausmüll in dem Moment, wenn die Mülltonne durch den Hausbesitzer an den Straßenrand gestellt werde. Der Kommune sei es überlassen, wie sie den Abfall weiter verwerte. Bis auf wenige Ausnahmen werde der Abfall durch so genannte beauftragte Dritte, die privaten Versorgungsunternehmen, abgefahren und weiter behandelt. Nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen sei vorgeschrieben, dass diese Dienstleistung ausgeschrieben werden müsse, sofern sie einen Wert von 200 000 € überschreite, was stets der Fall sei. Es gebe jedoch weder aus Mecklenburg-Vorpommern noch aus Europa Bewerber. Dies könnte sich nach der Osterweiterung der EU allerdings ändern.

Die restlichen Abfälle zur Verwertung seien auf dem freien Markt und müssten nicht in allen Fällen ausgeschrieben werden; in der Regel erfolge jedoch eine Ausschreibung.

Herr Süß führt aus, bei den bestehenden Rahmenbedingungen würden die Unternehmen bei Einhaltung der Tariftreue auf Dauer keine Chance haben, Ausschreibungen zu gewinnen, weil es Preisunterschiede von 20 bis 40 % gebe, was mit den hohen Lohnkosten zusammenhänge.

Vorsitzende Abg. Strauß fragt Herrn Hohenschurz-Schmidt, wie die Kommune per Ausschreibung sicherstelle, dass etwa ökologische Standards oder soziale Ansprüche eingehalten würden und wie die Kontrolle erfolge.

Herr Hohenschurz-Schmidt antwortet, die Einhaltung ökologischer Standards könne zum Beispiel über die fachliche Qualifikation „Entsorgungsfachbetrieb“, die speziell in Deutschland üblich sei, über ähnliche Qualifikationen, beispielsweise über Referenzen, oder indem man sich vor Ort kundig mache, was im kommunalen Bereich unproblematisch sei, überprüft werden.

Schwieriger sei die Kontrolle der Einhaltung sozialer Standards, da es bislang noch kein Mittel gebe, das angewandt werden dürfe. Zurzeit gebe es bei der Abfallwirtschaftsgesellschaft Rendsburg-Eckernförde sogar die Regelung, dass es nicht zulässig, weil wettbewerbsfeindlich sei, soziale Standards einzufordern. Diese Regelung werde auch eingehalten. Solange es keine EU-tauglichen rechtlichen Vorgaben gebe, soziale Standards bzw. Tariftreue einzufordern, werde dieses Kriterium bei Ausschreibungen keine Rolle spielen und könne deshalb momentan nicht eingefordert werden.

Die Frage der Vorsitzenden, ob es möglich sei, in den Ausschreibungen darzustellen, dass das Personal die deutsche Sprache beherrschen müsse, bejaht Herr Hohenschurz-Schmidt.

Auf eine Nachfrage der Vorsitzenden hin erläutert Herr Hohenschurz-Schmidt, es sei wesentlich schwieriger, dieses Kriterium zu überprüfen. Im Bereich Rendsburg-Eckernförde gebe es eine sehr heterogene Struktur von Unternehmen. Auch wenn bei einer Ausschreibung nur ein Unternehmen zum Zuge käme, wäre dieses über eine Fläche von 2 000 km² tätig. Es könnte zwar gefordert werden, dass das Unternehmen deutschsprachiges Personal einstelle, eine Überprüfung sei jedoch nur stichprobenhaft möglich. Insbesondere die großen Unternehmen seien in der Lage, mit Material und Personal flexibel zu agieren.

Vorsitzende Abg. Strauß fragt Herrn Süß, ob die RWE, wenn sie Abfallentsorgung betreibe, auch an Nachunternehmer Aufträge vergebe.

Herr Süß verneint dies. Er erläutert, die RWE Umwelt Nord GmbH arbeite mit eigenem Personal. Da sich die Rahmenbedingungen aufgrund der Ausschreibung elementar veränderten,

sei dies aber auf Dauer nicht machbar. Im Hausmüllbereich seien die Preise um 30 bis 40 % zurückgegangen. Wenn an einem großen Auftrag nicht mehr 4 bis 5 % verdient würden, sei es für das Unternehmen kein Geschäft. In Rendsburg-Eckernförde führen alle Unternehmen momentan noch nach Tarif. Pro Tag würden nicht mehr als fünf Leiharbeiter eingesetzt. Die Konsequenz eines Wettbewerbs unter ungleichen Bedingungen seien sinkende Löhne. In Deutschland kämen 74 % zum Bruttolohn hinzu, ohne dass das Unternehmen nur 1 € Gewinn dabei mache.

Herr Harms kommt auf die Frage des Abg. Harms zu sprechen, ob öffentliche und private Unternehmen, die tarifgebunden seien, eine Überlebenschance hätten. Er führt aus, abgesehen davon, dass deutsche Unternehmen einen ausgeprägten Überlebenswillen hätten, müsse gefragt werden, welche Möglichkeiten sie noch hätten, im Wettbewerb zu bestehen. Die Möglichkeit, sich durch Schließung des Unternehmens aus dem Wettbewerb zurückzuziehen, könne nicht die richtige Entscheidung sein. Die Alternative sei vielmehr, die Tarifbindung aufzugeben.

Ein Unternehmen wie RWE oder andere tarifgebundene Unternehmen kämen nur dann zu einem Wettbewerb unter gleichen Bedingungen, wenn sie aus dem Arbeitgeberverband austräten und in Zukunft nicht mehr tarifgebunden seien. Ein solcher Trend würde allerdings zur Beseitigung von Tarifverträgen in der Entsorgungswirtschaft führen und hätte auch Konsequenzen für öffentliche Unternehmen; denn diejenigen Unternehmen, die aufgrund der Mitgliedschaft etwa im kommunalen Arbeitgeberverband an Tarifverträge gebunden seien, müssten aus dem Wettbewerb ausscheiden oder sie müssten versuchen, sich durch Ausgründungen von der Tarifbindung zu lösen. Deshalb sei zu befürchten, dass sich die sozialen Bedingungen der tarifgebundenen Unternehmen durch das Verlassen der Arbeitgeberverbände und damit der Aufgabe der Tarifbedingungen deutlich verschlechterten.

Abg. Eichelberg fragt, ob man sich im Rahmen der Europäisierung nicht gewissen Entwicklung stellen sollte, indem man etwa das Tarifniveau entsprechend anpasse. Er führt an, aus Pressemitteilungen sei bekannt, dass in Kiel und in Lübeck seitens der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft Haustarifverträge für den öffentlichen Personennahverkehr abgeschlossen würden, die deutlich unter den früheren Tarifen lägen.

Herr Harms antwortet, es sei durchaus erforderlich, dass die Gewerkschaften gemeinsam mit den Arbeitgeberverbänden die Tarifverträge auch den Erfordernissen des Wettbewerbs anpassen. Allerdings verfolgten die Gewerkschaften dabei sicherlich eine andere Richtung als die Arbeitgeberseite. Der entscheidende Unterschied sei jedoch, dass auch die angepassten

Tarifverträge, die die Grundlage für den Wettbewerb darstellten, immer noch Tarifverträge auf der Basis des Tarifvertragsgesetzes und damit verpflichtend für die Arbeitgeber seien.

Momentan stehe jedoch ein anderer Punkt zur Diskussion, nämlich dass der eine Teil der Wettbewerber durch Tarifverträge an bestimmte soziale Bedingungen gebunden sei, während andere Wettbewerber aufgrund der Tatsache, dass sie weder dem Arbeitgeberverband angehörten noch sich selbst verpflichteten, den Tarifvertrag anzuwenden, einen Wettbewerbsvorteil hätten. Die veränderten Tarifverträge, beispielsweise Branchen- oder Spartenarbeitsverträge, seien deshalb darauf angelegt, die Wettbewerbsbedingungen auf der Basis von Tarifverträgen so zu gestalten, dass alle Unternehmen zu gleichen Bedingungen am Wettbewerb teilnehmen könnten.

Vorsitzende Abg. Strauß fragt, ob von der Unternehmerseite gewünscht werde, dass auf der Grundlage eines Tariftreuegesetzes ein staatlich verordneter Lohn für eine bestimmte Leistung gezahlt werde, wodurch jedoch die Tarifautonomie sozusagen aus den Angeln gehoben würde.

Herr Süß verneint dies. Er macht deutlich, die Unternehmen möchten gleiche Wettbewerbsbedingungen haben. Dies bedeute, dass die Tarifverträge auf einer gesetzlichen Grundlage beruhen müssten. Gegenwärtig habe ein Tarifvertrag im Speditionsgewerbe eine andere Grundlage als ein Tarifvertrag für die Entsorgungswirtschaft. Diese Ungleichgewichtigkeit bringe im Wettbewerb finanzielle Nachteile. Deshalb sei es notwendig, die Entsorgungswirtschaft in das Gesetz mit aufzunehmen. Wenn jeder Unternehmer mit den gleichen sozialen Rahmenbedingungen kalkulieren müsse, könne nur derjenige am Markt gewinnen, der schneller und intelligenter sei. Ein Wettbewerb finde jedoch nicht statt, wenn der Lohn bei 50 % Lohnkosten zwischen 5 € und 13 € schwanken könne.

Vorsitzende Abg. Strauß macht geltend, das Arbeitnehmerentsendegesetz sei verpflichtend für jeden Ausschreibenden und gewährleiste die Kontrolle. Es sei nicht zulässig, Löhne von etwa 5 € zu zahlen.

Herr Süß wirft ein, das Grundproblem sei, dass keine Kontrollen stattfänden.

Herr Rähke teilt mit, dass er beauftragt worden sei, die Position von ver.di zum Bereich Verkehr vorzutragen. Die schriftliche Stellungnahme werde dem Ausschuss nachgereicht. Herr Rähke äußert sich sodann wie folgt:

Es ist zunächst richtig, dass es sich bei dem von dem Abg. Eichelberg angeführten Beispiel um unterschiedliche Tarifverträge und unterschiedliche Tarifniveaus für vergleichbare Tätigkeiten handele. Jedoch sollte auch beachtet werden, was dahinter steht. Das Güterkraftverkehrsgewerbe hält es nicht für sinnvoll, dass die Arbeitsbedingungen, die Löhne und andere tarifvertraglich festgelegte Modalitäten auch für die Entsorgungswirtschaft gelten, denn in der Entsorgungswirtschaft wird mit ganz anderen Kriterien an die Tarifarbeit herangegangen.

Nunmehr wird jedoch ein Tarifvertrag, der für ganz andere Strukturen geschaffen worden ist, auf ein Gewerk übertragen, das nicht in den Rahmen passt. Dadurch entstehen Disparitäten. Gleiches geschieht zwischen dem SHO und der KVG in Kiel. Die Tätigkeiten sind jedoch nicht vergleichbar. Wenn im Wettbewerb aber unvergleichbare Tarifverträge gleichgesetzt werden, wird immer derjenige bevorteilt, der in der Unvergleichbarkeit zufällig in der Branche ist, die diesen Tarifvertrag anwendet.

Unabhängig davon muss stets darauf geachtet werden, was die Tarifvertragsparteien für die entsprechende Branche gewollt haben. Sie haben sicherlich nicht gewollt, dass eine Branche mit niedrigeren Tarifen in die andere Branche einsteigt. Insofern sind die unterschiedlichen Tarifhöhen aus Branchen erklärbar, aber sie dürfen nicht vermischt werden, indem etwa der Güterkraftverkehrtarifvertrag, der ganz andere Bedingungen regelt, in der Entsorgungswirtschaft Platz greift und der private Personennahverkehr im öffentlichen Personennahverkehr der Großstädte. Dies wäre zum Nachteil sowohl der Beschäftigten als auch der Unternehmen.

Abg. Hentschel gibt zu erwägen, eine Öffnungsklausel im Gesetz vorzusehen, um die Kommunen zu ermächtigen, das Kriterium der Tariftreue bei Ausschreibungen zu berücksichtigen.

Herr Süß bemerkt, wenn erreicht würde, eine Ausschreibung auf der Grundlage eines Tarifvertrags durchzuführen, entstünde ein fairer Wettbewerb.

Herr Harms sagt, es sei rechtlich nicht möglich, dass das Land eine Bestimmung in das Tariftreugesetz aufnehme, die die Kommunen ermächtige, ein solches Kriterium in der Ausschreibung zu berücksichtigen. Wenn es kein Tariftreugesetz gebe, sei ein Unternehmen, das einen Tarifvertrag ausgehandelt habe, der auskömmliche soziale Bedingungen für die Beschäftigten garantiere, gezwungen, diesen zu dem Zeitpunkt aufzugeben, wenn das Ausschreibungsverfahren vorbereitet werde. Es gebe auf der Grundlage des Tarifvertragsgesetzes zwar die positive Vereinbarung, zu welchen Bedingungen die Mitarbeiter beschäftigt werden sollten. Um aber deren Beschäftigung auch nach der Ausschreibung noch zu ermöglichen, wäre ein Unternehmen jedoch gezwungen, die Tarifbindung aufzugeben, um im Wettbewerb

bestehen zu können. Dies sei eine negative Entwicklung, die weder vom Grundgesetz noch vom Tarifvertragsgesetz geregelt sei.

Abg. Harms legt dar, angesichts der zeitlichen Befristung des Tariftreuegesetzes wolle er wissen, ob es sich bei den dargestellten Problemen um einen dauerhaften Zustand handle, dem dauerhaft begegnet werden müsse, oder ob es sich um eine vorübergehende Situation handle.

Herr Rähke antwortet, die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs, müssten längerfristige finanzielle Verpflichtungen eingehen. Vonseiten des Gesetzgebers sollte auch aus diesem Grund für eine dauerhafte Rechtssicherheit gesorgt werden. Eine fünfjährige Verfallsfrist, wie sie im Gesetzentwurf vorgesehen sei, sei nicht zu befürworten.

Zu der Frage des Konnexitätsprinzips sei zu bemerken, dass der Gesetzgeber sehr wohl Gesetze verabschieden könne, die die Tariftreue verbindlich machten. In anderen Bundesländern, etwa in Niedersachsen, sei ein solcher Weg bereits beschritten worden. Es sei wichtig, betont Herr Rähke, dass ein repräsentativer Tarifvertrag und nicht sozusagen ein Gefälligkeitstarifvertrag gelte, wie es etwa in Bayern oder insbesondere in den neuen Bundesländern Praxis sei.

Bezug nehmend auf die zeitliche Befristung des Gesetzes betont Herr Dr. Conrad, aufgrund seiner langjährigen Erfahrungen in der Verwaltung wisse er, dass ein Gesetz vom Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens an etwa acht bis zehn Jahre benötige, bis es reibungslos funktioniere.

Abschließend bittet Herr Dr. Conrad die Abgeordneten zu bedenken, dass der Bereich der Abfallwirtschaft von einer Unzahl von Richtlinien und Gesetzen aus ganz Europa überschwemmt werde. Diese seien in nationales Recht umzusetzen. Wenn hierfür die Verwaltung fehle, leide das Rechtsbewusstsein. Auch dieser Gesichtspunkt sollte bei einer Verschlinkung der Verwaltung bedacht werden.

Die Vorsitzende, Abg. Strauß, schließt die Sitzung um 14:50 Uhr.

gez. Roswitha Strauß
Vorsitzende

gez. Manfred Neil
Geschäfts- und Protokollführer