



## Presseinformation

Nr. 212/2007

Kiel, Mittwoch, 11. Juli 2007

*Sperrfrist: Redebeginn*

*Es gilt das gesprochene Wort!*

Arbeitsmarkt/Tariftreuegesetz

### Heiner Garg: „Von ordnungspolitischen Grundsätzen wird kein Busfahrer satt!“

In seinem Beitrag zu **TOP 5** (Tariftreue) sagte der stellvertretende Vorsitzende der FDP-Landtagsfraktion, **Dr. Heiner Garg**:

„Der Wirtschaftsausschuss hat einen Kompromiss zum Tariftreuegesetz entwickelt, und wir werden diesen Kompromiss *nicht* ablehnen.“

Wir haben weiterhin erhebliche ordnungspolitische Bedenken, dass die Tariftreue die strukturellen Probleme auf unserem Arbeitsmarkt nicht lösen kann—und sie möglicherweise sogar verschlimmern könnte. Trotzdem werden auch wir heute der Erweiterung des Geltungsbereiches der Tariftreue um den öffentlichen Personennahverkehr für die nächsten dreieinhalb Jahre eine Chance geben. Denn in dreieinhalb Jahren tritt dieses Tariftreuegesetz wieder außer Kraft.

Und wir sind im Wirtschaftsausschuss übereingekommen, dass die Wirkungen der Tariftreue auf die Strukturen und die Beschäftigung in den betroffenen Branchen wissenschaftlich untersucht werden—rechtzeitig bevor das Gesetz ausläuft. Die Untersuchung wird zeigen, ob die Tariftreue das hält, was ihre Befürworter sich von ihr versprechen. So erhält der nächste Landtag eine stichhaltige Grundlage, um zu entscheiden, ob die Tariftreue nach 2010 weiter gelten soll. Und genau zu dieser Entscheidung wird die Befristung des Gesetzes den nächsten Landtag zwingen.

Diese beiden Punkte—die umfassende Untersuchung der Wirkungen der Tariftreue und ihre eindeutige Befristung—haben uns veranlasst, das Gesetz heute nicht abzulehnen.

Zum Inhaltlichen: Die Tariftreue soll die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer der betroffenen Branchen vor der Konkurrenz schlechter bezahlter Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer schützen. So soll erreicht werden, dass alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer dieser Branchen nicht nur einen angemessenen Lohn oder ein angemessenes Gehalt verdienen—sie sollen diesen Lohn oder dieses Gehalt auch bekommen!

**Wolfgang Kubicki**, MdL  
Vorsitzender

**Dr. Heiner Garg**, MdL  
Stellvertretender Vorsitzender

**Dr. Ekkehard Klug**, MdL  
Parlamentarischer Geschäftsführer

**Günther Hildebrand**, MdL

Zumindest wenn sie eingesetzt werden, um folgende öffentliche Aufträge des Landes zu erfüllen: Bauarbeiten, Abfallentsorgung, Schienenpersonennahverkehr und nun auch straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr. Dies soll erreicht werden, indem die Unternehmen verpflichtet werden, ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach einem der geltenden Lohn- oder Gehaltstarife am Ort der Leistungserbringung zu bezahlen. Diese Verpflichtung ist bei der Vergabe der einschlägigen öffentlichen Aufträge ein K.O.-Kriterium.

- Es ist unbestritten, dass die vielen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die zur Erfüllung der einschlägigen öffentlichen Aufträge beschäftigt werden, von der Tariftreue profitieren. Sie profitieren dann, wenn sie ohne Tariftreue schlechter bezahlt würden, als sie mit Tariftreue bezahlt werden.
- Denjenigen, die sowieso besser bezahlt werden, nutzt die Tariftreue nicht direkt. Aber sie kann ihnen indirekt nutzen—dann, wenn ihre Arbeitgeber ohne Tariftreue keine öffentlichen Aufträge bekämen, weil die Konkurrenz wegen niedrigerer Personalkosten preiswerter anbieten kann.
- Unbestritten ist auch, dass die Tariftreue genau deswegen einem Teil der heimischen Unternehmen nutzt—sie schützt sie vor preiswerterer Konkurrenz, weil sie den direkten Preisdruck mindert. Das ist wohl auch der Hauptgrund, warum die meisten Unternehmen und Unternehmensverbände der betroffenen Branche die Tariftreue unterstützen oder sogar fordern.

Einige mögen jetzt sagen, mehr bräuchten sie nicht, weitergehende Untersuchungen wären Verschwendung. Wir meinen, es sollten nicht nur die direkten, sondern auch die indirekten Wirkungen der Tariftreue untersucht werden. Denn es könnte sein—ich drücke mich hier ganz vorsichtig aus—es könnte sein, dass die Summe dieser Nebenwirkungen die Bilanz der Tariftreue negativ werden lässt.

- Zum Beispiel könnte sich zeigen, dass zwar diejenigen heimischen Unternehmen profitieren, die die einschlägigen öffentlichen Aufträge erlangen konnten—die Branche insgesamt aber unter den Wirkungen der Tariftreue leidet. Dies könnte dann passieren, wenn die öffentlichen Ausgaben für diese Zwecke nicht entsprechend gesteigert werden. Denn dann würden insgesamt weniger Aufträge vergeben und einige Unternehmen gingen leer aus. Dann würde vor allem ein Teil derjenigen unter der Tariftreue leiden, die durch sie geschützt werden sollen. Es wären diejenigen, die wegen der Tariftreue keine Arbeit mehr haben. Denn die Tariftreue kann nur Beschäftigten nutzen.
- Es könnte sich auch zeigen, dass die Tariftreue weniger Vorteile als Nachteile mit sich bringt, weil die Verbraucherinnen und Verbraucher für die gleichen Leistungen mit Tariftreue mehr bezahlen müssen als ohne Tariftreue—entweder weil sie für die entsprechenden Leistungen höhere Preise bezahlen müssen, oder weil sie die höheren Steuern und Abgaben zahlen müssen, mit denen diese Leistungen finanziert werden. Dann würden die Verbraucherinnen und Verbraucher benachteiligt, weil ihre Nettoeinkommen real gekürzt würden.

Aber ich sagte es bereits, wir wollen in den nächsten dreieinhalb Jahren ausprobieren, wie sich in den betroffenen Branchen unter anderem das Angebot und die Preise für die Kunden, die Kosten der öffentlichen

Auftraggeber, die Beschäftigung in der Branche und die Marktstellung der heimischen Anbieter entwickeln.

Ganz besonders wollen wir dies für den neu in das Gesetz aufgenommenen öffentlichen Personennahverkehr wissen. Denn die Busfahrerinnen und Busfahrer—um die geht es beim öffentlichen Personennahverkehr ganz konkret—haben ein besonderes Problem: Die meisten können ihr vergleichsweise niedrigen Gehälter nicht durch Nebenjobs aufbessern.

Denn wegen der Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten fahren sie an einem normalen Arbeitstag zwei Schichten—eine davon oftmals nachts—und haben zwischendurch mehrere Stunden Zwangspause. Eine Zwangspause, in der sie dann auch ruhen müssen, damit sie ihre Fahrgäste auch in der zweiten Schicht sicher ans Ziel bringen können. Und von ordnungspolitischen Grundsätzen wird kein Busfahrer satt.

Dies alles hat uns veranlasst, trotz unserer ordnungspolitischen Bedenken unsere Ablehnung des Tariftreuegesetzes zunächst für die nächsten dreieinhalb Jahre aufzugeben. Wir werden uns gleich enthalten.“