



HESSISCHER LANDTAG

28. 09. 2017

SIA
WVA

Berichts Antrag

**der Abg. Decker, Eckert, Alex, Barth, Di Benedetto, Faeser,
Frankenberger, Gnadl, Gremmels, Grüger, Merz, Roth,
Dr. Sommer, Weiß (SPD) und Fraktion**

**betreffend Tariffähigkeit des Landesinnungsverbandes des Kfz-Gewerbes in Hessen
sowie dadurch bedingte Entwicklungen im Kfz-Handwerk**

Um im Bereich des Handwerks, das strukturell durch viele kleine und mittlere Unternehmen geprägt ist, den Abschluss von Tarifverträgen zu fördern, hat der Bundesgesetzgeber die Innungen und Innungsverbände ausdrücklich zum Abschluss von Tarifverträgen befähigt (§§ 54 Abs. 3 Nr. 1, 82 Nr. 3 Handwerksordnung (HwO)). Ohne eine solche Regelung lägen die Voraussetzungen der Tariffähigkeit bei diesen Organisationen nicht vor, da das Tarifvertragsgesetz (TVG) von privatrechtlichen Vereinigungen ausgeht. Eine starke Tarifbindung ist eine wichtige Voraussetzung für einen stabilen Arbeitsmarkt und eine gute wirtschaftliche Entwicklung.

Mit Billigung des Bundesverfassungsgerichts verfolgt der Gesetzgeber damit das Ziel, durch eine Ausgestaltung der Koalitionsfreiheit aus Art. 9 Abs. 3 Grundgesetz (GG) den Abschluss von Tarifverträgen zu fördern und es den Gewerkschaften zu erleichtern, einen Partner für das Aushandeln und den Abschluss von Flächentarifverträgen zu finden. Hierzu hat das Bundesverfassungsgericht bereits am 19. Oktober 1966 in seinem Grundsatzurteil zur Tariffähigkeit von Innungen ausgeführt:

"Ohne das den Innungen und Innungsverbänden zuerkannte Recht, Tarifverträge abzuschließen, wäre ein den Gewerkschaften entsprechender umfassender Tarifpartner nicht vorhanden und die Ordnung der Arbeitsbedingungen und die Befriedung des Arbeitslebens im Bereich des Handwerks würden unvollständig bleiben." Weiter wird in dem Urteil klargestellt: "Auch die Verleihung der Tariffähigkeit an die Innungen und die Innungsverbände ist geeignet, der Tarifautonomie zu dienen. Erfahrungsgemäß gelingt es schwer, die zahlreichen kleinen Handwerker mit nur einem oder wenigen Arbeitnehmern zum Beitritt zu einem besonderen Arbeitgeberverband zu bewegen. Da dann ein den Gewerkschaften entsprechender umfassender Tarifpartner nicht vorhanden wäre, würden die Ordnung der Arbeitsbedingungen und die Befriedung des Arbeitslebens im Bereich des Handwerks unvollständig bleiben. Seiner Innung beizutreten, ist dagegen auch der kleine Handwerker wegen der damit verbundenen sonstigen Vorteile, insbesondere der beruflichen Förderung, eher geneigt. Die Ausdehnung der Tariffähigkeit auf die Innungen und Innungsverbände begünstigt also das Zustandekommen einer umfassenden tariflichen Ordnung."

Die Mitgliederversammlung des Landesinnungsverbandes des Kfz-Gewerbes in Hessen hat - nach der Kündigung des Entgelttarifvertrages und des Tarifvertrags über die Ausbildungsvergütungen durch die IG Metall - beschlossen, mit der IG Metall keine Entgelttarifverhandlungen mehr zu führen. Die einzelnen Innungen tragen diesen Beschluss der Landesinnung mit und schließen ebenfalls keine Tarifverträge mehr ab. Eine Änderung der Satzung, wonach der Landesinnungsverband beauftragt ist, Tarifverträge abzuschließen, ist bislang nicht erfolgt. Das Kfz-Handwerk in Hessen baut derzeit eine neue Struktur einer Tarifgemeinschaft auf. Dieser hat mit der IG Metall einen Tarifvertrag abgeschlossen.

Die Landesregierung wird ersucht, im Sozial- und Integrationspolitischen Ausschuss (SIA) und im Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (WVA) über folgenden Gegenstand zu berichten:

1. Wie beurteilt sie generell die sinkende Bereitschaft von Unternehmen, Tarifverträge abzuschließen?
2. Wie beurteilt sie den speziellen Fall im Kfz-Gewerbe in Hessen?

3. Wie hoch ist der Organisationsgrad in den 22 hessischen Kfz-Innungen und wie hat er sich in den vergangenen 15 Jahren entwickelt?
Wie stellt sich der derzeitige Organisationsgrad im Vergleich zu anderen Innungen des hessischen Handwerks dar?
4. Ist der Landesregierung bekannt, ob vorgelagert vor der Mitgliederversammlung des Landesinnungsverbandes des Kfz-Gewerbes (LIV) von den dafür gesetzlich zuständigen Innungsversammlungen der 22 öffentlich-rechtlichen Mitgliedsinnungen die erforderliche Beschlussfassung über die Kündigung der Tarifverträge und den Ausstieg des LIV aus der Tarifbindung gefasst wurde?
Wenn ja, woher hat die Landesregierung ihre Kenntnis und wann wurden die entsprechenden Beschlüsse gefasst?
5. Haben die drei hessischen Handwerkskammern als Rechtsaufsicht die Beschlussfassung der 22 öffentlich-rechtlichen Innungen geprüft?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
Wenn nein, warum nicht und wie bewertet das Wirtschaftsministerium diesen Vorgang?
6. Ist nach Ansicht der Landesregierung der Landesinnungsverband des Kfz-Gewerbes weiterhin tariffähig, obwohl die Mitgliederversammlung des Verbandes beschlossen hat, keine Entgelttarifverhandlungen mehr zu führen?
Wenn ja, wie begründet sie diese Ansicht?
Wenn nein, warum nicht?
7. Ist nach Ansicht der Landesregierung bei der Antwort auf Frage 6 zu berücksichtigen, dass die Handwerksordnung in § 82 Abs. 3 festlegt, dass Landesinnungsverbände Tarifverträge abschließen können, um die eingangs genannten Ziele des Gesetzgebers zu gewähren?
Wenn ja, in welcher Hinsicht?
Wenn nein, warum nicht?
8. Wie beurteilt die Landesregierung handwerksrechtlich die vom Kfz-Handwerk gewählte neue Struktur der Tarifgemeinschaft?
Was bedeutet sie insbesondere vor dem Hintergrund, dass durch die neue Tarifgemeinschaft davon auszugehen ist, dass zukünftig lediglich eine geringe Anzahl der Betriebe in der Tarifbindung sein wird, die überwiegende Mehrheit aber ohne Tarifbindung sein wird (Struktur ohne Tarifbindung - OT-Struktur)?
Kann die geforderte strikte und transparente Trennung von dem - mit gesetzlichen Aufgaben versehenen - Landesinnungsverband und der privatrechtlichen Tarifgemeinschaft nach Einschätzung der Landesregierung sichergestellt werden?
Wenn ja, wie?
Wenn nein, welche Folgen ergeben sich daraus?
9. Wie beurteilt die Landesregierung die räumliche und personelle Verquickung von Kfz-Landesinnungsverband und privatrechtlicher Tarifgemeinschaft in der Kfz-Innung vor dem Hintergrund der möglichen Verwendung von Mitgliedsbeiträgen der Innungen im privatrechtlichen Verband?
10. In § 1 Abs. 4 ihrer Satzung unterwirft sich die Tarifgemeinschaft den Interessen des LIV: "Der Verein hat bei der Verfolgung seiner satzungsgemäßen Ziele die Interessen des Landesverbandes Hessen des Kraftfahrzeuggewerbes (Landesinnungsverband des Kraftfahrzeughandwerks) zu berücksichtigen und sich mit den zuständigen Gremien des genannten Verbandes abzustimmen, ohne jedoch an die Willensbildung des Verbandes gebunden zu sein." Durch die gleichzeitig angelegte Personalunion zu den Innungs- und Landesinnungsstrukturen ist der letzte Halbsatz, der die Bindung an die Willensbildung des LIV ausschließen soll, in der Verbandspraxis faktisch außer Kraft gesetzt. Wie beurteilt die Landesregierung die in der Satzung der neuen Tarifgemeinschaft inhaltliche Kopplung der Tariffähigkeit mit den Strukturen der Landesinnung?
11. Wie beurteilt die Landesregierung die Entwicklung der Tarifbindung im hessischen Kfz-Gewerbe vor dem Hintergrund, dass nachzeitigem Informationsstand lediglich 2 % der Betriebe Mitglied der neu gegründeten Tarifgemeinschaft sind?

12. Art. 9 Abs. 3 Satz 1 GG garantiert den sozialen Schutz der abhängig Beschäftigten im Wege der kollektivierten Privatautonomie. Mit Blick auf das Sozialstaatsprinzip des Art. 20 Abs. 1 GG hat der Gesetzgeber strukturelle Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass Tarifverhandlungen einen fairen Ausgleich auch tatsächlich ermöglichen. Der Gesetzgeber ist insofern nicht gehindert, Rahmenbedingungen für das Handeln der Koalitionen zu ändern, er ist sogar verpflichtet einzugreifen, wenn nachhaltige Störungen der Funktionsfähigkeit des Systems vorliegen (vgl. BVerfGE 92, 365 (397))." Beabsichtigt die Landesregierung vor diesem Hintergrund und der Entwicklung im Kfz-Handwerk, Initiativen zur Stärkung der Tarifautonomie im Handwerk zu ergreifen?
Wenn ja, welche und in welchem Zeitraum?
Wenn nein, warum nicht?
13. Welchen Einfluss hat der Ausstieg des Landesinnungsverbandes aus der Tarifbindung auf die Entwicklung der Ausbildungsvergütungen im Kfz-Handwerk?
14. Wie viele Ausbildungsverhältnisse sind derzeit durch die Tarifbindung über den Landesinnungsverband abgedeckt und wie schätzt die Landesregierung die zukünftige Entwicklung ein?
15. In welchem Umfang finanzieren die Landesregierung und der Bund die Ausbildungsinfrastruktur im Kfz-Handwerk in Hessen durch
- Ausgaben für die Berufsschule,
 - Ausgaben für die ergänzende überbetriebliche Lehrlingsunterweisung (bitte aufschlüsseln nach Innungen, LIV, Handwerkskammern),
 - Zuschüsse zur Meisterausbildung,
 - Zuschüsse für die Gewinnung von Auszubildenden und passgenaue Besetzung von Ausbildungsplätzen,
 - Zuschüsse zur Landesfachschule des hessischen Kfz-Handwerks?
16. Wie beurteilt die Landesregierung vor dem Hintergrund des vom Handwerk beklagten Fachkräftemangels sowie der durch den Ausstieg aus der Flächentarifbindung sinkenden Attraktivität des Kfz-Handwerks als Arbeitgeber und Ausbilder die Nachhaltigkeit der öffentlichen Investitionen in die Ausbildungsinfrastruktur des Kfz-Handwerks?
17. Ist die Einhaltung bestehender Tarifverträge im Kfz-Gewerbe bei der Auftragsvergabe durch die Landesregierung oder nachgeordnete Behörden Vergabekriterium?
18. Wenn ja, wie wird die Einhaltung sichergestellt?
Wenn nein, plant die Landesregierung die Einführung einer Tariftreueregelung bei Vergabeverfahren im Kfz-Bereich?

Wiesbaden, 28. September 2017

Der Fraktionsvorsitzende:
Schäfer-Gümbel

Decker
Eckert
Alex
Barth
Di Benedetto
Faeser
Frankenberger
Gnagl
Gremmels
Grüger
Merz
Roth
Dr. Sommer
Weiß