

Frank Bsirske
Es gilt das gesprochene Wort

Hafenarbeiterstreik 11. Januar 2006 in Hamburg
- Port Package II -

Kollegen, Hafenarbeiter,

überall in den deutschen Seehäfen stehen heute die Kräne still.

Kein Handschlag mehr – das ist die Devise. Und das nicht nur an der deutschen Küste. Überall in Europa legen Hafenarbeiter die Arbeit nieder. In Rotterdam genauso wie in Barcelona, in Marseille und Antwerpen genauso wie in Liverpool, Piräus und Kopenhagen.

Das hat einen einfachen Grund und dieser Grund hat einen Namen:

„Port Package II“

Unter diesem Namen präsentiert die EU-Kommission jetzt erneut eine sogenannte „Richtlinie über den Marktzugang für Hafen-Dienstleistungen“.

Einmal ist sie damit schon gescheitert. Am Widerstand der Hafenarbeiter und an der Ablehnung durch das europäische Parlament. Jetzt versuchen es Kommissionspräsident Barroso und seine Kolleginnen und Kollegen erneut. Versuchen den Häfen und den Menschen die dort arbeiten, ein neues Wettbewerbsrecht aufzuzwingen. Die Häfen sollen einem schärferen Wettbewerb unterworfen werden. Und die Arbeiter einer schärferen Konkurrenz untereinander.

Was hier in Europa zum Gesetz werden soll, entpuppt sich bei näherem Hinsehen als Frontalangriff auf die Lebensinteressen der Hafenarbeiter. Es bedroht elementar die Arbeits- und Entlohnungsbedingungen in den Häfen und gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen und insgesamt der europäischen Seehafenwirtschaft.

Die Herren und Damen aus Brüssel hätten nämlich gerne, dass in Zukunft Seeleute Schiffe selbst be- und entladen können! Und nicht nur die Selbstabfertigung von Bord durch die Schiffsbesatzung ist vorgesehen, sondern auch die Abfertigung zu Land soll durch nicht fest angestelltes Landpersonal erfolgen können.

Die Herren und Damen aus Brüssel wollen, dass die Konzessionen für den Hafenbetrieb immer wieder neu ausgeschrieben und dann jeweils an den günstigsten Anbieter vergeben werden.

Und sie wollen, dass die Hafenarbeiter bei einem Wechsel der Anbieter nicht übernommen werden müssen. Verliert dann der bisherige Hafenbetreiber eine

zwingend vorgeschriebene Ausschreibung, würde die Belegschaft beim alten Betrieb verbleiben – obwohl der keine Arbeit mehr hat. Der neue Betreiber kann sich derweil neue Leute von außen suchen.

Kollegen, Hafenarbeiter,

dieser Richtlinien-Entwurf zielt darauf, die Organisationen der Hafenarbeiter und auch der Arbeitgeber in den Häfen zu unterminieren. Er zielt darauf, alle Strukturen und Gremien für den sozialen Dialog zwischen Arbeitern und Unternehmen zu zerschlagen.

In jahrzehntelangen Kämpfen haben die Hafenarbeitergewerkschaften vernünftige Entlohnung durchgesetzt. Eine Entlohnung, die ein Auskommen ermöglicht und Berechenbarkeit in der Lebensplanung. Nun bedrohen Barroso und Co die Menschen in den Häfen von neuem mit Lohndrückerei und Unsicherheit. Wie schon zu Beginn der gewerkschaftlichen Organisationen in den Häfen geht es auch jetzt wieder darum, wer zu welchen Bedingungen Hafenarbeit ausführt.

Die Hafenarbeiter haben mit ihren Gewerkschaften lange gegen die Tagelöhnerarbeit und für eine bessere Arbeitswelt gekämpft.

Dafür, dass Schluss damit ist, dass Arbeiter sich morgens versammeln müssen und nicht wissen, ob sie Arbeit kriegen oder nicht.

Dafür, dass Schluss damit ist, dass Arbeitsplätze vor einer drängenden, wartenden, bangenden Menge versteigert werden können an diejenigen, die bereit sind, für den geringsten Lohn zu arbeiten und derjenige die Arbeit kriegt, der bereit ist, seine Arbeitskraft für noch weniger Lohn anzubieten als sein Nachbar.

Dagegen haben wir uns in Gewerkschaften zusammengeschlossen. Um die Konkurrenz, um den Wettbewerb untereinander zu begrenzen.

Und wir wollen und werden nicht zulassen, dass das Rad der Geschichte zurückgedreht wird, Kollegen!

Im Februar letzten Jahres hat der Chefvolkswirt der Deutschen Bank in der Presse ein Interview gegeben und erklärt – ich zitiere ihn wörtlich – „...dass manche von uns“ und er meinte nicht sich damit „sich daran gewöhnen müssten, in Zukunft einen Lohn zu bekommen, der in Deutschland zum Überleben nicht mehr reicht. Dann müssten zwei bis drei Familienmitglieder arbeiten gehen, damit der Lohn für die Familie zum Überleben reicht.“

Ich frage mich: wer ist denn das dritte Familienmitglied, das da arbeiten gehen muss, damit es für alle zum Überleben reicht – das Kind, der Großvater, die Großmutter?

Kollegen, Hafenarbeiter,

gegen diese Sorte Überheblichkeit und Menschenverachtung, gegen genau diese Sorte Geringschätzung der lebendigen Arbeit, gegen solcherart schrankenlose Ausbeutung haben wir uns in Gewerkschaften zusammengeschlossen!

Und deshalb sage ich von dieser Stelle aus klar, in aller Ernsthaftigkeit und ganz unmissverständlich:

Egal, was die europäischen Institutionen auch beschließen mögen, die Hafentarbeiter werden nicht tatenlos zusehen, wenn ihre Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen zerstört werden. Jeder Reeder, der versucht seine Schiffe mit eigenem Personal gegen den Willen der Hafentarbeitergewerkschaften zu be- oder entladen, muss damit rechnen, dass seine Schiffe weltweit boykottiert werden!!

Dies wurde auf einer zwischenzeitlich einberufenen Sektionskonferenz der Internationalen Transportarbeiter-Föderation in London beschlossen. Und ver.di, unsere Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, ist genauso wie unsere europäischen Schwestergewerkschaften fest entschlossen, diesen Beschluss umzusetzen, wo immer dies erforderlich ist.

Hafentarbeit muss von eingetragenen Hafentarbeitern verrichtet werden. So sieht es das Abkommen der Internationalen Arbeitsorganisation über die Hafentarbeit von 1973 vor. Eingetragene Hafentarbeiter haben damit bei Hafentarbeit Vorrang. Und das muss auch in Zukunft so bleiben.

Kollegen, Hafentarbeiter,

heute ist der Hafensektor eine der erfolgreichsten Wirtschaftsbranchen überhaupt. Eine Branche, die in nicht wenigen Ländern im zweistelligen Bereich wächst. Grundlage dieses Erfolgs sind qualifizierte Hafentarbeiter, die zu anständigen sozialen Bedingungen arbeiten.

Die Deregulierer in der EU-Kommission sehen das anders. Absurd, wenn man sich die Realität im Transportsektor und die ökonomischen Erfolge der Häfen ansieht.

Die Organisation der privaten Hafentbetriebe in Europa, die ESPO, teilt unsere Auffassung. Sie bezeichnet die europäischen Häfen als die effizientesten weltweit. Das Be- und Entladen eines 40-Fuss-Containers z.B. kostet im Standardtarif

- in europäischen Häfen 10 \$
- in nordamerikanischen Häfen 200 \$
- und in asiatischen Häfen 300 \$.

Europäische Hafengesellschaften sind mit hohen Schadenersatzforderungen konfrontiert, wenn Schiffe nicht innerhalb kürzester Frist be- oder entladen werden. In asiatischen und amerikanischen Häfen sind lange Wartezeiten für Schiffe auf Reede alles andere als eine Seltenheit.

Kollegen! Hafentarbeiter!

Die Arbeitgeber in den Häfen wie auch die Hafentarbeitergewerkschaften sind die Spezialisten in den Häfen. Beide sehen die Richtlinie, wie sie jetzt von der europäischen Kommission vorgelegt wird, als schädlich an. Als schädlich und gefährlich! Eine solche Richtlinie ist überflüssig wie ein Kropf!!

Das sehen mittlerweile auch andere so:

Die deutsche Bundesregierung hat gesagt:

„Der Vorschlag ist nicht geeignet, Wettbewerb und Qualitätssteigerung der deutschen Seehäfen zu erreichen“. Und: „Der Vorschlag hat systematische Fehler. Daher sollte Port Package II auf die Liste der europäischen Initiativen gesetzt werden, die als überflüssig zu streichen sind.“

Alle deutschen Küsten-Bundesländer lehnen den Entwurf ab. Gleich welcher Regierungsfarben.

Der Zentralverband der deutschen Seehäfen hat die europäischen Abgeordneten aufgefordert das Paket abzulehnen um zu verhindern, das bereits im Wettbewerb stehende leistungsfähige Hafenunternehmen in den deutschen Seehäfen in ihrer Existenz gefährdet werden.

Selbst unter Reedern und Seehäfenpediteuren gibt es Bedenken.

Wer steht dann aber hinter dieser Richtlinien-Initiative?

Neben den Marktradikalen und Liberalisierungsfanatikern in der EU-Kommission zum Beispiel Leute wie der Hamburger CDU-Parlamentarier Jarzembowski. Er ist Berichterstatter des Verkehrsausschusses im EU-Parlament.

Im Ausschuss hat er erklärt, dass es ihn nicht interessiert, was die Hafenbetriebe und die Hafenarbeiter für richtig halten. Es gäbe schließlich andere Verbände, wie z.B. die Reeder, die Spediteure und die produzierende Industrie, die wesentlich bedeutsamer wären. Dass seine eigene Partei, die CDU in Hamburg, eindeutige Beschlüsse gegen die Richtlinie gefasst hat, interessiert Jarzembowski augenscheinlich auch nicht.

Während die Sozialisten, die Grünen und die Linken die Richtlinie im Parlament zu Fall bringen wollen, hoffen die Kommission und Leute wie Jarzembowski darauf, dass die Konservativen zusammen mit den Liberalen und der radikalen Rechte eine Mehrheit für Port Package II zustande zu bringen.

Damit sind die Fronten klar:

Auf der einen Seite Leute wie Jarzembowski und Marktradikale seines Schlages – die scheren sich einen Teufel um die Folgen ihres Tuns, wenn es nur gelingt, die Arbeitskraft billig und noch billiger zu machen.

Auf der anderen Seite stehen Menschen, die wie wir die Zukunft sozial und verantwortlich gestalten wollen. Deshalb setzen wir uns zur Wehr, wenn die Lebensinteressen der Hafenarbeiter angegriffen werden.

So wie heute. Hier in Hamburg und überall in Europas Häfen.

Unsere Botschaft an das Europa-Parlament lautet:

Wir wollen keine Richtlinie, die es den Reedern ermöglicht, an Bord und an Land eigenes Personal zum Umschlag einzusetzen. Das ist Hafendarbeit!

Die Hafendarbeiter sind motiviert, qualifiziert und für ihre zuverlässige Arbeit bekannt. Das ist ein wichtiger Grund, warum so viele Schiffe in deutsche Häfen kommen. Und das soll auch so bleiben!

Übrigens wollen die Seeleute selbst den Hafendarbeitern diese Arbeit auch gar nicht wegnehmen. Sie haben schon genug zu tun, sind meist zu wenige an Bord und wissen, was sie an den Hafendarbeitern haben, wenn es um die Durchsetzung menschenwürdiger Arbeits- und Entlohnungsbedingungen geht.

Und: Kollegen, Hafendarbeiter, unsere Botschaft lautet auch:

Wir wollen keine Richtlinie, die periodisch Konzessionen ausschreibt.

In einer Welt, in der Tariftreue und sozial verantwortungsbewusste Kalkulationen mehr mit dem Verlust von Konzessionen als mit ihrem Erhalt in Verbindung gebracht werden, droht ein Ausschreibungssystem bei Hafendarbeiterkonzessionen für die Hafendarbeiter zu einem behördlichen Jobkiller zu werden.

Welches Unternehmen protestiert denn noch, wenn die Ausschreibung vor der Tür steht und der weitere Betrieb unsicher ist?

Welches Unternehmen stellt dann noch Hafendarbeiter - gar unbefristet - ein, wenn es nicht weiß, ob es morgen noch Beschäftigung hat oder den Lohn zahlen kann?

Kollegen,

Wir wissen, dass die deutschen und insgesamt die europäischen Häfen leistungs- und wettbewerbsfähig sind. Hamburg und Bremen konkurrieren mit Rotterdam und Antwerpen. In den Häfen gibt es bereits Anbieter, die im Wettbewerb stehen – dazu bedarf es keiner neuen eurokratischen Richtlinie.

Wir brauchen auch keine Richtlinie, die dafür sorgt, dass am Ende finanzstarke globale Player das operative Geschäft betreiben und Hafenstädte wie Hamburg, Bremen oder Rostock zu Zaungästen von Standortentscheidungen machen oder sie erpressen, wenn es um Infrastrukturbedingungen geht.

Globale Unternehmen handeln global und nicht regional. Sie nehmen auf regionale Wirtschafts- und Beschäftigungsstrukturen keine Rücksicht – das ist die bittere Erfahrung, egal ob es sich um Konzerne mit Sitz in Hongkong oder Berlin handelt. Und sie haben häufig auch wenig Respekt vor regionalen politischen Verantwortungen.

Ein Europa, das den Geldhaien und Profitgeiern ausgeliefert wird ist nicht das Europa, das wir Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer wollen.

Hafendarbeiter sind weltoffen und europäisch. Aber sie erwarten von der europäischen Politik auch ein klares Bekenntnis für ihre Jobs, für ihre Lebensperspektive und für ihre Region.

Deshalb muss der Entwurf zu Port Package II vom Tisch. Genauso übrigens wie der Entwurf zur sogenannten Bolkestein-Richtlinie.

Port Package II ist nicht reparierbar.

Sie gefährdet die maritime Wirtschaft.

Das können und das wollen wir nicht zulassen. Deshalb fordern die europäischen Hafentarbeiter das Europa-Parlament einhellig auf:

Stoppt Port Package II und besinnt euch auf eure Verantwortung!