

Fair bis aufs Meer
siehe hintere
Umschlagseite



Häfen-Reise Berlin – Duisburg – Rotterdam:

Arbeiten an den Schnittstellen der Globalisierung Seite 7

Unsere Themen
Unsere Themen

Weservertiefung „rechtswidrig“: Toller Erfolg – mit Tücken Seite 11

Das Beispiel Senegal: Westafrikas handwerkliche Fischerei in tiefer Krise Seite 19

„Falkenberg-Bericht“ zur 2030-Agenda | Geisternetze | BVWP 2030 und Küstenautobahn

Berlin-Duisburg-Rotterdam: Eine Häfen-Reise „auf umgekehrten Güterwegen“

Arbeiten an den Schnittstellen der Globalisierung

VON CHRISTOPH SPEHR

Wenn Produktion sich immer stärker entlang transnationaler Produktions- und Lieferketten organisiert, muss auch der Kampf um Arbeitsbedingungen diese Strukturen stärker in den Blick nehmen. Das ist die Grundidee des Projekts „Solidarität und Organisierung in transnationalen Produktionsketten“ der Rosa-Luxemburg-Stiftung. Im Rahmen dieses Projekts fand vom 21.-26. Juni 2016 eine Hafenreise statt. Stationen waren Berlin, Duisburg und Rotterdam.

Kurios, denkt sich der norddeutsche Hafeninteressierte, wenn er diese Liste liest: Rotterdam, gut, aber Berlin und Duisburg? Sind das überhaupt richtige Häfen? Die liegen doch nicht mal am Meer?

Aber hier zeigt sich schon das erste Wahrnehmungsproblem. Duisburg, der größte Binnenhafen Europas, liegt mit einem Containerumschlag von 3,6 Millionen TEU pro Jahr durchaus in einer mit Bremerhaven vergleichbaren Größenordnung (5,5 Millionen TEU) – und der Gesamtumschlag in den Duisburger Häfen ist mit 129 Millionen Tonnen jährlich fast doppelt so hoch wie der in Bremen/Bremerhaven (73 Millionen Tonnen). Es gibt, stellt man beim Recherchieren fest, so gut wie keine Gesamtliste der deutschen oder europäischen Häfen nach Umschlag. Die Ausbau-Lobby, die beständig nach der immer nächsten Erweiterung der Seehäfen ruft (selbstverständlich auf öffentliche Kosten), produziert stets nur Vergleiche der Seehäfen in der Westrange, verbunden mit der Botschaft: Schneller, größer, tiefer. Das Fehlen eines nationalen oder europäischen Hafenkonzepts, das auf eine sinnvolle, arbeitsteilige Bewältigung der Transportströme ausgerichtet ist, ist in dieser Verengung des Blicks bereits angelegt.

Das Konzept der Hafenreise, vom Startpunkt Berlin aus „auf umgekehrten Güterwegen“ der Transportkette zu folgen, hatte damit schon mal einen ersten Punkt für sich. Die Bedeutung und Dynamik der Binnenhäfen wird systematisch unterschätzt – und die Einbindung der Seehäfen in spezifische, Meer und Land überspannende Logistikwege unterschätzt. Denn das ist die

zweite Tatsache, die gern verschwiegen wird: So einfach, wie man einen Schalter umlegt, ist das Verschieben von Gütern auf den nächsten (bequemeren, schnelleren, billigeren) Seehafen nicht. Transportketten sind eine sensible Sache.

Häfen, Transport und Logistik sind die Schnittstellen zwischen nationalen und transnationalen Wirtschaftsräumen. Deshalb unterliegen Arbeitsbeziehungen hier einem rapiden Wandel und sind in besonderer Weise umkämpft. Das war Thema der Eröffnungsveranstaltung der Reise. Jeder fünfte Arbeitsplatz, so Jörn Boewe, Journalist und Mitorganisator, ist heute Teil einer transnationalen Produktionskette. Die Logistifizierung der Hafearbeit und die Computerisierung der Logistik, so Sebastian Gerhard von der Zeitschrift Lunapark21, verändern die Arbeitsprofile und Arbeitsbedingungen in den Häfen. Vorreiter sind derzeit die komplett automatisierten Terminals, die in Rotterdam und Hamburg erprobt werden.

Die Häfen waren frühzeitig Orte, an denen sich besondere Regulierungsmodelle bildeten, um Arbeitsbedingungen abzusichern – weil eben hier der Zusammenstoß nationaler und transnationaler Ökonomie verläuft. Diese Regulierungsmodelle geraten inzwischen massiv unter Druck. Klaus Schroeter, Leiter der Fachgruppe Schifffahrt bei der ver.di-Bundesverwaltung, verwies auf die Gesamthafenbetriebsvereine (GHBV), mit denen trotz unstemem Arbeitsanfall in den Häfen feste Beschäftigungsverhältnisse aufrechterhalten werden. In Italien waren die Regelungen zu den Hafenbetriebsgesellschaften weitergehend als in Deutschland: Das italienische Schifffahrtsgesetzbuch sah vor, dass ein staatlich kontrolliertes Unternehmen das alleinige Recht hat, Hafearbeiten durchzuführen, und eine Hafearbeiter-Gesellschaft das alleinige Recht, dafür Personal zu stellen. Demgegenüber verpflichtet das deutsche Gesamthafenbetriebsgesetz die Hafenbetriebe nur zur Zahlung der Umlage an den GHBV, schließt aber den Einsatz von Fremdpersonal grundsätzlich nicht aus. Gegen die italienische Regelung ist die EU Kommission seit den 1990er Jahren immer wieder Sturm gelaufen – genannt seien hier nur das so genannte Hafen-von-Genua-Urteil (1) oder die Entscheidungen zum Hafearbeitsgesetz (2) sowie über Beihilfen zugunsten des Hafensektors (3). Der belgische Weg (das „Antwerpener Modell“), nach dem nur bei der Hafenbehörde registrierte, qualifizierte Hafearbeiter im Hafen eingesetzt werden dürfen,

Der Berliner Westhafen: Der Umschlag ist gering, die Flächennachfrage boomt.

FOTO: SPYROS DRAKOPOULOS / WIKIMEDIA



hält bis jetzt. Die EU-Kommission verfolgt jedoch mit ungebrochener Hartnäckigkeit das Projekt, die Hafendienste in den europäischen Häfen umfassend zu deregulieren – etwa mit dem „Port Package“, das seit 2003 immer wieder durch europaweite Aktionen und Proteste blockiert werden konnte (4), aber auch mit der Kommissions-Mitteilung über „Häfen als Wachstumsmotor“ (5).

Fortschritte gab es dagegen bei der Anzahl von Tarifverträgen auf Schiffen. Die Internationale Transportarbeitergewerkschaft ITF, der auch ver.di angehört, hat inzwischen 12.800 Tarifverträge auf Schiffen durchgesetzt, 1900 davon durch ver.di – immerhin eine substanzialle Zahl, wenn man sich vergegenwärtigt, dass mehr als 50.000 Handelsschiffe mit rund 1,66 Milliarden Tonnen Tragfähigkeit (tdw) weltweit unterwegs sind (6), davon 60-70 tdw-Prozent unter Billigflaggen. Unter ITF-Vertrag beläuft sich der monatliche Lohn eines Seefahrers auf etwa 1600 Dollar: Viel weniger, als nach den nationalen Tarifen der Industrieländer gezahlt werden müsste, aber sehr viel mehr, als auf den meisten Schiffen ohne ITF-Vertrag gezahlt wird. Durchsetzungsinstrument der ITF ist die Hafenauffertigung: Schiffe ohne Vertrag (oder mit Vertragsverstößen) bleiben liegen. Auch dagegen richtet sich das Port-Package-Projekt, das die Schiffslinien unabhängig von der Hafenauffertigung machen soll, indem die „Selbstauffertigung“ durch eigenes Personal unter windelweichen Einschränkungen (4) erlaubt wird.

Der Berliner Westhafen, erste Station der Hafenreise, ist gemessen an Duisburg oder den Seehäfen ein kleiner Fisch. Der Containerumschlag beträgt 110.000 TEU pro Jahr, der Gesamtumschlag 3,6 Millionen Tonnen. Dabei konnten die Berliner Häfen in den vergangenen Jahren einen regelrechten Boom verzeichnen, was die Nachfrage nach Flächen betrifft. Immer mehr Industriebetriebe wollen ihre Produktion in die direkte Nähe des Hafens verlagern, um Transportkosten und Transportzeiten zu senken.

Träger der öffentlichen Binnenhäfen in Berlin ist die BEHALA (Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft), die als Eigenbetrieb begann, dann zur Anstalt öffentlichen Rechts wurde und schließlich zur GmbH in 100-prozentigem Eigentum des Landes Berlin. Sie vermietet Flächen und Immobilien und betreibt eine eigene Unterfirma für Logistikdienstleistungen, die als Verleihfirma agiert (mit niedrigerem Lohnniveau). Die strategische Bedeutung des Binnenschifftransports ermöglichte es der BEHALA in den 1990er Jahren, den Bau eines Schwerlastterminals durch einen Vertrag mit Siemens abzuschließen, in dem Siemens auf zehn Jahre einen Mindestumschlag von 50 Turbinen pro Jahr garantierte. Von solchen

nachfrageorientierten Ausbaumodellen, die das Risiko für die öffentliche Hand beherrschbar machen, ist heutzutage in den deutschen Seehäfen bekanntlich nicht mehr die Rede.

Vom Betriebsrat der BEHALA war zu erfahren, dass im Berliner Hafen das Berufsbild des Hafenlogistiklers entwickelt wurde, um einen Ausbildungsstandard zu etablieren und an der qualifizierten Hafendarbeit festzuhalten. Die größten Probleme der Beschäftigten liegen hier derzeit weniger bei den Löhnen oder unsicheren Arbeitsverhältnissen, sondern beim zunehmenden Druck, der sich in den immer längeren Logistikketten aufbaut („just in time“) und beim Hafendarbeiter ankommt. Psychische Erkrankungen nehmen über alle Beschäftigtengruppen hinweg zu, von der Verwaltung bis zum Kranführer. Gefährdungsbeurteilungen mit dem Ziel entsprechender Betriebsvereinbarungen gelten hier als das Gebot der Stunde. Die Unterstützung der Gewerkschaft wird dabei als, vorsichtig gesagt, deutlich suboptimal empfunden. Die Verhandlung über Arbeitsbedingungen und Begrenzung von zerstörerischem Stress hat sich weitestgehend auf Betriebsrats-Ebene verlagert.

Die Duisburger Häfen, das ist unübersehbar, sind eine Logistik-Drehscheibe. Auf riesigen Parkflächen warten Autos auf ihre Verschiffung. Die einschlägigen Logistik-Firmen sind hier vertreten, aus Bremen und Bremerhaven etwa die BLG oder Kühne+Nagel. Die Flächenvermietung und -verpachtung an Logistikfirmen ist eines der einträglichsten Geschäfte für die öffentliche Hafengesellschaft DuisPort: Etwas mehr als die Hälfte des Gesamtumschlags, 69 Millionen

Tonnen, entfällt auf deren Häfen. DuisPort war ursprünglich zu je einem Drittel im Besitz von Bund, Land und Stadt; inzwischen hat der Bund sein Drittel an das Land NRW verkauft. Die andere Hälfte des Umschlags (60 Millionen Tonnen) geht über die beiden privaten Häfen: Den von Thyssen-Krupp im Norden und den von Krupp-Mannesmann im Süden, wo vor allem Erz verschifft wird. Der 1991 in Betrieb genommene Freihafen (also ein Hafen, wo Güter zeitlich unbegrenzt gebührenfrei gelagert werden können), spielt kaum noch eine Rolle: Wer will heutzutage Güter schon noch lange lagern?

Die strategische Bedeutung der Duisburger Häfen liegt in ihrer Beziehung zu Rotterdam und anderen Häfen der Nordrange (Antwerpen, Amsterdam, teilweise auch Hamburg). Der Hafen funktioniert als Hinterland-Hub, als Verteilerstelle, die einen erheblichen Teil der Güter, die in Rotterdam ankommen, auf dem Kontinent verteilt. Beide Häfen sind über eine mit erheblichen öffentlichen Mitteln gebaute Bahnstrecke „Betuweroute / Betuwe-Linie“ verbunden – und seit 2012 verfügt der Duisburger Hafen mit dem „Yuxinou“ über eine direkte Güterzugverbindung nach China, zum Ballungsraum Chongqing. Der Yuxinou fährt dreimal die Woche, kann 51 (meist temperierte) ISO-Container aufnehmen, ist dann bis zu 650 Meter lang und braucht für die gut 10.000 Kilometer Strecke 16 Tage. Die Linie ist Teil des Trans-Eurasia-Express-Netztes, das von Chongqing und Shanghai über Peking, Irkutsk und Moskau bis nach Duisburg, Hamburg und Rotterdam reicht. „Duisburg ist heute so etwas wie der chinesische Nordseehafen“, schreibt Florian



Der größte Binnenhafen Europas liegt in Duisburg: Oben (westlich) fließt der Rhein gen Nordsee, unterhalb davon ist die Mündung der Ruhr zu einer Art künstlichen Deltas mit immensen Kai-, Lager- und Industrieflächen ausgebaut worden.

Foto: DUISPORT AG



Überblick über die Rotterdamer Hafenerweiterungen „Maasvlakte“ und „Maasvlakte 2“ rund 35-40 Kilometer westlich der alten Stadtzentrumshäfen. Das Areal „Prinses Alexiahaven“ im westlichsten Abschnitt bietet derzeit noch ungenutzte Erweiterungsflächen.

KARTE: HAVENBEDRIJF ROTTERDAM / ERGÄNZT DURCH WATERKANT

Wilde, gewerkschaftspolitischer Referent der Rosa-Luxemburg-Stiftung.

Reichlich desillusionierend verlief der Termin mit dem ver.di-Bezirk Duisburg / Niederrhein und dem Betriebsrat der DuisPort AG. Auf deren Gelände sind etwa 300 private Logistikunternehmen tätig, in der Regel mit 10-30 Beschäftigten. Höchstens zehn Prozent dieser Betriebe haben Betriebsräte. Eine Zusammenarbeit dieser Räte mit denen von DuisPort, untereinander oder mit ver.di existiert praktisch nicht, der gewerkschaftliche Organisationsgrad ist niedrig. Leiharbeit gebe es im Duisburger Hafen nicht, heißt es; für die boomenden Logistikzentren im Hafengebiet dürfte das kaum gelten. Auch ein Konzept für eine stärkere gewerkschaftliche Organisation und Koordination fehlt. Ob irgendetwas über die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten bekannt ist, die in China die Güterzüge oder in Saudi-Arabien die Öltanker beladen, fragt man erst gar nicht.

Der Duisburger Hafen ist ein typisches Beispiel für das, was Jörn Boewe später auf der Abendveranstaltung ausführt: Gerade in den großen transnationalen Hubs, an denen sich Handels- und Produktionsketten mit enormer Bedeutung kreuzen und von denen jede Menge Unternehmen entlang der Kette abhängig sind, ist die gewerkschaftliche Organisation niedrig und das Bemühen, diese zu verbessern, schwach. Der traditionelle gewerkschaftliche Blick – „Großer Betrieb = wichtig, kleiner Betrieb = unwichtig“ – führt dazu, dass die strategische Bedeutung gerade der logistischen Knotenpunkte verkannt wird. Die Wirksamkeit von Streiks entscheidet sich zunehmend

darüber, ob Unternehmen auf andere Werke, Zulieferer und Transportwege ausweichen können. Es gäbe also gute Gründe, nicht nur Großbetriebe, sondern gerade Logistikknoten in den Blick zu nehmen. Die Arbeit von ver.di bei den Arbeitskämpfen um amazon und die Arbeit der ITF in den Häfen gehören zu den wenigen positiven Beispielen, wo so gedacht wird.

Auch in Rotterdam bestätigt sich der Eindruck, den man in den meisten Häfen bekommt: Es sind kaum Beschäftigte zu sehen und die meiste Zeit scheint fast nichts los zu sein. Durch die fortschreitende Technisierung kommen die Ladearbeiten mit wenigen Arbeitern aus; durch die immer größeren Schiffe ist der Arbeitsanfall extrem diskontinuierlich. Physische Ansammlungen von Arbeitermassen finden in den Häfen von heute nicht mehr statt. Die etwa 60.000 Beschäftigten, die am Knotenpunkt Rotterdam mit Transport, Umschlag und Verkehrsdienstleistungen beschäftigt sind, sieht man nicht.

Der Containerumschlag im Hafen Rotterdam liegt mit rund zwölf Millionen TEU etwa doppelt so hoch wie in Bremerhaven und ein Drittel höher als in Hamburg. Was Rotterdam zum neuntgrößten Hafen der Welt macht und zum einzigen europäischen Hafen, der es mit den Umschlagszahlen der chinesischen Häfen aufnehmen kann, sind die Massengüter: Erz, Kohle und allen voran das Öl. Auf Rohöl und flüssige Mineralölprodukte entfallen mit knapp 200 Millionen Tonnen etwa 40 Prozent des Gesamtumschlags (466 Millionen Tonnen in 2015).

Der Hafen expandiert gewaltig. 2,9 Milliarden Euro kostet die „Maasvlakte 2“ – ein komplett

neuer Hafbereich, der wie schon die erste „Maasvlakte“ vollständig durch Aufschüttung im Meer erzeugt worden ist. Man muss länger suchen, um die Finanz- und Risikoverteilung des komplizierten PPP „Maasvlakte 2“ zu finden. Der Öffentlichkeit wird erzählt, die öffentliche Hafengesellschaft „Havenbedrijf Rotterdam“ (HbR) finanziere sich vollständig aus ihren Einnahmen. In Wahrheit bezahlt hauptsächlich der niederländische Staat den neuen Hafen – mit 571 Millionen Euro für die „kommerziell nicht verwertbaren“ Bauten wie den Schutzdamm und die komplette Infrastruktur sowie weitere 500 Millionen Euro durch den Erwerb von HbR-Anteilen, was als Kapitalerhöhung wirkt. Die EU-Kommission hat dies 2007 beihilferechtlich abgesegnet. Da Staat und Kommune zu 25 beziehungsweise 75 Prozent Eigentümer der HbR sind, liegt auch das finanzielle Risiko bei der öffentlichen Hand.

Die Terminals wurden per Ausschreibung vergeben, und zwar an die privaten Terminalbetreiber APM (gehört der Mærsk-Mutter A. P. Møller-Mærsk) und Rotterdam World Gateway (RWG) im Besitz eines Konsortiums des arabischen Staatsunternehmens Dubai Ports World und der vier Reedereien American President (APL), Mitsui O.S.K. (MOL), Hyundai Merchant Marine (HMM) und der französischen CMA CGM. Die beiden Umschlagsbetriebe treten damit in Konkurrenz zum ECT Delta Terminal des chinesischen Konzerns Hutchison-Whampoa aus Hongkong auf der Maasvlakte 1. Die Terminals werden nach den genauen Vorgaben der privaten Betreiber gebaut.

Die Container-Terminals auf der Maasvlakte 2 sind vollautomatisiert. 800 Jobs wird das nach Schätzung der Hafearbeitergewerkschaft FNV kosten. Die FNV hat eine Beschäftigungsgarantie für die Hafearbeiter ausgehandelt. Bislang hat die Gewerkschaft jedoch keinen Zugang zu den neuen Terminals. Mit der Vollautomatisierung vollzieht sich eine Spaltung der Arbeit. Die neuen Kranführer sind IT-Arbeiter, die im Kontrollzentrum hinter Bildschirmen sitzen. Auf der anderen Seite kann das Befestigen und Losmachen der Container künftig von angelernten Arbeitskräften ausgeführt werden. Bislang gab es im Rotterdamer Hafen keine ungelerten Hafearbeiter und keine Leiharbeit. Die Gewerkschaft hat einzelne Tarifverträge (collective labor agreement, CLA) mit den rund 50 Hafenunternehmen. Der Organisationsgrad liegt bei 70 bis 80 Prozent, ein Hafearbeiter verdient etwa 50.000 Euro im Jahr. „You can't feed your family with excitement“, kommentiert Gijs Mol, ITF-Inspekteur, lakonisch.

Mit den neuen Terminals werden massive Überkapazitäten geschaffen, zusammen mit dem bekanntlich immer noch zunehmenden Frachtraumangebot seitens der Schifffahrt lässt



Sorgt sich um Arbeitsplätze und Einkommen: Der Rotterdammer ITF-Inspektor Gijs Mol.

FOTO: CHRISTOPH SPEHR

das die Frachtraten weiter sinken: Kostete der Transport eines Containers (TEU) von Asien nach Europa vor zehn Jahren noch 1500 Euro, so kann man das jetzt auf dem Spotmarkt für 150 Euro bekommen. Gijs Mol schätzt, dass diese Überkapazitäten noch mindestens zehn Jahre dauern werden. Etwa 90 Prozent des globalen Seefrachtverkehrs werden von vier großen Reederei-Allianzen bestritten:

- Führend hinsichtlich der verfügbaren Frachtkapazität ist das Bündnis „2 M“ der dänischen Mærsk und der schweizerischen MSC,
- gefolgt von „CKYHE“ der asiatischen Reedereien Cosco, K-Line, Yang Ming, Hanjin Shipping und Evergreen.
- Auf dem dritten Platz liegt das Bündnis „G 6“, geführt von Hapag-Lloyd, des weiteren getragen von OOCL, MOL, NYK, Hyundai Merchant Marine und APL.
- Die französische CMA CGM hat zwar nach Mærsk und MSC die derzeit drittgrößte Flotte, trotzdem bildet ihre „Ocean 3“ mit UASC und CSCL das Schlusslicht der großen Vier (7).

Dieser Stand von Mitte dieses Jahres ist allerdings bereits wieder im Umbruch begriffen und wird spätestens mit Wirkung 2017 neu gemixt und strukturiert – eine unmittelbare Folge der derzeitigen Krise mit besagten Keller-Frachtraten und dem daraus sich ergebenden Kosten- und Konzentrationsdruck. So bastelt etwa CMA CGM an einem neuen Bund mit Cosco,

Evergreen und OOCL, will selbst APL schlucken und hofft auf Coscos geplante Übernahme von CSCL. Die koreanische Hanjin ist gerade erst dem Konzentrationsprozess zum Opfer gefallen und musste Insolvenz anmelden. Hapag-Lloyd hat bekanntlich mit UASC fusioniert und möchte die nach dem eben skizzierten Auseinanderbrechen von „G 6“ und „CKYHE“ verbleibenden Reste zu einer neuen Allianz schmieden. Aber vielleicht kommt schon demnächst alles wieder anders... – Die Großreedereien kaufen im Übrigen seit einiger weltweit auch die Terminals, was bedeutet, dass sie zunehmend die direkten Arbeitgeber der Dockworker sind – und ihren Kostendruck an diese weitergeben, nicht anders, als das auch die Bremer BLG seit Jahren mit dem GHBV macht.

Das alles wirft, meint Gijs Mol, die Frage auf, ob nicht bereits eine De-Globalisierung der Arbeitsteilung im Gange ist. Wenn in zunehmendem Maße beispielsweise die Textilindustrie an die europäische Peripherie zurückkehrt, weil die Arbeitskosten in China steigen und in der Türkei, Nordafrika oder Griechenland fallen, dann wird das auch die derzeitigen Handelsströme verändern. Von einem immer weiteren Wachstum des globalen Containerverkehrs könne jedenfalls niemand ausgehen – was aber exakt die Plangrundlage von Hafenausbauten wie Maasvlakte-2 gewesen ist.

Eine europäische Hafenplanung ist dringender denn je. Derzeit bauen die Hafenstaaten in den Seehäfen hohe finanzielle Risiken auf, da trotz Überkapazitäten aus Konkurrenzgründen massiv ausgebaut wird. Eine gemeinsame Hafenplanung müsste dabei Seehäfen und Binnenhäfen konsequent zusammen denken. Während die Binnenhäfen kostendeckende Hafengebühren verlangen können, wird bei den Seehäfen ordentlich draufgezahlt, obwohl beide Teil komplexer Güterverkehrswege sind, die nur zusammen funktionieren. Die Privatisierung der Häfen ist ein zusätzlich schlechtes Geschäft für die öffentliche Hand und bedroht die Arbeitsverhältnisse an den Terminals.

Gewerkschaftliche Organisation ist auf die zunehmende Dominanz von Produktionsketten und Logistikkreisläufen unzureichend eingestellt. Das Modell der ITF könnte ein Zukunftsmodell sein, das sich auch auf andere Bereiche übertragen ließe: Etwa eine europäische Hafenarbeiter-Gewerkschaft als Dachverband von Sparten der nationalen Dienstleistungsgewerkschaften. Die europaweiten Kämpfe um Arbeitsbedingungen in den Häfen weisen in diese Richtung.

Statt die bestehenden Regulierungsmodelle der Hafendarbeit auszuhöhlen und durch die Auskoppelung der Logistik aus der Hafendarbeit zu zerschlagen, müsste der umgekehrte Weg

gegangen werden. Der Logistikbereich weist genau die Probleme auf, zu deren Lösung seinerzeit Hafengesamtbetriebe und staatliche Arbeitskraftpool-Betriebe eingerichtet wurden: Unstete Beschäftigung, prekäre Arbeitsverhältnisse, Lohndumping und kaum noch zu kontrollierende Arbeitsbedingungen. Die Logistik gehört im Hafen konsequent in die Hafendarbeit integriert und abseits vom Hafen mit ähnlichen Regulierungsformen organisiert, die eine starke staatliche Aufsicht garantieren.

Gewerkschaften und Belegschaften müssen in höherem Maße Verantwortung übernehmen für die Arbeitsverhältnisse in der gesamten Kette. Auch hier ist die ITF Vorreiter. Bis Einwendungen gegen eine pakistanische Fabrik, in der Arbeitsrechte verletzt und ArbeiterInnen gefährdet werden, auf dem Rechtswege durchgesetzt werden können, ist das Werk schon abgebrannt. Das zeitnahe Durchsetzen und Einhalten von Standards wird ohne die direkte Aktion von Beschäftigten entlang der Ketten nicht möglich sein.

Eine letzte Beobachtung drängt sich auf: Unter den niederländischen Hafen-Gewerkschaftern kann man die Brexit-Abstimmung zumindest verstehen. Die Rolle der EU beim Schleifen kollektiver Sicherungssysteme im Hafen hat ihr hier keinen guten Ruf verschafft. Wenn die EU eine Zukunft haben will, muss sie aufhören, ausgerechnet denen, die bereits internationalisierte Arbeitsverhältnisse leben und transnationale Organisation praktizieren, ständig ins Kreuz zu treten. Die Legitimation der EU hängt davon ab, dass sie gerade die Transnationalisierung von Arbeit reguliert – es ist der wesentliche Punkt, für den man gemeinsame europäische staatliche Strukturen dringend bräuchte. ◀

ANMERKUNGEN:

1. http://kurzlink.de/eugh_c179-90, Urteil vom 10. Dezember 1991
2. <http://kurzlink.de/97-744-EG>, Entscheidung vom 21. Oktober 1997
3. <http://kurzlink.de/2001-834-EG>, Entscheidung vom 18. Juli 2001
4. siehe WATERKANT, Jg. 31, Heft 1 (März 2016), Seite 17 f.
5. <http://kurzlink.de/COM-2013-0295>, Mitteilung der Kommission vom 23. Mai 2013
6. http://kurzlink.de/markom_2015-2: Marinekommando; Jahresbericht 2015
7. „manager magazin“ vom 18. Februar 2016; siehe auch: www.hamburg-fuer-die-elbe.de.