

Antrag

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Ingo Egloff, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Karin Evers-Meyer, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Gustav Herzog, Gabriele Hiller-Ohm, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Florian Pronold, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Dr. Carsten Sieling, Sonja Steffen, Franz Thönnies, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Kein Port Package III auf Kosten von Arbeitsplätzen und Sicherheit

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Fünf Jahre nach ihrer letzten Mitteilung zur Seehafenpolitik unternimmt die Europäische Kommission einen neuen Anlauf zur Liberalisierung der Hafendienste in Europa. Nach dem Scheitern der Kommissionsvorschläge für ein „Port Package“ I und II in den Jahren 2003 und 2006 zielt die erneute hafenspolitische Initiative darauf, den Wettbewerb in den europäischen Seehäfen zu stärken und für mehr Wachstum zu sorgen. Nach dem Willen der Kommission sollen unter anderem der Marktzugang für die Hafendarbeit sowie die technisch-nautischen Dienste neu geregelt werden; Konzessionen für den Hafenumschlag, für Lotsendienste oder Schlepper könnten damit künftig nur noch befristet vergeben werden. Entsprechende Vorschläge sollen noch in diesem Jahr vorliegen.

Begründet wird die geplante Neuregelung des Marktzugangs insbesondere beim Seelotswesen damit, dass diese Dienstleistungen aufgrund ihrer monopolistischen Struktur erhöhte Kosten für die Nutzer verursachten. Die Europäische Kommission will mit den Maßnahmen erklärtermaßen mehr Qualität sowie niedrigere Kosten erreichen; tatsächlich droht durch die geplante Deregulierung jedoch das Gegenteil. Mit der Liberalisierung der Hafendarbeit sind Verdrängungseffekte zu erwarten, die die Arbeitsbedingungen in den Häfen gefährden und Jobs bedrohen. Durch die Einführung des Wettbewerbs im Lotsendienst drohen Kostennachteile und ein Verlust an Sicherheit und Schutz für die Küstengewässer und die maritime Umwelt. Die Umsetzung der Kommissionspläne würde das Umfeld, in dem sich Hafenpolitik und Hafenwirtschaft in Deutschland entwickeln, grundlegend verändern.

Dabei ist ein Regelungsbedarf weder im Umschlagsbereich noch bei den Lotsendiensten erkennbar. Eine aktuelle Fragebogenaktion der Europäischen Kommission hat die Einschätzung bestätigt, dass der bestehende Wettbewerb zwischen den Seehäfen und unter den Hafendarbetern keiner weiteren Deregulierung bedarf. Rund 80 Prozent der befragten Vertreter der Hafenwirtschaft gaben an, dass sie mit den bestehenden Hafendienstleistungen zufrieden seien.

Ziel zukunftsgerichteter maritimer Politik muss es sein, die deutschen Seehäfen im intensiver werdenden internationalen Wettbewerb möglichst stark zu positionieren. Als Drehscheibe des Güterverkehrs leisten sie einen wesentlichen Beitrag zur Arbeitsplatzsicherung in unserem Land; mehr als 400 000 Beschäftigte arbeiten derzeit in den Häfen und in der hafennahen Wirtschaft. Die Wertschöpfung durch die deutschen Seehäfen und ihr Ausbau zu logistischen Dienstleistungszentren für die gesamte deutsche Wirtschaft hängen – neben einer leistungsfähigen Infrastruktur und einer modernen technischen Ausstattung – wesentlich von der Ausbildung und Qualifizierung dieser Arbeitskräfte und attraktiven Arbeitsbedingungen in der Hafenwirtschaft ab.

Die jetzigen Überlegungen zur Neuregelung der Hafendienste laufen den erfolgreichen Bemühungen der Sozialpartner in Deutschland zuwider, für ein hohes Qualitätsniveau der Hafenarbeit zu sorgen. Die Durchdringung der Arbeitswelt mit moderner Informationstechnik erfasst auch die Hafen- und Hafenverkehrswirtschaft in zunehmendem Maße; die Branche hat auf diese Veränderungen im Bereich des Güterumschlags, der Lagerung und der Ladungs- und Warenkontrolle mit neuen Berufsbildern reagiert. Diese erfolgreichen Anstrengungen dürfen durch europäische Vorgaben nicht infrage gestellt werden.

Sollten die Pläne der Europäischen Kommission umgesetzt werden, ist mit einer verringerten Zahl der Hafendiensteanbieter in Europa und dem verstärkten Eindringen von Dienstleistern aus Häfen außerhalb der EU zu rechnen, die den Wettbewerb mit möglichst niedrigen Preisen zu gewinnen versuchen. Dumpinglöhne und eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen in den Häfen aber, die zu Lasten von Qualitätsmerkmalen wie Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Arbeitsqualität gehen, hätten mittel- und langfristig auch negative Folgen für die Leistungsfähigkeit der Hafenunternehmen – zum Schaden der Seehafenstandorte und des wirtschaftlichen Wachstums in ganz Deutschland.

Die Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft und die Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität der Häfen sind auch davon abhängig, dass Schiffe den Hafen überhaupt und vor allem sicher erreichen. Daran haben die Lotsen einen wesentlichen Anteil. Als Teil des „Verkehrssicherungssystems Deutsche Küste“ gewährleisten sie das sichere Befahren der vorgeschriebenen Schifffahrtswege durch Beratung und Unterstützung, und sie bilden damit einen wichtigen Teil der Sicherheitskette im Verkehrssystem.

Gerade die Revierfahrt stellt mit ihren besonderen Gefahrensituationen und angesichts der starken Verkehrsdichte auf den Hauptschifffahrtsrouten hohe Anforderungen an die Schiffsführung und macht eine kompetente Begleitung durch gut ausgebildete, ortskundige Lotsen unverzichtbar. Mit dem Seelotsengesetz und der Lotsenannahmepflicht in Gewässern mit schwierigen nautischen Bedingungen bestehen bundesgesetzliche Regelungen über die Arbeit und Aufgaben der Lotsen, die einer strengen Kontrolle durch die nationalen Aufsichtsbehörden unterliegen.

Die Lotsen sehen sich in erster Linie der Sicherheit der Schifffahrt und dem Schutz von Mensch und Umwelt verpflichtet und erst dann der betriebswirtschaftlichen Dienstleistung, weshalb die rund 850 See- und Hafenlotsen in Deutschland laut Gesetz auch freiberuflich tätig sind. Eine Ausschreibung und Vergabe der Dienste an private Unternehmen stellen die Struktur des unabhängigen Lotswesens in Deutschland mit den Lotsenbrüderschaften infrage. Im Kern geht es bei der aktuellen Diskussion auch um die Frage, inwieweit das Lotswesen politisch als wesentlicher Teil des Sicherheitskonzeptes an der Küste von Nord- und Ostsee verstanden wird.

Mehr Transparenz bei der Selbstverwaltung und der Aufsicht des Bundes, wie sie die Monopolkommission jüngst in ihrem Gutachten „Stärkung des Wettbe-

werbs bei Handel und Dienstleistungen“ forderte, ist damit nicht ausgeschlossen. Einer europarechtlichen Lösung bedarf es jedoch nicht.

Für eine zukunftsfähige maritime Politik gibt es klare Leitlinien – keine Neuordnung der europäischen Seehafenpolitik und der Hafendienste auf Kosten von Arbeitsplätzen und zu Lasten der maritimen Sicherheit.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt:

- die gemeinsamen Anstrengungen der Hafenwirtschaft und der Sozialpartner, die Berufsbilder in den hafennahen Ausbildungsberufen den sich ständig verändernden Markt- und Kundenanforderungen anzupassen;
- die geplante Erörterung von Fragen der Hafenarbeit wie Training und Qualifizierung sowie Arbeitsschutz im Rahmen eines „Sozialen Dialogs“ auf EU-Ebene;
- die wichtige Rolle der See- und Hafenlotsen in Deutschland für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit in deutschen Küstengewässern.

III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- sich auf europäischer Ebene gegen Regelungen auszusprechen, die einen Abbau von Arbeitnehmerrechten und Arbeitsschutznormen, schlechtere Arbeitsbedingungen und Lohndumping durch die Hintertür bedeuten und Arbeitsplätze in der Hafenwirtschaft gefährden; ein neues „Port Package III“ darf es nicht geben;
- dafür Sorge zu tragen, dass auch im Rahmen einer europäischen Hafenpolitik die nationalen Regelungen zur Hafenarbeit – wie das „Gesetz über die Schaffung eines besonderen Arbeitgebers für Hafentarbeiter (Gesamthafenbetrieb)“ – nicht beeinträchtigt werden und der Handlungsspielraum erhalten bleibt, um die deutschen Seehäfen auf der Grundlage standortspezifischer Strategien weiterzuentwickeln; das gilt insbesondere auch für die bestehenden Einrichtungen zur Qualifizierung von Hafentarbeitern;
- sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, auf eine Ausschreibungspflicht für Lotsendienste zu verzichten; maritime Sicherheit kann nur gewährleistet werden, wenn diese keinem Kostendruck ausgesetzt wird;
- sich im Interesse der Sicherheit im Seeverkehr für einen Fortbestand der in den Mitgliedstaaten bestehenden Lotsorganisationen einzusetzen.

Berlin, den 23. Oktober 2012

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

