

»Port Package II« versenkt!

Von Burkhard Ilschner

Es kam, wie es kommen musste: Mitte Januar hat das Europäische Parlament die von der EU-Kommission vorgelegte Hafendienst-Richtlinie »Port Package II« (PP II) mit einer satten Mehrheit zurückgewiesen. Wenige Wochen später erklärte Verkehrsminister Jacques Barrot, die Kommission werde den Entwurf zurückziehen – und einen neuen vorbereiten! Zu welchem skurrilen Auswuchs eine uferlose Liberalisierung von Hafendienstleistungen führen kann, zeigte sich übrigens kurz darauf in den USA, wo die bevorstehende Übernahme zentraler Seehäfen durch einen arabischen Investor hysterische Reaktionen auslöste.

Der Reihe nach: Es war bekanntlich bereits das zweite Mal, dass die Straßburger Abgeordneten einen Brüsseler Vorstoß kippten, der die Strukturen in den Seehäfen der EU einem nahezu schrankenlosen globalen Wettbewerb ausliefern sollte. Schon »Port Package I« hatte knapp zweiinhalb Jahre zuvor der Kommission eine empfindliche Niederlage im EU-Parlament beschert. Was die Brüsseler Behörde aber nicht hinderte, einen erneuten Anlauf zu starten (1).

Niemand an der Küste hatte damals – und hat bis heute – verstanden, welche Motive die EU-Kommission zu ihren nicht endenden Versuchen treiben, die im Prinzip funktionierenden Häfen aufzumischen. Es ist ja nicht so, dass die EU-Häfen nicht heftig unter- und gegeneinander konkurrierten. Im Gegenteil: Seit Jahren schon fordern Meeresumweltschützer – in Deutschland beispielsweise die AKN, Rettet die Elbe, BUND und andere – nationale und europäische Hafenpläne, um die unsinnigen Beton- und Baggerschlachten um Kajen-Kilometer und Flusstiefen-Meter zu stoppen. Andererseits bieten die derzeitigen Strukturen in den Häfen aber

auch etlichen tausend Menschen Arbeit unter Bedingungen, die nicht immer optimal, jedenfalls aber sicherer sind als so mancher Job im Landesinneren – oder in anderen Häfen irgendwo auf der Welt.

Ein kurzer Überblick über die Details von PP II scheint sinnvoll – denn trotz des erneuten Scheiterns werden sie auch im nächsten Entwurf so oder so ähnlich wieder auftauchen:

- Offenlegung: Alle Häfen und die in ihnen tätigen Unternehmen sollten verpflichtet werden, finanzielle Verflechtungen und beanspruchte öffentliche Gelder offen zu legen. Subventionen sollten transparent werden.
- Marktzugang: Die Hafenverwaltungen sollten verpflichtet werden, alle Dienstleistungen in den Häfen europaweit auszuschreiben – spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie. Das gilt für Schlepper- und Lotsendienste ebenso wie für den Betrieb der Terminals.
- Befristete Lizenzen: Der in einer Ausschreibung erteilte Zuschlag für be-

stimmte Dienstleistungen sollte – »in Abhängigkeit von der Bedeutung der Investitionen« – auf acht, zwölf oder 30 Jahre befristet werden. Danach hätte eine neue Ausschreibung zu erfolgen.

- Ausgleichszahlung: Ein heute tätiger Hafendienstleister, der im Zuge der ersten Ausschreibung nach Inkrafttreten der Richtlinie keinen Zuschlag erhält, sollte von dem neu ausgewählten Diensteanbieter für alle noch nicht vollständig amortisierten Investitionen entschädigt werden müssen.
- Entschädigung: Im Unterschied dazu sollte aber ein Hafenbetreiber oder Anbieter einer beliebigen Hafendienstleistung, der nach Ablauf seiner Lizenz und neuer Ausschreibung keinen weiteren Zuschlag erhält, keinen Anspruch auf Entschädigung noch nicht amortisierter Investitionen durch den nachfolgenden Lizenzinhaber erhalten.
- Sozialschutz: Der PP-II-Entwurf enthielt in sich widersprüchliche Angaben über die Beschäftigungsverhältnisse. Laut Artikel 8 Absatz 8 sollte gelten: Wird eine Genehmigung nach einem Auswahlverfahren von einem anderen Diensteanbieter übernommen, bleiben die einschlägigen Beschäftigungsbedingungen für das Personal des vorherigen Diensteanbieters hiervon unberührt. Nach Artikel 7, Absatz 6 allerdings hätte jeder Diensteanbieter das Recht erhalten, Personal seiner Wahl zu beschäftigen. Wenn also der Neue eigene Arbeits-

Machtvolle Docker-Demo in Straßburg: Nach Polizeiübergriffen eskalierten die Proteste.



Die Küsten im Blick

REZENSION: Küste, Ökologie und Mensch

Glaeser, Bernhard (Hrsg.): *Küste, Ökologie und Mensch – Integriertes Küstenzonenmanagement als Instrument nachhaltiger Entwicklung*; Edition Humanökologie, Band 2; ISBN 3-936581-42; oekom verlag, München 2005; Preis 31,80 Euro.



An Küsten sind 50 Prozent der Weltbevölkerung zu Hause, in wenigen Jahren werden es nach Schätzungen der Vereinten Nationen 60 Prozent sein. Küsten gehören zu den wirtschaftlich wichtigsten, zugleich aber ökologisch verletzlichsten Gebieten des Globus, und zwar auf allen Kontinenten – Fakten, die für ein integriertes Küstenzonenmanagement sprechen. Der Herausgeber dieses Buches, Bernhard Glaeser vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), stellt folgende Fragen:

- Was ist eine Küste und können wir sie nachhaltig verwalten und entwickeln?
- Wer sind Akteure, Nutzer, Interessenvertreter und Betroffene?
- Wo und auf welche Weise wird »Integration« benötigt?

Zum einen werden internationale Erfahrungen mit dem Integrierten Küstenzonenmanagement (IKZM), zum anderen Perspektiven für Deutschland an Hand konkreter Beispiele vorgestellt. Ein spannendes Thema in diesem Zusammenhang ist die Raumplanung in den deutschen Küstenzonen. Detlef Krüger vom Geographischen Institut der Universität Hannover gibt einen Überblick, wie die einzelnen marinen und terrestrischen Küstenzonen raumplanerisch behandelt werden. Er fordert eine Gesamtbetrachtung von Land und Meer. Zwar gibt es Regelungen für die meisten Abläufe im Meer, allerdings nehmen Landes- und Regionalverwaltungen laut Autor diese Aufgaben nicht ausreichend wahr, was zu einer dominierenden Rolle der Bundesebene mit ihren Fachbehörden in den deutschen Meeresgebieten führt.

Am Schluss des Buchs stellt das Autoren/innen-Team Überlegungen an, wie Visionen lokal umgesetzt werden können. Stichworte sind dabei zum Beispiel Kommunikation und Partizipation. Hier wird das Konzept der Transdisziplinarität vorgestellt, »...worunter die Einbeziehung von Nichtwissenschaftlern (lokal Betroffenen, Praktikern) in einen neuen, problemorientierteren Prozess der kooperativen Wissensschaffung verstanden wird. In diesem transdisziplinären Prozess tauchen zunächst Kommunikationsprobleme auf...«.

Wer sich einen Überblick über die Thematik verschaffen will, liegt mit diesem Buch genau richtig. Wer in dieser Veröffentlichung auf aktuelle Informationen zu IKZM-Strategie, EU-Marine Strategy oder Nationaler Meeresschutzstrategie hofft, tut dies allerdings vergebens: Im Wesentlichen wird in diesem Buch die Dritte Deutsche IKZM-Konferenz, die vor vier Jahren in Kühlungsborn stattgefunden hat, dokumentiert. So erklären sich auch die zum Teil schon recht alten Literaturquellen.

Inse Ewen

kräfte einstellt und der Vorgänger seine Leute mangels Auftrag nicht weiter beschäftigen kann, nützen denen die garantierten Beschäftigungsbedingungen wenig.

- »Selbstabfertigung«: Jeder Hafennutzer sollte künftig für sich selbst mit eigenem Landpersonal und eigenem Gerät Hafendienstleistungen erbringen dürfen. Reeder sollten das Recht auf »Selbstabfertigung« durch die normale Besatzung ihrer Schiffe erhalten. Die bisherigen Hafenbelegschaften wären also durch PP II in Konkurrenz zu beliebig angeheuerten Arbeitskräften der jeweiligen Dienstleister gesetzt worden.

Das »Nein zu PP II« schallte zum Jahreswechsel 2005/2006 laut aus nationalen Parlamenten, aus den Kommunen der Hafenstandorte, aus allen Parteien sowie aus Betrieben und Verbänden der betroffenen Branchen einschließlich der Gewerkschaften. Zentrales Argument quer durch alle Lager: Der Entwurf verkenne die Realitäten vor allem in den umschlagsstarken Seehäfen der so genannten Nordrange (südliche Nordsee und Ärmelkanal). Um es – aus Sicht des Meeresschutz – klar zu sagen: Nichts gegen die Vorschrift, dass alle Hafengebiete künftig auskunftspflichtig sein sollten über finanzieller Verflechtungen und Subventionen. Aber der Preis dafür – ver-

schärfte Ausbeutung der Menschen an Bord und auf den Kajen samt der Folgen für die Regionen und die Sicherheit – wäre einfach zu hoch gewesen.

Selbst die Reeder waren nicht pauschal begeistert über die an sich verlockende Aussicht, die Kosten für Schlepper, Lotsen und Löscharbeiten drücken zu können: Hans-Heinrich Nöll, Hauptgeschäftsführer des Verbands Deutscher Reeder (VDR) in Hamburg, begrüßte zwar die Aussicht auf Kostensenkungen, meinte aber auch, dass die europäischen Häfen im internationalen Vergleich gut positioniert seien. Nöll nannte es »nicht sehr klug«, dass die EU-Kommission mit PP II einen zweiten Anlauf unternommen habe, ohne die wesentlichen Kritikpunkte aus der ersten, gescheiterten Runde aufzugreifen. So bezweifelte der VDR, dass das Ausschreibungsverfahren zur Kostensenkung beitrage, und sah sich da auf einer Linie mit dem Bremer »Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik« (ISL): Das hatte in einer Studie für den Bundesverkehrsminister unter anderem errechnet, allein im Segment des Containerumschlags sei für Ausschreibung und Lizenzvergabe »kurzfristig ein Verwaltungsaufwand von 300 Millionen Euro« zu erwarten – Gelder, die anschließend wieder erwirtschaftet werden müssten.

Nur Kungelei?

Wer immer man fragte, jeder hatte an dem Entwurf etwas auszusetzen. Mit einer Ausnahme: Der Hamburger CDU-Europaabgeordnete Georg Jarzembowski war immer für »Port Package«. Ohne eine solche Regelung könnten bestehende Hafenunternehmen weiter ohne Ausschreibung der Dienstleistungen mit Städten und Regionen kungeln, murrte der CDU-Mann, der andererseits nichts Schlimmes fand – und findet – an der Möglichkeit, dass Hafentreiber aus Fernost eine Ausschreibung für einen hiesigen Terminal gewinnen könnten. Klar, dass eben diese Frage beim Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) im Zentrum seiner Kritik steht, WATERKANT hat diese bereits ebenso zusammengefasst wie die geharnischte Ablehnung der Lotsenbrüderschaften (1).

Unbestreitbar am stärksten betroffen von PP II aber wären die Beschäftigten im Hafenumschlag sowie an Bord der europäischen Häfen anlaufenden Schiffe aus aller Welt gewesen. Erstere würden durch PP II ihr in der Norm 137 der International Labour Organisation (ILO) der UNO weltweit verbrieftes Monopol auf das Be- und Entladen von Schiffen, und damit ihre gesicherten Arbeits- und Einkom-

mensbedingungen verlieren. Letztere aber, heute oft schon mancher Willkür von Reedern ausgeliefert, hätten nach Anlaufen des Hafens nicht etwa verdiente Ruhe genießen dürfen, sondern im Umschlag mit anpacken müssen, um angesichts des Kostendrucks umgehend wieder in See zu stechen. Und selbst der Einsatz von befristet angeheuerten oder gar kurzfristig eingeflogenen Land-Beschäftigten im Umschlag wäre nicht unproblematisch: Denn mangels Orts- und Anlagenkenntnis könnten auch hier alsbald die Unfall- oder Schadensquoten ansteigen – ein Fall für Seeversicherer und Berufsgenossenschaften, aber auch für den Meeresumweltschutz.

Massiver Protest

Zweifellos hat es in den vergangenen Jahren keine EU-Initiative gegeben, die auf derart breiten Protest gestoßen ist. Das erneute Scheitern im Parlament allerdings dürfte zu einem beträchtlichen Teil auf den Widerstand der in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) organisierten Hafenarbeitergewerkschaften zurückzuführen sein. Ihre massiven Proteste in Strassburg, die dann in Beantwortung von Polizeübergriffen zu buchstäblich flammenden Fanalen wurden, haben europa-, ja, weltweit für ein Aufsehen gesorgt, das sicher zu der breiten Mehrheit in der PP-II-Abstimmung beigetragen hat. Und wer sich bemüht fühlt, die Gewaltanwendung auch von Arbeiterseite zu verurteilen, sollte zuvor drüber nachdenken, was aus PP II in dieser Runde geworden ist – und wie vergleichsweise wenig später die Abstimmung des EU-Parlament über die allgemeine Dienstleistungs-Richtlinie endete, zu der sich die an dieser Debatte beteiligten Gewerkschaften sehr viel moderater verhalten haben...

Alles in allem war es der Zufall, dass Kritiken aus unterschiedlichsten Interessen in dieselbe Richtung zielten, der PP II erneut zum Scheitern brachte. Die Wut der Arbeiter über sich drastisch verschärfende Ausbeutung kennzeichnet eine Seite des Streits um diese Richtlinie, die Sorge saturierter Hafenbetreiber um ihre Pfründe eine andere. Welch skurrile Auswüchse der letztgenannte Aspekt haben kann, zeigt ein Blick über den »großen Teich«. Dort nämlich, in den USA, sorgte ein europäischer Deal kurz nach dem Scheitern von PP II für eine Hysterie, die mit gehöriger Skurrilität bewies, wie »riskant« es sein kann, wenn man seine Häfen, seine »Tore zur Welt«, mal eben dem globalen Wettbewerb öffnet.

Die Rede ist von dem britischen Traditionsunternehmen »Peninsular & Oriental Steam Navigation Company«, kurz P & O, das bekanntlich in jüngster Zeit in diverse Bestandteile zerlegt und Stück für Stück verhöckert worden ist. Eine der verkauften Kuchenecken, zuständig für den Betrieb diverser Häfen, ging dabei für 5,7 Milliarden Euro (2) an einen Konkurrenten aus Arabien, an den Hafenbetreiber »Dubai Ports World« (DP). So weit, so gut. Die Sache wäre ohne großes Aufsehen über die Bühne gegangen, wenn nicht P & O unter anderem auch Betreiber sechs großer US-Häfen gewesen wäre: New York, Miami, Newark, Baltimore, New Orleans und Philadelphia. Und in den USA grassiert nun mal wie derzeit nirgends sonst die panische Angst vor potenziellem Terror, insbesondere dem aus der arabischen Ecke dieser Welt.

Natürlich ist bei näherer Betrachtung jede Sorge – und erst recht eine Hysterie – wegen des Hafen-Deals unbegründet. Gerade in den USA sind die Häfen und Wasserwege viel zu sehr abgeschottet. Das war schon immer so, dafür gab es die lange eigenständige U.S. Coast Guard, deren wachsame Arme bekanntlich nicht nur in die Häfen, sondern auch bis in Flüsse, Brücken, Tunnel, Werften oder Deichbauwerke reichen (3). Und seit diese USCG nach den Terroranschlägen vom September 2001 dem neu gegründeten Heimatschutzministerium einverleibt wurde, sind ihre Argusaugen mit Sicherheit nicht erblindet. Soll heißen: Nur weil bei einem halben Dutzend kommerzieller Hafenverwaltungen der »shareholder« im Hintergrund wechselt, bedeutet das noch

lange nicht, dass Osama Bin Laden demnächst via Container seine lebensmüden Handlanger einschleusen könnte.

Aber natürlich lässt sich in einem gerade »wegen Terror« zur Hysterie neigenden Lande dergleichen trefflich ausschlichten: Ein paar publizitätsgeile Abgeordnete beider Parteien brachten den P & O-/DP-Deal in die Medien, geißelten die Bush-Administration, die das Geschäft längst genehmigt hatte, und knüpften einen Vorbehalt an ein für Bush wichtiges Gesetz zur weiteren Finanzierung des Irak-Krieges. Im November sind schließlich Parlamentswahlen, und da will keiner in den Ruf geraten, nicht entschieden Terrorgefahr bekämpft zu haben – auch wenn es keine gibt.

Bush geriet ins Schwimmen, intervenierte in Dubai, DP lenkte ein, die sechs US-Häfen werden nun an eine neu zu gründende ureigenst amerikanische Firma verkauft. Wobei gelegentlich nachzufragen wäre, wer denn die »shareholder« dieser Firma sind...

Derweil mag sich Europa um die Zukunft seiner Häfen sorgen, schließlich hat DP nun auch hier die Finger drin. Aber auch ein eventueller PP-III-Entwurf dürfte weit eher an der ITF als an den Erben von P & O scheitern. ◀

Anmerkungen:

1. Ilschner, Burkhard: »Hafenarbeit den Hafenarbeitern!«, in: WATERKANT, 1 / 2005, Seite 20 ff.
2. <http://www.logistik-inside.de>
3. Janssen, Peer: »Umweltschützer, Lebensretter, Menschenjäger«, in: WATERKANT, 4 / 1999, Seite 24 ff.

Coast-Guard-Einheit bewacht New Yorks Hafen – vor arabischen Investoren?



Waterkant

Umwelt + Mensch + Arbeit in der Nordseeregion www.waterkant.info

Mitteilungsblatt der Aktionskonferenz Nordsee e. V.

Der vorstehende Artikel / Aufsatz

The preceding article / essay

Europas Hafenarbeiter besiegen erneut die EU-Kommission

»Port Package II« versenkt!

Von Burkhard Ilschner

ist ein Sonderdruck aus der
Zeitschrift WATERKANT,
ISSN 1611-1583,
Heft 1 / 2006 (März).

Dieser Artikel darf nur unter
Beachtung unserer nachstehenden
Copyright-Regeln genutzt werden:

is an offprint from the
German journal WATERKANT,
ISSN 1611-1583,
issue 2006 / 1 (March).

This article / essay may only be used in
respect to our coypright-rules
as quoted here in German:

**„Jedwede Verbreitung von online zur Verfügung gestellten Texten
aus unseren Heften ist ausdrücklich erlaubt, sofern die nachstehenden Bedingungen
erfüllt werden, wobei jede einzelne zwingend ist:**

- a) die Verbreitung erfolgt kostenlos, anderenfalls bedarf sie unserer
ausdrücklichen und vorherigen Zustimmung;**
- b) es dürfen am verbreiteten Text keine
sinnentstellenden Kürzungen oder Änderungen vorgenommen werden;**
- c) die Verbreitung muss mit einem klaren Hinweis auf die Herkunft aus unserer Zeitschrift unter
unbedingter Angabe unserer Web-Adresse (www.waterkant.info) verknüpft sein;**
- d) wir müssen von der Verbreitung in zeitlicher Nähe zu ihr
per E-Mail (redaktion@waterkant.info) unterrichtet werden.
Ein Belegexemplar wäre bei schriftlichen Publikationen eine nette Geste.**
- e) die Verwendung eventuell in den Artikeln enthaltener Bilder und Grafiken ist
ohne Bezug zum Artikel in jedem Fall strikt untersagt.“**

Um die Einhaltung dieser Regeln
zu gewährleisten, ist es **strikt untersagt**,
diese PDF-Datei (vier Seiten) so zu
verändern oder zu kopieren, dass diese
Hinweiseite nicht mehr gezeigt wird.

To guarantee the obedience to these
rules, it is **strictly forbidden** to change
or copy this PDF-document (of four pa-
ges) in any matter that makes this
notice disappear.