

Bericht der städtischen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

Der Gesamthafenbetriebsverein muss auch im Logistikbereich der führende Personalanbieter sein – GHBV erhalten, stärken und für Arbeit und Ausbildung nutzen

I. Die Fraktion DIE LINKE hat den folgenden Antrag gestellt:

Der Gesamthafenbetriebsverein muss auch im Logistikbereich der führende Personalanbieter sein – GHBV erhalten, stärken und für Arbeit und Ausbildung nutzen

Bis zu 450 Arbeitsplätze im Logistikbereich des Gesamthafenbetriebsvereins Bremen (GHBV) sind akut bedroht. Grund ist nicht etwa, dass konjunkturell bedingt die Arbeit fehlen würde. Vielmehr weicht die BLG Logistics (Bremer Lagerhaus-Gesellschaft) als größter Bezieher von Personaldienstleistungen des GHBV immer stärker auf private Leiharbeitsfirmen aus. Über 20 verschiedene Leiharbeitsfirmen sind inzwischen vertreten. Auch ein erheblicher Einsatz von mobilen Arbeitskräften aus EU-Ländern ist zu beobachten.

Die BLG begründet die zunehmende Bevorzugung privater Leiharbeitsfirmen gegenüber dem GHBV mit deren höheren „Flexibilität“ in der Arbeitskraftversorgung. Dabei kommt der GHBV den Bedürfnissen der BLG mit einer entsprechenden Betriebsvereinbarung weit entgegen. Möglicherweise liegt die Attraktivität privater Leiharbeitsfirmen aber auch darin, dass ihr Einsatz eben doch billiger ist – weil zwar die Lohnunterschiede zum GHBV bereits relativ gering sind, aber unter Umständen Stunden weniger genau abgerechnet werden, keine Betriebsräte vorhanden sind und die Arbeitsbedingungen kontrollieren usw.

Die Stundenlöhne beim GHBV sind in den letzten acht Jahren mehrfach abgesenkt worden. Wenn für die harte und meist hochverdichtete Arbeit der Logistikbeschäftigten Löhne gezahlt werden, deren Abstand zum Mindestlohn nur noch gering ist, dann stimmt etwas nicht. Als öffentliches Unternehmen darf die BLG sich nicht allein daran ausrichten, Arbeit so billig und flexibel wie möglich zu bekommen. „Soziale Verantwortung“, „faire und attraktive Arbeitsbedingungen“, „hohe Verantwortung für die Region“ (Nachhaltigkeitsbericht 2015 der BLG Logistics) dürfen nicht an der Grenze zwischen Festangestellten und Zusatzpersonal aufhören. Das gilt umso mehr, als in der Logistik auch viele Frauen beim GHBV tätig sind, meistens in schlecht bezahlten Lohngruppen.

Der GHBV leistet unverändert einen wichtigen Beitrag zu stabileren Beschäftigungsbedingungen für die Hafentarbeiter und zu einer nachhaltigen Hafentwicklung für die Region. Er kann und soll diese Rolle auch im Logistikbereich spielen. Zusätzlich verfügt der GHBV über wichtige Potenziale im Ausbildungsbereich, bei der Qualifizierung von Beschäftigten und bei der Erwerbsintegration. Durch eine verstärkte Kooperation mit Land und Kommune könnte der GHBV auch zu den Zielen der Ausbildungsgarantie und der Landesarbeitsmarktpolitik beitragen.

Die Stadtbürgerschaft möge beschließen:

1. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, sich in seiner Eigenschaft als Mehrheitseigentümer der BLG dafür einzusetzen, den GHBV auch im Logistikbereich als führenden Personalanbieter zu erhalten, die Personalver-

sorgung durch private Leiharbeitsfirmen zurückzudrängen und dadurch die drohenden Massenentlassungen beim GHBV abzuwenden.

2. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, mit dem GHBV verstärkt im Rahmen der Ausbildungsgarantie und der Arbeitsmarktförderung zusammenzuarbeiten.
3. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, sich gegen weitere Lohnverluste und Arbeitsverdichtung im Bereich der Logistikbeschäftigten zu stellen, speziell in den Hochlagern, und sich für das Erlangen eines fairen Lohnniveaus einzusetzen.

Die Stadtbürgerschaft hat den Antrag am 14. Juni 2016 zur Beratung und Berichterstattung an die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen überwiesen.

Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen berichtet hierzu der Stadtbürgerschaft wie folgt:

Grundlage für die Regelungen zum Personalverleih des GHBV ist das Gesetz über die Schaffung eines besonderen Arbeitgebers für Hafentarbeiter (Gesamthafenbetrieb) (GHfBetrG) vom 3. August 1950 (BGBl. I S. 352), in der zuletzt durch Artikel 75 des Gesetzes vom 23. Dezember 2003 (BGBl. I S. 2848) geänderten Fassung. Mit der „Vereinbarung zur Schaffung eines Gesamthafenbetriebes für die Häfen im Lande Bremen“ vom 1. Juni 1952, die zwischen dem Gesamthafenbetriebsverein (GHBV) und der Gewerkschaft geschlossen wurde, wurde das Bundesgesetz in Bremen umgesetzt.

Die Möglichkeiten einer staatlichen Einflussnahme auf den GHBV sind in § 2 Abs. 2 und 3 GHfBetrG beschrieben. Die Errichtungsvereinbarung und die Verwaltungsordnung sowie Änderungen dieser Regelungen sind dem Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen vorzulegen. Die Behörde kann diesen dann zwar ihre Genehmigung versagen, ist jedoch nicht befugt, die Änderung einer beanstandeten Regelung in einem bestimmten Sinne anzuordnen. Ebenso hat sie keinerlei Einflussmöglichkeiten bei Arbeitsrechtsstreitigkeiten, bei der Einstellung bzw. dem Einsatz von Arbeitern oder bei anstehender Kurzarbeit. Seit der Änderung des GHfBetrG sieht das Gesetz nicht mehr hoheitliche Gesamthafenbetriebe vor. Vielmehr ist es danach Angelegenheit der Sozialpartner, die Bildung eines solchen Gesamthafenbetriebs zu vereinbaren. Insofern werden Gesamthafenbetriebe durch Vereinbarung der Spitzenverbände von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite geschlossen. Sie sind gemeinsame Einrichtungen der Tarifvertragsparteien im Sinne des Tarifvertragsrechts. Mit dem GHfBetrG ermöglicht es der Gesetzgeber den Tarifparteien, in einem besonderen Wirtschaftsbereich – der Hafenvirtschaft – eigene Regelungen zu treffen. Insofern sind die laufenden Verhandlungen zunächst Angelegenheit der Tarifvertragsparteien und sollten keiner Einflussnahme über gesellschaftsrechtliche Funktionen wichtiger Kunden des GHBV unterliegen. Es steht nicht zu erwarten, dass logistische Aufgabenstellungen, die bislang durch den GHBV erbracht worden sind, zukünftig marktseitig nicht mehr erbracht werden.

Der GHBV erwirtschaftet nach Angaben der Geschäftsführung durch die Bereitstellung des Personals im Logistikbereich (insbesondere im Bereich des BLG-Hochregals) monatliche Verluste in Höhe von annähernd 400 000 €. Dieser Zustand ist seit etwa einem Jahr zu beobachten und der GHBV sieht auch keine Möglichkeit, dem abzuweichen. Aufgrund der bestehenden Strukturen, der tarifvertraglichen Anpassungen im vergangenen Jahr, die einen durchschnittlichen Lohnkostenanstieg von rd. 8 % pro Mitarbeiter bedeuten und der absehbaren Einsatzplanungen, kann der GHBV mit Aktivitäten im Logistikbereich kurz- und mittelfristig kein ausgeglichenes Ergebnis erzielen. Diese Situation ist aus betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten für den GHBV nicht vertretbar und wird von der Geschäftsführung sogar als existenzbedrohend bewertet. Aus diesem Grund versucht der GHBV, sich auf das Kerngeschäft der Hafentarbeit und auf den Standort Bremerhaven zu konzentrieren, Doppelstrukturen in Bremen und Bremerhaven abzubauen und seine Verwaltung zu verschlanken, um mit diesen Maßnahmen der oben geschilderten Situation – die in den paritätisch besetzten Gremien des GHBV seit Wochen schon intensiv diskutiert wird –, entgegenzuwirken.

Die Geschäftsführung teilt mit, dass es im Bereich Hafenumschlag in Bremerhaven zunehmend gelingt, wieder schwarze Zahlen zu schreiben. Dahingegen verschlechtert sich die Lage im DC-Bereich (Distribution und Container) ohne jede belastbare Perspektive weiter. Selbst die Zuzahlung von vier Prozentpunkten auf die Löhne (auf dann 72 %), zu der sich die Hafenwirtschaft bereit erklärt hat, reicht nicht aus, um kostendeckend zu arbeiten. Derzeit versucht der GHBV, in Bremerhaven geeignete Arbeitsplätze zu suchen und anzubieten.

Am 27. Mai hat der GHBV die folgende Presseerklärung abgegeben:

Presseerklärung

„Der Beirat des GHBV hat sich in seiner heutigen Sitzung umfangreich mit der kritischen Lage des GHBV beschäftigt. Insbesondere der Distributionsbereich ist in einer schwierigen Situation. Dies liegt im Wesentlichen an der nicht realisierten Umsetzung zuverlässiger Arbeitszeitflexibilität. Dies war Bestandteil des neuen Tarifvertrags, der zwischen der Gewerkschaft ver.di und dem Unternehmensverband Bremische Häfen verhandelt worden ist. Dieser hatte zum einen erhöhte Löhne und bessere materielle Arbeitsbedingungen für die D/C-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter zur Folge, zum anderen wurden über 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der BLG eingestellt. Diese beiden Faktoren wurden erfüllt, die dagegen vereinbarte zuverlässige Flexibilität konnte jedoch betrieblich beim GHBV nicht umgesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund hat der Beirat beschlossen, dass der GHBV sich zukünftig wieder auf das Kerngeschäft Hafenumschlag konzentrieren soll. Dazu ist die Konzentration der Verwaltung des GHBV auf einen Standort vorgesehen. Zukünftig sollen alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, gleich ob sie in Bremen und Bremerhaven im Einsatz sind, von Bremerhaven aus disponiert werden. Der Distributionsbereich soll deutlich reduziert werden.

Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer werden nicht, wie bisher behauptet, in die Arbeitslosigkeit entlassen, es sollen für die betroffenen gewerblichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter alternative Arbeitsplätze gefunden werden. Diese können sowohl innerhalb des GHBV als auch außerhalb liegen. Einzelheiten dazu und die Systematik der Umsetzung obliegen den Verhandlungen zwischen Geschäftsführung und den zuständigen Betriebsräten über einen Interessenausgleich und Sozialplan. Zuvor sind allerdings die Themen noch im Ausschuss für Personal und Arbeit zu diskutieren. Der Ausschuss für Personal und Arbeit ist ein gemeinsames konsensorientiertes Gremium der Arbeitgeber und Arbeitnehmervertreter der Hafenwirtschaft.“

Der Ausschuss für Personal und Arbeit des GHBV hat am 7. Juni getagt, ohne dass Ergebnisse erzielt worden sind. Für den 20. Juni wurde eine neuerliche Sitzung einberufen. Im Ergebnis dieser und folgender Gremiensitzungen hat sich die Hafenwirtschaft bereit erklärt, erhebliche finanzielle Unterstützung zu leisten, um drohende Liquiditätsengpässe zu verhindern. Es ist vereinbart worden, bis zum Jahresende auf betriebsbedingte Beendigungskündigungen zu verzichten und die Zeit bis dahin zu nutzen, die vorhandenen Strukturen den absehbaren Beschäftigungsentwicklungen anzupassen.

Die Ankündigung des GHBV, sich auf seine Kernkompetenz der Hafearbeit zurückzuziehen, ist nachvollziehbar und entspricht auch analog der jüngeren Handlungsweise am Standort Hamburg. Im hart umkämpften Logistikmarkt hat der GHBV keine historisch begründbare Sonderposition wie im originären Hafengeschäft, wo er im Personalbereich ein Alleinstellungsmerkmal besitzt. Ebenso wenig sind im Logistikbereich spezifische Fähigkeiten und Fertigkeiten gefordert, die eine exklusive Nutzung des GHBV für die Personalgestaltung rechtfertigen könnten. Es sind ausreichend qualifizierte Anbieter am Markt vorhanden. Sofern der GHBV im Logistikbereich ausschließlich verlustreich arbeitet, gefährdet seine Tätigkeit in diesem Bereich die Grundsubstanz des GHBV und dessen originäre Aufgabenwahrnehmung im Sinne der Hafenwirtschaft.

Deshalb kann und sollte eine Unterstützung des GHBV bei der Qualifizierung von Mitarbeitern des Logistikbereichs hin zum Hafenbereich erfolgen. Soweit die Verlagerung von Arbeitsplätzen zu anderen Personaldienstleistungsunternehmen erfolgt, sollte dies sozialverträglich im Rahmen eines Sozialplans geschehen.

Zu den einzelnen Punkten des Antrags der Fraktion DIE LINKE:

1. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, sich in seiner Eigenschaft als Mehrheitseigentümer der BLG dafür einzusetzen, den GHBV auch im Logistikbereich als führenden Personalanbieter zu erhalten, die Personalversorgung durch private Leiharbeitsfirmen zurückzudrängen und dadurch die drohenden Massenentlassungen beim GHBV abzuwenden.

Wie beschrieben, kann der GHBV mit Aktivitäten im Logistikbereich kurz- und mittelfristig kein ausgeglichenes Ergebnis erzielen. Diese Situation ist aus betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten für den GHBV dauerhaft nicht vertretbar und wird von der Geschäftsführung als existenzbedrohend bewertet. Insofern bieten die angestrebten sozialverträglichen Lösungen bei gleichzeitigem Rückzug aus dem Logistikbereich eine Perspektive für einen dauerhaften Erhalt des GHBV. Grundsätzlich ist die BLG als Aktiengesellschaft in ihrer Personalpolitik eigenverantwortlich tätig. In dieser Verantwortung hat das Unternehmen einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Probleme des GHBV geleistet, indem bereits über 700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingestellt wurden. Damit hat die BLG Verantwortung für die Sicherung von sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen übernommen. Eine weitergehende Einflussnahme auf die Geschäftspolitik des GHBV und strategische Unternehmensentscheidungen der BLG, mit dem Ziel des Erhalts unwirtschaftlicher Geschäftsbereiche, wird vom Senat nicht beabsichtigt.

2. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, mit dem GHBV verstärkt im Rahmen der Ausbildungsgarantie und der Arbeitsmarktförderung zusammenzuarbeiten.

Eine Zusammenarbeit mit dem GHBV im Rahmen der Ausbildungsgarantie und Arbeitsmarktförderung wird bereits praktiziert und sollte fortgesetzt werden.

3. Die Stadtbürgerschaft fordert den Senat auf, sich gegen weitere Lohnverluste und Arbeitsverdichtung im Bereich der Logistikbeschäftigten zu stellen, speziell in den Hochlagern, und sich für das Erlangen eines fairen Lohnniveaus einzusetzen.

Die tarifvertraglichen Regelungen für die Beschäftigten des GHBV werden von den Tarifvertragsparteien getroffen. Der Senat hat hierauf keinen Einfluss.

II. Beschlussempfehlung

Die städtische Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen empfiehlt der Stadtbürgerschaft, den Antrag der Fraktion DIE LINKE abzulehnen.