

express

Zeitung für sozialistische
Betriebs- und Gewerkschaftsarbeit



Labour

Germany

Wilder Streik gegen Privatisierung

Eindrücke von unseren Solidaritätsbesuchen und Gesprächen mit streikenden Kolleg:innen im Hamburger Hafen –

von Laura Six und Marvin Hopp*

In: *express* 11/2023

Montag, 6. November

»Die Wut ist groß!«: In einer gewerkschaftlichen Pausenversammlung kurz vor Beginn der Spätschicht entschließen sich die Arbeiter:innen des Containerterminals Burchardkai (CTB), spontan in den Streik zu treten. Nur wenige Minuten vor Beginn der Versammlung hatten die Kolleg:innen erfahren, dass die Leitung der HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG) der geplanten Teilprivatisierung zustimmen will (siehe ausführlich den Beitrag von Gaston Kirsche ab S. 10). Verkauft werden soll die HHLA zu 49,9 Prozent an die weltgrößte Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC) mit Sitz in der Schweiz. Bereits vor einem Monat machte der rot-grüne Hamburger Senat diese Pläne bekannt und sorgte damit für Protest. Das Fass zum Überlaufen bringt nun die offizielle Empfehlung zur Annahme des Übernahmeangebots durch Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA. Mit den Beschäftigten wurde vorher nicht gesprochen: Kurzerhand verlegen diese ihre Versammlung auf den Parkplatz.

Fortan, seit Montagnachmittag, versammelt sich ein Großteil der Beschäftigten außerhalb des Werkgeländes. Zum Schichtwechsel kommen sie immer wieder vor dem Drehkreuz zusammen und nehmen die nächste Schicht in Empfang, um sie davon zu überzeugen, sich der »kollektiven Aktion« anzuschließen. »Damit auch der Kollege in der nächsten Schicht Bescheid weiß, was die Leute bei der vorigen Schicht gemacht haben«, sagt ein Hafendarbeiter kurz vor dem ersten Schichtwechsel zwischen Spät- und Nachtschicht am Montagabend. »Nämlich nichts!«, ergänzt ein Kollege aus der Menge. Gelächter.

Es folgen weitere Redebeiträge, in denen die Beschäftigten ihrer Wut freien Lauf lassen: gegenüber der Geschäftsführung und den verantwortlichen Politiker:innen, Finanzsenator Andreas Dressel (SPD) und Wirtschaftssenatorin Melanie Leonhard (SPD). Sie berichten davon, dass sich die HHLA seit vier Jahren in einem sogenannten Transformationsprozess befindet. 2021 kündigte die Unternehmensleitung den in den 1970er-Jahren verhandelten Mitbestimmungstarifvertrag, der dem Betriebsrat erweiterte Mitbestimmungsrechte bei Kündigungen und organisatorischen Maßnahmen gewährte. Weitere sogenannte Umstrukturierungsmaßnahmen kündigten sich bereits vor dem Verkauf an, wie ver.di-Vertrauensfrau und Betriebsrätin Sonja Petersen im Interview mit der *analyse & kritik* (online, 7. November 2023) berichtet: »Die HHLA plant, in den nächsten Jahren mindestens 500 Stellen abzubauen. Die Arbeitszeiten sollen außerdem »flexibilisiert« und Arbeitsprozesse automatisiert werden«. Die Beschäftigten teilen weitestgehend die Sorge, dass sich die Arbeitsverdichtung und der Stellenabbau durch die Übernahme und den Einfluss von MSC noch verstärken würden. So sichere die Vereinbarung zwischen HHLA, MSC und der Stadt Hamburg laut eines Redners zwar eine Sperrfrist für betriebsbedingte Kündigungen innerhalb der nächsten fünf Jahre zu, ohne eine Garantie auf Weiterbeschäftigung fürchteten viele jedoch die anschließende Entlassung.

Besonders verärgert äußern sich die Arbeiter:innen darüber, dass der Deal zwischen Unternehmen, Reederei und Politik still und heimlich im Hinterzimmer abgewickelt wurde. Alle Beteiligten hätten geschwiegen, bis der Deal eingetütet war, selbst Konkurrenten wie Klaus-Michael Kühne. »Der Laden muss verramscht werden. Einkaufen kann ich mich immer noch«, fasst ein Kollege diese Haltung zusammen. Der Verkauf sei »gegen den Willen der Beschäftigten, der Bevölkerung, gegen den demokratischen Prozess und somit gegen unsere Interessen« entschieden worden.

Neben den Beschäftigten der HHLA sind am Montagabend auch solidarische Beschäftigte von Eurogate und aus den sogenannten Lasch-Betrieben vor Ort. Denn von einem Verkauf der HHLA-Anteile wären auch die umliegenden Hafengebäude betroffen. Durch das Verlegen von Umschlagsmengen könne die Reederei in Zukunft versuchen, die Beschäftigten der einzelnen Betriebe untereinander zu spalten. Nicht zuletzt deswegen habe der Teilverkauf der HHLA nun »eine völlig andere Qualität« als frühere Terminalbeteiligungen, gibt Sonja Petersen im Interview zu verstehen. Neu seien diese Spaltungsversuche durch die Konzernbosse nicht. »Dieses Spiel gibt es seit vielen Jahren und hat den Beschäftigten auf keiner Seite langfristig geholfen. Leider stirbt aber derzeit jeder für sich allein.« Nervös blicken die Arbeiter:innen während ihres Streiks auf die beiden weiteren Terminals der HHLA, das Containerterminal Altenwerder (CTA) und das Containerterminal Tollerort (CTT), in der Hoffnung, dass sich die Kolleg:innen dem spontanen Streik anschließen könnten. Bis zum Ende jedoch gelingt es nicht, den Streik auf diese Bereiche auszuweiten.

Bereits am Montagnachmittag, wenige Stunden nach Beginn der Aktion, versucht die Unternehmensleitung, gezielt Beschäftigte in Gespräche zu verwickeln. Doch der Aufforderung, auf das Werksgelände zu kommen, damit man reden könne, konterten die Streikenden selbstbewusst mit der Aufforderung, dass die Leitung doch besser selbst vor das Drehkreuz kommen solle. Statt sich einzelne vorzunehmen, solle sie im Beisein der Presse zu allen Kolleg:innen sprechen. »Dafür haben die nicht den Arsch in der Hose«, kommentiert ein Kollege. Die Stimmung ist kämpferisch, wenn auch viele vor Ort wissen, dass dieser wilde Streik weitgehende Konsequenzen haben kann. Immer wieder vergewissern sich die Kolleg:innen bei der Schichtübergabe der gegenseitigen Solidarität, ohne dabei auch nur einmal das Wort »Streik« in den Mund zu nehmen. In einem Redebeitrag fordert ein Kollege dazu auf, dass einmal den Arm heben solle, wer gerne für MSC arbeiten will. Niemand rührt sich. Auf die Frage, wer nicht für MSC arbeiten wolle, gehen alle Hände hoch. »Dann muss ich ja nichts weiter sagen. Ihr wisst selbst, was gerade das Richtige ist!« Die Nachtschicht von Montag auf Dienstag schließt sich dem Streik an. In einem Container außerhalb des Werksgeländes, der eigentlich zum Abstellen von Fahrrädern da ist, richten sich die Kolleg:innen ein. Neben Getränken haben sie Holz besorgt, um sich am Feuer aufzuwärmen.

Dienstag, der 7. November

Am nächsten Morgen übergeben sie den Staffelstab an die Frühschicht und können auch diese davon überzeugen, sich dem Streik anzuschließen. In der Zwischenzeit bildet sich eine hamburgweite Chatgruppe, um die Beschäftigten vor Ort solidarisch zu unterstützen. Innerhalb kürzester Zeit finden sich in dieser Gruppe über 300 Menschen zusammen. Sie ereilt tagsüber die Information, dass die Stimmung zu kippen droht und daher vor Ort Solidarität dringend erwünscht ist. Zum Schichtwechsel tauchen neben den Beschäftigten daher ebenfalls weitere solidarische Kolleg:innen und Linke am Drehkreuz auf, um die Streikenden zu unterstützen. Es werden Solidaritätserklärungen verlesen und Getränke und Snacks verteilt. Der Streik geht weiter.

Doch im Laufe des Tages erhöht die Geschäftsleitung den Druck auf die Beschäftigten. Ein kleiner Teil steht zwar weiterhin mit am Drehkreuz, jedoch nur noch auf dem Werksgelände. Zu groß ist die Sorge vor einer Kündigung. Vor Ort laufen Unternehmensvertreter mit Anwesenheitsliste herum und notieren, wer sich auf dem Werksgelände befindet und wer sich weiterhin auf dem Parkplatz, also auf der anderen Seite des Zauns, versammelt. Am Abend des 7. November, nach insgesamt vier bestreikten Schichten, wird der Streik beendet. Bis zum Ende des Streiks am Dienstagabend haben mindestens 50 Beschäftigte eine Abmahnung erhalten.

Die Ansage der Geschäftsleitung ist eindeutig und schüchtert viele ein: Mit jedem weiteren Streiktag folge eine weitere Abmahnung. 50 weitere Abmahnungen seien bereits vorbereitet und könnten sofort verteilt werden. Im Zweifel würden auch fristlose Kündigungen ausgesprochen. Unter dem Eindruck des massiven Drucks und der fehlenden Ausweitung des Streiks auf die anderen Terminals beenden die Beschäftigten ihre Aktion. Doch die Arbeit wird nur teilweise wieder aufgenommen – weit über 50 Prozent der Nachtschicht zum Mittwoch, den 8. November, reicht eine Krankmeldung ein. Die Beschäftigten, die die Arbeit wieder aufnehmen, betreiben nach Angaben von Kolleg:innen lediglich Dienst nach Vorschrift.

Was bleibt?

Die streikenden Beschäftigten haben in einer beeindruckenden Art und Weise Mut und Solidarität bewiesen, die uns und vielen anderen Kolleg:innen sehr imponiert hat. Auch wenn der Streik in Anbetracht der Repressionen vorerst beendet wurde, geht der Kampf gegen die Teilprivatisierung weiter. Der Streik sorgte dabei nicht nur für den nötigen ökonomischen Druck auf das Unternehmen, sondern brachte gleichzeitig auch die Politik in die Bredouille. Die verantwortlichen Politiker:innen – Finanzsenator Dressel und Wirtschaftssenatorin Leonhard – lehnten laut NDR zuerst ab, auf die Forderung der Beschäftigten einzugehen und zu Gesprächen in den Hafen zu kommen. Sie wollten den wilden Streik dadurch nicht unterstützen. Nach Vermittlung seitens ver.di gehen sie wohl nun doch auf diese Forderung ein und werden sich den Beschäftigten in den nächsten Tagen im Rahmen eines Gesprächs stellen. In einer Presseerklärung gaben die streikenden Beschäftigten zu verstehen, dass dieses Gespräch nach ihren Vorstellungen im Hafen stattfinden soll. Sie fordern zudem die öffentliche Rücknahme der Zustimmung zum (Teil-)Verkauf seitens der Arbeitnehmer:innenvertreter im Aufsichtsrat und ein Verzicht auf sämtliche Repressionen durch die HHLA. Zeitgleich wird der weitere Protest vorbereitet. In Planung ist eine konzernübergreifende Betriebsversammlung und am 11. November (nach Redaktionsschluss, *Anm. d. Red.*) werden sich die Beschäftigten und Unterstützer:innen zu einer Kundgebung mit dem Motto »Kein Verkauf von Städteteilung! Unser Hafen, nicht euer Casino!« auf dem Hamburger Rathausmarkt versammeln. Noch ausstehend ist zudem die Zustimmung der Hamburger Bürgerschaft zu dem geplanten Deal. Dieser soll am 22. November dort erstmals Thema sein. Die Teilprivatisierung kann also noch verhindert werden.

**Laura Six studiert Politikwissenschaft an der Uni Hamburg und ist Mitglied der ver.di Bundesjugendtarifkommission für den öffentlichen Dienst (BJTKöD).*

Marvin Hopp ist Zerspanungsmechaniker und Sozialökonom.

Er studiert Arbeits- und Industriesoziologie an der Georg-August-Universität Göttingen.

Beide engagieren sich für den Aufbau einer bundesweiten TVStud-Bewegung.

express im Netz und Bezug unter: www.express-afp.info
Email: express-afp@online.de

express / AFP e.V., Niddastraße 64, VH, 4. OG, 60329 Frankfurt a.M.

Bankverbindung für Spenden und Zahlungen:
AFP, Sparda-Bank Hessen eG, IBAN: DE28 5009 0500 0003 9500 37, BIC: GENODEF1S12