



Die Bundesregierung versteht die Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen einfach nicht

Rede von Herbert Behrens, 21. Februar 2013

Herbert Behrens (DIE LINKE):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen!
„Achtern rausgesegelt“ sagt man zu einem Seemann, der zu spät zu seinem Schiff kommt. Bei der Ratifizierung der Maritime Labour Convention, MLC, steht die Bundesregierung genauso da wie der Seemann, der sein Schiff nur noch von hinten sieht.

(Beifall bei der LINKEN sowie bei Abgeordneten der SPD)

Das 2006 von der Internationalen Arbeitsorganisation, IAO, beschlossene Übereinkommen war im August letzten Jahres von 30 Staaten mit einem Anteil von einem Drittel der Welttonnage angenommen worden. Es tritt damit genau ein Jahr später, nämlich am 20. August 2013, international in Kraft. Mit dabei sind viele Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Es fehlt die Bundesrepublik Deutschland. Erst heute legt uns die Bundesregierung einen Gesetzentwurf vor, mit dem die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Bundesrepublik das Übereinkommen ratifizieren

kann. Es tritt damit erst ein Jahr später, das heißt 2014, auf nationaler Ebene in Kraft. Das wiederum bedeutet, dass die Bundesregierung bis dahin keine MLC-Zertifikate ausstellen darf. Die Schiffe unter deutscher Flagge müssen während dieser Zeit mit verschärften Kontrollen rechnen; wir haben es eingangs schon gehört.

Sieben Jahre brauchte die Bundesrepublik, um die MLC ratifizieren zu können. Die Gewerkschaft Verdi wirft der Bundesregierung vor, Schiffe unter deutscher Flagge in schwieriges Gewässer manövriert zu haben. Die Bundesregierung versteht die Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen einfach nicht, auch nicht die der Menschen auf See.

(Beifall bei der LINKEN)

Bis gestern hatten die Koalitionsfraktionen nicht einmal Antworten auf zentrale Fragen der Seeleute, die spätestens seit der Anhörung vor drei Monaten bekannt sind, zum Beispiel auf die Fragen, an wen sich ein Seemann eigentlich wenden muss, wenn die Heuer nicht gezahlt wird oder welche Rechte die Tarifvertragsparteien in Sachen Arbeitszeiten haben. Schauen Sie sich beispielsweise an, was Sie in Ihrem Änderungsantrag dazu geschrieben haben, was ein Reeder im Sinne des Gesetzes ist ich kann das aufgrund meiner kurzen Redezeit nicht zitieren : Aus zwei Absätzen haben Sie fünf gemacht. Das ist gut für Juristen; aber das ist, glaube ich, schlecht für diejenigen, die unter den Bedingungen dieses Gesetzes arbeiten sollen. Das ist eine echte Verschlimmbesserung.

Ein anderes Beispiel. Bestehende günstigere Arbeitsbedingungen für Beschäftigte dürfen nicht verschlechtert werden; so bestimmt es zumindest das Seearbeitsübereinkommen der IAO. Die Bundesregierung aber mischt sich in die Tarifautonomie der Tarifvertragsparteien munter ein.

Bisher ist die Arbeitszeit auch für Seeleute im Tarifvertrag geregelt. In besonderen Fällen ist es erlaubt, länger zu arbeiten. Es ist gut so, dass die Tarifvertragsparteien darüber verhandeln. Sie wissen Bescheid, worüber sie reden, und können entsprechende Regelungen finden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Oppositionsfraktionen sind da eindeutig besser. Wir haben die Knackpunkte in diesem Gesetzentwurf erkannt.

(Dr. Johann Wadephul (CDU/CSU): Es wäre auch ganz gut gewesen, wenn Sie in den Ausschussberatungen mal dabei gewesen wären!)

Deshalb haben wir Änderungsanträge vorgelegt, mit denen man die größten Fehler hätte korrigieren können. Die Fragen der Arbeitszeiten und der Tarifautonomie sowie der sozialen Bedingungen auf See hätten klar, besser und übersichtlicher geregelt werden können. Aber die Koalitionsfraktionen lehnen diese Vereinfachungen und Verbesserungen ab.

Sehr geehrte Damen und Herren von der Koalition, Ihre Politik im Bereich der Seeschifffahrt steht im Gegensatz zu den großen Worten, mit denen Sie vorgeben, den maritimen Standort Deutschland stärken zu wollen. Noch immer sehen Sie tatenlos zu, wenn ein Schiff nach dem anderen ausgeflaggt wird, wenn die Besatzungen aus dem deutschen Tarifsystem herausgedrängt werden. Heute fahren 17 Prozent weniger Frachtschiffe unter deutscher Flagge als noch vor einem halben Jahr. Sie spannen einen Schutzschirm über den Reedern auf: Sie schenken ihnen die Lohnsteuer, Sie zahlen Subventionen für Ausbildung und Sozialabgaben; gleichzeitig verzichten Sie auf eine ordentliche Besteuerung der Gewinne. Eigentlich sollte es dadurch zu mehr Rückflaggungen kommen. Was passiert? Das Gegenteil. Anstatt daraus zu lernen, dass ein

Gesetzgeber dort ordnen muss, wo ein Arbeitsmarkt in Unordnung gerät, versuchen Sie, die Rechte der Mannschaften mit dem Gesetz zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation noch einmal zu beschneiden und die wirtschaftlich Mächtigen zu begünstigen. Ich finde, das ist stramme Klientelpolitik. Diese Politik muss beendet werden.

(Beifall bei der LINKEN und der SPD)