

Hochbetrieb in der Abendsonne: Containerschiffe vor den Häfen von Los Angeles und Long Beach



Bei den mächtigsten Arbeitern der Welt

Im Hafen von Long Beach bei Los Angeles bahnt sich ein Streik an, der Auswirkungen bis nach Deutschland haben könnte VON HEIKE BUCHTER

Die Welt, die sich unterhalb der Terminalbrücke im Hafen von Long Beach an der Küste Kaliforniens erstreckt: Für die meisten wäre sie abstoßend. Es ist eine Welt aus staubigen Straßen, rauchenden Schloten, Bergen von Schrott. Es riecht nach Schwefel. Überall Schiffscontainer, sie werden von Sattelschleppern gezogen, schlängeln sich auf Güterzügen durch das Gewirr der Kais und Kanäle oder liegen zu Hunderten vertäut auf den Ladeflächen von Schiffen, bevor diese nach Asien oder Südamerika auslaufen.

Es ist eine Welt, die ständig in Bewegung ist und die doch ziemlich plötzlich stillstehen könnte, wenn diejenigen, die hier arbeiten, es so wollen. Es wäre ein Stillstand, den die ganze Welt zu spüren bekäme.

Eine, die dazu beitragen könnte, ist Kaianna Smith, 27 Jahre alt, mit schulterlangen, lockigen Haaren. Smith empfängt die ZEIT zum Interview in einem Imbiss, nicht weit entfernt vom Hafen von Long Beach. Und so abstoßend diese Industrielandschaft auf viele wirken mag: Smith wünscht sich nichts sehnlicher als einen festen Platz zwischen all den Containern. Derzeit arbeitet sie hier als Gelegenheitsjobberin, gern würde sie auf eine Vollzeitstelle aufstocken.

Schon jetzt aber gehört Smith zu der Organisation, ohne die am Hafen nichts läuft. »ILWU«, so steht es auf Smiths Pullover, International Longshore & Warehouse Union – die Gewerkschaft der Hafentarbeiter und die mächtigste Arbeitnehmervertretung der USA.

ANZEIGE

LESEN SIE IN UNSERER AKTUELLEN AUSGABE:

Deutschlands neuer Dealer: Der Emir von Katar

AB FREITAG IM HANDEL

Wirtschafts Woche

Ohne Personal können Schiffe weder be- noch entladen werden, auch hier im kalifornischen Long Beach ist das so, weshalb die ILWU die Möglichkeit hat, den ganzen Hafen lahmzulegen. Und selten war das so realistisch wie jetzt. Ende Juni ist der bisherige Tarifvertrag zwischen der ILWU und der Pacific Maritime Association, die die Interessen der Hafentarbeiter und der Reedereien vertritt, ausgelaufen. Seit Monaten laufen die Verhandlungen, um einen neuen Vertrag aufzusetzen. Bislang ohne Ergebnis. Kommt keine Einigung zustande, könnten 22.000 Hafentarbeiter streiken.

Dass die ILWU so viel Macht über die Häfen ausüben kann, liegt daran, dass die Gewerkschaft ent-

scheidet, wer welche Position übernimmt. Die ILWU hat ein System etabliert, das festlegt, wer auf den Docks zum Einsatz kommt. Nur wer bei der ILWU registriert ist und eine Ausbildung absolviert hat, darf sich morgens in der sogenannten *dispatch hall* präsentieren, einem modernen Bau im Hafengebiet, der an die Kommandobrücke eines Schiffes erinnert. Dort verteilen die Gewerkschaftsmitarbeiter die Tätigkeiten, die von den Terminalbetreibern angefordert wurden.

Kaianna Smith etwa wird oft auf einer Position eingesetzt, die *lasher* heißt. Sie sichert die Ladung der Schiffe mit wuchtigen Stahlläuten. Allein die langen Haken, mit denen sie die Tare manövriert, wiegen bis zu 30 Kilo. Ein Knochenjob also, aber vorzüglich bezahlt: mit 45 Dollar die Stunde weit besser als in den USA üblich, wo der durchschnittliche Stundenlohn bei 30 Dollar liegt. Würde Smith ihren Gelegenheitsjob aufstocken, könnte sie mehr als 100.000 Dollar im Jahr verdienen. Als Vorarbeiterin oder Kranführerin wären es mit Zuschlägen und Überstunden sogar bis zu 280.000 Dollar. Dazu käme eine für die USA fast einzigartige soziale Absicherung, inklusive Krankenversicherung.

Nun hat jedoch der technische Fortschritt auch den Hafen in Kalifornien erreicht. Bisher sind schon drei der 15 Containerterminals in Long Beach und Los Angeles weitgehend automatisiert worden, und allein dadurch gingen nach Berechnungen der ILWU Hunderte Jobs verloren. Wo die Verhandlungen der Tarifparteien derzeit stehen, ist nicht öffentlich, aber durchgesickert ist, dass sich der Streit vor allem um die weitere Automatisierung dreht.

Um den Anschluss an die Konkurrenz zu halten, müsste die Automatisierung weiter vorangetrieben werden. Das hält Christopher Tang, Experte für Lieferketten an der University of California in Los Angeles, für unumgänglich. »Unsere Häfen sind im internationalen Vergleich nicht mehr wettbewerbsfähig«, sagt er. Er verweist auf eine Studie der Weltbank, die 2021 die Effizienz von 370 Häfen untersucht hat. Dabei landete Long Beach auf Platz 369, noch hinter dem Hafen von Daressalam in Tansania.

Sollten sich die Tarifparteien nicht einigen, sollte es tatsächlich zum Streik kommen, hätte das Folgen weit über Kalifornien hinaus. Los Angeles und Long Beach bilden zusammen den größten Hafen der USA. Wie groß die Schockwellen sein können, wenn es hier nicht läuft, zeigt die Erfahrung aus der Pandemie. Während des Lockdowns kam es zum Stau im Hafen. Die Amerikaner bestellten so viel wie nie zuvor, zugleich fielen Arbeiter mit Covid aus. Hunderte von Schiffen dümpelten wochenlang vor der Küste, weil sie ihre Ladung nicht löschen konnten. Das führte zu Lieferengpässen bei Einzelhändlern im ganzen Land. Das knappe Angebot wiederum trieb die Preise. Der Stau an den Häfen war somit einer der Treiber der Inflation. Nach wie vor liegt die Teuerungsrate bei über acht Prozent, der höchste Wert seit 40 Jahren.

Würden die Hafentarbeiter nun streiken, so fürchten Ökonomen, könnte das einen weiteren Inflationsschub bedeuten, der die USA endgültig in eine Rezession versinken ließe. Das hat auch US-Präsident Joe Biden erkannt, der den Hafen im August besuchte und auf eine Einigung drängte. Schon 2002 musste George W. Bush eingreifen und nach elf Tagen einen Arbeitskampf an den Westküstenhäfen beenden, der die US-Wirtschaft eine Milliarde Dollar täglich kostete. Auch sein Nachfolger Barack Obama forderte 2015 einen Abschluss, nachdem

sich die Verhandlungen mehr als ein Jahr hingezogen hatten.

Dass die Gewerkschaft beim Thema Automatisierung überhaupt so viel Mitsprache hat, liegt an einem hageren 80-jährigen Mann in Khakihosen: James Spinoso. Bis zu seiner Pensionierung 2010 war er Präsident der ILWU. Triff man ihn zum Mittagessen in einem kleinen mexikanischen Restaurant gegenüber des Gewerkschaftsbüros, wird er von anderen Gästen fast ehrfürchtig begrüßt. »Es war ein Moment in Rotterdam, als mir schlagartig klar wurde, welche Gefahr uns drohte«, sagt Spinoso. Bei einem Besuch des dortigen Hafens sah er damals die ersten vollautomatischen Anlagen samt der Techniker, die sie instand hielten. Er erkannte: Um nicht irrelevant zu werden, würde die ILWU auch diese Jobs gewerkschaftlich organisieren müssen. Zumindest in den kalifornischen Häfen gelang das in den

folgenden Jahren. Die Reeder und Terminal-Eigner können die neue Technologie nicht ohne die Zustimmung der Gewerkschaft einführen.

Aber sind die automatisierten Terminals nicht auch eine Chance, mehr Fracht zu bewältigen und so womöglich auch Arbeitsplätze zu sichern? So hatte es der CEO der Hafenbetriebsgesellschaft bei einer Rede vor Kurzem erklärt. Stellt man Spinoso diese Frage, reagiert er skeptisch: »Automatisierung bedeutet am Ende immer weniger Arbeitsplätze.« Seinen Nachfolgern an der Spitze der ILWU rät er deshalb, sich nicht von einer Lohnerhöhung ablenken zu lassen – auch wenn derzeit zehn Prozent im Gespräch sein sollen. Es gehe um die Zukunft der Region, in der zwölf Millionen Arbeitsplätze direkt oder indirekt von den beiden Häfen abhängen.

Auch Kaianna Smith hofft, dass die Automatisierung ihren Job nicht in naher Zukunft zerstört

und dass es nicht zum Streik kommt. Zwar ist der Betrieb im Hafen hart und auch nicht immer fair. Als sie schwanger war und später, als sie ihren Sohn stillte, habe sie darum gebeten, leichtere Tätigkeiten zugewiesen zu bekommen. Oft vergeblich, so dass sie lieber auf ihren Einsatz verzichtete. Die Beförderung zur Vollzeitkraft schafft jedoch nur, wer genug Arbeitseinsätze nachweisen kann. Männliche Kollegen, die mit ihr als Gelegenheitsarbeiter angefangen haben, seien bereits befördert worden, erzählt sie.

Smith hingegen wurde bislang übergangen. Sie will sich einer Beschwerde von Frauen anschließen, die gegen die Hafentarbeiter sowie die ILWU wegen angeblicher Diskriminierung klagen. Trotzdem ist eine feste Arbeit im Hafen für Smith noch immer das große Ziel: »Es sind die besten Jobs in ganz Amerika.«

ANZEIGE

DAS HAUS DER WOCHE

Bundesverband Deutscher Fertigbau e.V. BDF



Holzbau: Mehrfamilienhaus mit runden Ecken

EIN BEITRAG VON DOROTHY GEORGI

Wer sein Geld heute sicher anlegen will, hat es nicht leicht. Eine sinnvolle Option ist eine Investition in ein Niedrigenergie- Mehrfamilienhaus in ökologischer Holzbaueise.

Ein gelungenes Beispiel dafür wurde aktuell von der Gruber Objektbau GmbH aus Roding realisiert. Das fast 850 m² große Grundstück liegt an einem Hang und bietet einen weiten Ausblick über das Regental und die Stadt Cham. Davor war es mit einem Einfamilienhaus bebaut gewesen, dem Elternhaus des Bauherrn. Dieser hatte sich für dessen Abriss und den Neubau eines Sechsfamilienhauses entschieden, um in dieser privilegierten Lage neuen hochwertigen Wohnraum zu schaffen. Das Besondere des außergewöhnlichen Entwurfs des Architekten Klemens Herrle, Mün-

chen: die abgerundeten Ecken des dreistöckigen Gebäudes und der optisch schwebende, ebenfalls gerundete Luftbalken im 2. Obergeschoss. Da die Rundungen vor allem für die Freizeite mit wunderbarem Panoramablick genutzt wurden, haben die Wohnungen fast ausschließlich gerade Wände, - perfekt für das Stellen von Möbeln.

Bauherr und Architekt hatten sich bei diesem modernen, hochgedämmten Holzgebäude für eine reine Putzfassade entschieden. Es hat dreifach verglaste Holz-Alufenster und wird durch eine hocheffiziente Luft-Wasser-Wärmepumpe beheizt. Die Wärmeverteilung erfolgt in den Wohnungen durch flächendeckende Fußbodenheizungen.

Für die Region Cham ist das Gebäude ein hochspannendes Architekturprojekt und zieht viel Aufmerksamkeit auf sich. Ein Investor und Bauherr hat hier die Chance genutzt, dem Familiengrundstück eine neue Zukunft zu geben.

Kontakt
Gruber Objektbau GmbH
Sanddickicht 12
93426 Roding/Altenkreith
bauen@gruber-objektbau.de
www.gruber-objektbau.de
Tel. (09461) 402 90

Die Gruber Objektbau GmbH realisiert Mehrfamilien- und Reihenhäuser sowie gewerbliche Objekte in ressourcenschonender Niedrigenergie-Holzbaueise.

gruber

