

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Prof. Dr. Jörn Kruse und Dr. Bernd Baumann (AfD)
vom 17.10.16**

und Antwort des Senats

Betr.: Schmerzlicher Ladungsverlust für den Hamburger Hafen durch Abwanderung der isländischen Eimskip-Reederei nach Bremerhaven als direkte Folge der Buss-Hansa-Terminal-Schließung zum Jahresende

Der Hamburger Hafen verzeichnete schon 2015 einen deutlichen Rückgang des Containerumschlags um rund 10 Prozent und einen damit verbundenen Marktanteilsverlust im Vergleich mit den Containerhäfen in Europa. Damit fiel Hamburg auf Rang 3 hinter Rotterdam und Antwerpen zurück. Dieser Negativtrend setzte sich auch 2016 mit einer weiteren Abwärtsbewegung beim Containerumschlag im ersten Halbjahr weiter fort.

Nun verliert der Hamburger Hafen Presseberichten zufolge zum Jahresende noch die isländische Reederei Eimskip, die nun nach 90 Jahren im regelmäßigen Liniendienst Hamburg den Rücken kehrt und zukünftig in Bremerhaven abgefertigt wird. Der Verlust der Jahrzehnte treuen Reederei, die mit jährlich 52 Schiffsanläufen und umgerechneten 22.000 Standardcontainern einen nennenswerten Beitrag zum Ladungsaufkommen im Hamburger Hafen gestellt hat, wirft einen weiteren düsteren Schatten auf die Zukunft des Hafens.

Anlass für die Abwanderung der isländischen Reeder ist der Wegfall des Umschlag-Terminals „Buss Hansa“ per Ende 2016. Die Schließung des Terminals erfolgt, weil die Stadt Hamburg den Pachtvertrag mit der Betreiberfirma Buss Hansa Terminal GmbH & Co. KG nicht verlängert hat. Neben damit verbundenen Arbeitsplatzverlusten bei Buss Hansa kommen aufgrund der Schließung nun weitere Marktanteilsverluste im Containerverkehr auf Hamburg zu. Und dies, obgleich die Stadt für das frei werdende Gelände noch nicht einmal ein tragfähiges Konzept vorzuweisen hat.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Nach Informationen der zuständigen Behörde basiert die Entscheidung der Reederei Eimskip nicht auf fehlenden Umschlagskapazitäten im Hamburger Hafen. Unternehmen der Hamburger Hafenwirtschaft standen mit der Reederei im unternehmerischen Kontakt, um das Umschlagsvolumen in Hamburg zu halten. Es gibt derzeit keine Erkenntnisse darüber, ob das mit Eimskip verbundene Ladungsvolumen dauerhaft außerhalb Hamburgs umgeschlagen wird. Es besteht keine zwingende Kausalität zwischen Infrastrukturmaßnahmen und der Verlagerung von Liniendiensten. Darüber hinaus dient insbesondere die Neustrukturierung dieses Areals dem Herstellen einer marktgerechten Hafeninfrastruktur, um zusätzliche Ladungsströme an Hamburg zu binden. Grundsätzlich handelt es sich bei Umschlagsdienstleistungen um unternehmerische Entscheidungen der Betriebe. Weitergehende Erkenntnisse über etwaige

Verhandlungen zwischen der Reederei und Umschlagsunternehmen liegen der zuständigen Behörde nicht vor.

Dies vorausgeschickt beantwortet der Senat die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority AöR (HPA) wie folgt:

1. *Inwieweit hat der Senat Folgewirkungen aus der durch die Kündigung des Pachtvertrages resultierenden Schließung des Buss Hansa Terminals in Form von Abwanderungen von Reedereien und den damit verbundenen Ladungsverlusten für den Hamburger Hafen in seine Kosten-Nutzen-Rechnung der Neuplanung des Geländes einkalkuliert?*
2. *Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen, um – etwa durch das Angebot alternative Umschlagskapazitäten – eine mögliche Abwanderung von Reedereien zu verhindern?*
3. *Welche konkreten Verhandlungen sind – wann und mit welchem Ergebnis – mit der isländischen Reederei Eimskip geführt worden, um die für Hamburg und den Hamburger Hafen schmerzliche Abwanderung zu verhindern?*

Siehe Vorbemerkung.