

## **Antrag**

**der Abgeordneten Norbert Hackbusch, Sabine Boeddinghaus, Deniz Celik,  
Martin Dolzer, Inge Hannemann, Stephan Jersch, Cansu Özdemir,  
Christiane Schneider, Heike Sudmann, Mehmet Yildiz (DIE LINKE)**

**Betr.: Universalhafen Hamburg retten – Konventionellen Umschlag stärken,  
Buss-Arbeitsplätze erhalten**

Mit dem geplanten Ende der Umschlagstätigkeit bei der Buss Hansa Terminal GmbH & Co. KG werden nicht nur mindestens 200 tarifgebundene Arbeitsplätze im Hamburger Hafen wegfallen. Zusätzlich verliert der Hamburger Hafen Ladungen.

Zusätzlich spricht alles dafür, die Planungen für den mittleren Freihafen zu beschleunigen, damit die Flächen erneut für den Hafenumschlag genutzt werden können. Dies ist unabhängig davon, dass auch die Abfertigung am Buss Hansa Terminal weitergeht. Damit werden Arbeitsplätze erhalten und damit kann eine Anschlussperspektive entwickelt werden.

Der Hamburger Hafen kann es sich nicht leisten, Hafenladungen zu verlieren. Gerade im Bereich des arbeitsplatzintensiven konventionellen Stückgutumschlages gibt es wichtige Perspektiven. Allerdings gilt es hier, neue Investitionen zu generieren, um auch für die Zukunft mehr konventionelles Stückgut und Projektladungen für den Hafen gewinnen zu können. Es sollte zudem geprüft werden, inwieweit sich die HHLA an einer solchen Investition beteiligt. Eines der zentralen Unternehmensziele der HHLA ist die Erweiterung der Wertschöpfungskette sowie die Absicherung von Ladungsvolumen und Arbeitsplätzen im Hamburger Hafen.

Der Fehler des Vorgängersensats, für viel Geld die Flächen von Buss Hansa vorzeitig zu kündigen, wird nicht dadurch behoben, dass dieser Plan jetzt durchgeführt wird. Der damalige Plan eines weiteren Containerterminals ist glücklicherweise gescheitert.

Nach den Angaben der HPA wies der Hamburger Hafen im Jahre 2013 bei Stückgut einen Containerisierungsgrad von 98 Prozent auf – mehr als alle anderen Häfen der Nordrange. Mit dem Verlust von weiteren konventionellen Umschlagskapazitäten droht Hamburg seinen Status als Universalhafen zu verlieren und damit einen arbeitsplatzintensiven Teil.

Bremen schlägt nach eigenen Angaben bereits gegenwärtig sechsmal so viel konventionelles Stückgut um wie Hamburg. Die deutsche Stahlproduktion wird über Antwerpen verladen.

In den vergangenen Jahren sind schon eine Reihe konventioneller Betriebe im Hamburger Hafen von der Bildfläche verschwunden (wie zum Beispiel Buss Afrika Terminal, Buss Kuhwerder Terminal oder Cellpap). Das ehemalige Kuhwerder Terminal (mit seeschifftiefem Wasser im mittleren Freihafen) dient heute als Sandablagerungsstätte.

Das gleiche Schicksal droht dem Gelände des Buss Hansa Terminals.

Übrig bleiben werden als nennenswerte konventionelle Betriebe nur noch das Steinweg Terminal und Wallmann Reiherstieg. Dies wäre eine Bankrotterklärung der Hamburger Hafenpolitik.

Wie dramatisch die Situation ist, weisen die von der HPA für das Jahr 2015 vorgelegten Zahlen auf: Sank der Containerumschlag um 9,3 Prozent, waren die Verluste beim konventionellen Umschlag sogar 14,1 Prozent.

Von daher ist als erster Schritt der Erhalt der vorhandenen Umschlagskapazitäten notwendig. Als zweiter Schritt müssen im Hafen effektive Investitionen durchgeführt werden, um Projektladung eine attraktive Verlademöglichkeit anzubieten und eine sinnvolle Verladung von Eisen und Stahl erst zu ermöglichen.

**Die Bürgerschaft möge beschließen:**

**Der Senat wird aufgefordert,**

1. die Betriebsgenehmigung für das Buss Hansa Terminal vom 31.12.2016 um weitere zwei Jahre zu verlängern, um Arbeitsplätze und Ladung im konventionellen Umschlag in Hamburg zu halten.
2. in diesem Zeitraum eine Konzeption auszuarbeiten, wie das Volumen des konventionellen Stückgutumschlags ausgebaut werden kann.
3. Maßnahmen zur Schaffung und Sicherung einer entsprechenden Infrastruktur zu ergreifen.
4. über den Fortschritt der Planungen im mittleren Freihafen mindestens halbjährlich zu berichten.