

Antrag

**der Abgeordneten Norbert Hackbusch, Stephan Jersch, Deniz Celik,
Sabine Boeddinghaus, Martin Dolzer, Dr. Carola Ensslen, Cansu Özdemir,
Christiane Schneider, Heike Sudmann und Mehmet Yildiz (DIE LINKE)**

Betr.: Transparente Planungen für unseren Hafen

Die Entwicklungen der letzten Monate und Jahre zeigen auf, dass eine klare und auf einen Universalhafen ausgerichtete Hafenpolitik des Hamburger Senats fehlt.

Die Situation des Hamburger Hafens bedarf einer sorgfältigen und klugen Wirtschaftspolitik des Hamburger Senats. Unabhängig davon, geht die Fraktion DIE LINKE davon aus, dass die ökonomische Bedeutung des Hafens für Hamburg, wie er sich mit seiner schwerpunktmäßigen Ausrichtung auf die Reeder und den Containerumschlag, unter Vernachlässigung der verladenden Wirtschaft, darstellt, zurückgehen wird.

Im Gegensatz zu den Prognosen für den Hafenentwicklungsplan 2012 ist die Zahl der umgeschlagenen Container in den letzten Jahren kaum angestiegen. Ging die Prognose von einer Erhöhung auf 17 Millionen TEU im Jahre 2020 aus, werden es real wohl eher 9 Millionen sein. Eine solche Veränderung hat gravierende Auswirkungen auf die Planungen der Verkehrswege, die Flächen, ja auf die gesamte Hafenplanung.

Die zu Hafentarif bezahlten Arbeitsplätze sind zurückgegangen, der Anstieg von Arbeitsplätzen hat lediglich im Niedrigtarif- oder Niedriglohnbereich oder im prekären Bereich der Logistik zugenommen. Nicht nur die Planungen von Senat, Wirtschaftsbehörde und HPA für die Fläche Steinwerder-Süd haben bei den Beschäftigten Unsicherheit ausgelöst, wie Betriebsräte aus dem Hamburger Hafen im April deutlich gemacht haben.

Der Sanierungsstau im Hafen ist sehr hoch und in den letzten Jahren noch gewachsen. Außerdem geht es, siehe Rethebrücke, die erst lang nach der vorgesehenen Übergabezeit an den Verkehr in Gänze in Betrieb ging, zu langsam.

Die Reedereien versuchen seit Jahren, die dramatisch schlechten Arbeitsverhältnisse auf ihren Schiffen auch auf die Hafen- und Containerterminals zu übertragen. Terminalbeteiligungen könnten dazu ein erster Schritt sein, wie die Erfahrungen in anderen Häfen zum Beispiel in Piräus zeigen. Die bisherigen Terminalbeteiligungen bevorteilen derzeit, wie sich am Beispiel Hapag-Lloyd zeigt, die Reeder.

Der Bürgermeister bietet aber unabgestimmt mit wichtigen, auch städtischen Unternehmen im Hafen der Reederei CMA/CGM eine Beteiligung an einem Terminal der HHLA an.

Der zuständige Senator verkündet, dass wichtige Aufgaben im Hafen mit den vorgesehenen Haushaltsmitteln nicht mehr erfüllt werden können. Eine Lösung bietet er nicht an, aber er öffnet damit Spekulationen Tür und Tor. Sein Versprechen, zusätzliches privates Kapital für den Hafen zu gewinnen, ohne dafür an anderer Stelle Geld zu verlieren oder den städtischen Einfluss zu verringern, ist politische Scharlatanerie. Wie schon der Entwurf für die Nutzung der Flächen im mittleren Hafen nährt das die Befürchtung, in Hamburg werde vom Grundsatz der staatlichen Flächen, auf denen privatwirtschaftlicher Umschlag stattfindet, abgegangen.

Im Bereich des Hafens gibt es wertvolle Grundstücke, die seit Jahren ungenutzt sind, wie der Kuhwerder Terminal oder die Fläche vom ehemaligen Hansaterminal. Hier hat der Senat die Schließung einer der letzten konventionellen Umschlaganlagen mit einem dreistelligen Millionenbetrag finanziert. Damit einher ging der Verlust wichtiger Hafentätigkeiten außerhalb des Containerumschlags.

Es gibt keine nachhaltige Planung, mit dem Schlick aus dem Hamburger Hafen, dessen Anfall bei und nach der Elbvertiefung eher zunehmen wird, ökologisch vernünftig und preislich günstig umzugehen.

Vor diesem Hintergrund möge die Bürgerschaft beschließen:

Der Senat wird aufgefordert,

1. der Bürgerschaft bis Ende 2018 darzulegen, welche Investitionen im Hafen nach Auffassung von Wirtschaftsbehörde, HPA und des Senats als Ganzem notwendig wären und welche wann wie finanziert werden können.
2. eine breite strategische Diskussion über den Hamburger Hafen zu initiieren. Um in den gesellschaftlichen Dialog einzusteigen, ist ein Runder Tisch ein guter Schritt, um mit den Beschäftigten und Hafentrieben und deren Organisationen Konzepte und die weitere Hafentwicklung zu diskutieren.
3. davon ausgehend den Hafentwicklungsplan in 2019 neu zu entwickeln.