

Ein chinesisches Terminal im Hamburger Hafen? Bericht zur Veranstaltung am 5. Dezember 2018



Alle Zeichen deuten darauf hin, dass ein chinesisches Konsortium in Steinwerder ein Containerterminal errichten soll

Volle Reihen im Kaisersaal des Hamburger Rathauses am 5.12.2018. Rund 50 Anwesende aus Hafenbetrieben, Verwaltungen und der Griechenlandsolidaritätsbewegung waren gekommen.

„Seit zwei Jahren liegt das Gelände des ehemaligen Buss-Hansa-Terminals brach“, so [Norbert Hackbusch](#), hafenpolitischer Sprecher der Linksfraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft, zu Beginn der Veranstaltung. „Und das in einer Situation, in der HPA und die Hafengesellschaften immer wieder laut darüber stöhnen, dass ihnen zu wenig Flächen zur Verfügung stehen. Zwei Jahre in denen etliche der ehemaligen Beschäftigten noch ohne Arbeit sind und andere zu viel schlechteren Bedingungen beschäftigt.“

Jetzt müsse über die Planungen auf diesem Gebiet geredet werden, weil der Senat sich diesbezüglich sehr zugeknöpft zeige. *„Wir sehen viele Indizien dafür, dass der Senat diese Fläche an ein chinesisches Konsortium unter der Federführung von China Communications **Construction Company Ltd. (CCCC)** vergeben will“,* so Hackbusch, der darauf einging, worum es konkret gehe bei den Flächen auf Steinwerder. *„Die Vorstellungen meiner Partei dazu sind klar: Wir wollen an dieser Stelle den Charakter des Universalhafens stärkende Hafenbetriebe und/oder Industriebetriebe – nicht eine weitere Containerschleuse,“* meinte Hackbusch. *„Dabei ist es uns egal welcher Nationalität diese Betriebe sind, wenn sie denn einigermaßen gute Arbeitsbedingungen haben.“*

Federführer CCCC ist ein Konsortium großer chinesischer Firmen, neben dem Baukonzern dessen Tochter ZPMC, Weltmarktführer bei der Herstellung von Containerbrücken für Häfen. Zusammen mit Alibaba, Chinas größter Firmengruppe für Internet-Dienstleistungen und Online-Handel hat man 2017 den Ideenwettbewerb um diese Fläche gewonnen mit dem Vorschlag, ein Containerterminal mit anschließenden Logistikhallen zu errichten.

Ausschlaggebend war dabei allerdings die Idee, dass CCCC Investitionen in die Infrastruktur selbst aufbringen würde.

Laut Norbert Hackbusch stehen jetzt die wichtigen Hafen-Fragen an: **1. Wer baut die Kaianlagen?** Weiterhin die Kollegen der HPA? Das Konsortium CCCC ist immerhin der größte chinesische Baukonzern. **2. Gibt es Gefahren für den Hafentarif?** Gerade die auf Steinwerder im Projekt geplanten Logistikhallen im hinteren Bereich deuten auf die Gefahr hin, dass in diesem Bereich die schlechten Logistiktarife gezahlt werden. **3. Gilt im neu zu errichtenden Bereich das Hafengesetz, dass den Einsatz des Gesamthafenbetriebes im Umschlag vorsieht?** Schon jetzt wisse die Linksfraktion von einigen Bereichen des Hamburger Hafens in dem nicht mehr der Hafentarif bezahlt werde, oder nicht die recht gut abgesicherten Leiharbeiter des GHB eingesetzt werden, sondern Kolleginnen und Kollegen von Billigleiharbeitsfirmen mit all den Folgen auch für die Arbeitssicherheit. Die Kreuzfahrtterminals seien ein Teil davon.

Zur auch von den in ver.di organisierten Hafenerarbeitern vorgebrachten Gefahr der Überkapazitäten – gegenwärtig werden im Hafen fast 9 Mill. Container umgeschlagen- führte Hackbusch an, diese Zahl sollte zwar nach den Planungen des Hafenentwicklungsplans auf 15 Mill. im Jahr 2020 steigen. Aber davon gehe gegenwärtig real wohl keiner mehr aus. Die Kapazität der drei HHLA-Terminals könne bei einigen Umbauten verdoppelt werden, wenn dies die Nachfrage am Markt erforderlich macht, so seine Informationen. Aber die realistischen Annahmen gehen höchstens von einer leichten Erhöhung aus, zumal „überall, gerade im Ostsee-Bereich, aber auch in Rotterdam und vor allem im Mittelmeer kräftig neue Kapazitäten geschaffen werden. Ein neuer Containerterminal würde Überkapazitäten schaffen und die bisherigen Terminals im Hamburg gefährden“.

Teil des auf Steinwerder siegreichen Konsortiums ist die große chinesische Reederei COSCO, strategisch mit CCCC verhandelt um Häfen und Terminals zu kaufen und auszubauen. Ein mehr oder minder eigenes Terminal auf Steinwerder würde zur großen Gefahr gerade für die HHLA, die bisher die meisten Schiffe von COSCO abfertigt.

Über Erfahrungen mit Cosco berichtete im Anschluss an Norbert Hackbusch **Anastasia Frantzeskaki**. Sie ist lange im Hafen von Piräus beschäftigt und organisiert in der **Gewerkschaft der Angestellten in PPA** (Piräus Port Authority, einer Art Pendant zur HPA). Sie berichtete von den vielfältigen Problemen im Hafen von Piräus vor allem denen der Beschäftigten dort.

COSCO, größte Reederei der Welt, nach eigenen Angaben bei Containerschiffen Nr.3, bei Massengutfrachtern und Tankern Nr.1, habe 2009 auf 35 Jahre den Containerhafen Piräus gemietet. COSCO übernahm dann 2016 zunächst 51 % der Anteile am Hafen von Piräus. Weitere 16 Prozent sollten nach fünf Jahren in den Besitz des Konzerns übergehen, wenn dieser die mit der griechischen Regierung vereinbarten Investitionen leistet.

Nach Ausführungen zu den Arbeitsbedingungen an den Kaikanten aus der Zeit vor und den Problemen der Docker in der so genannten Griechenlandkrise seien diese durch die Privatisierung der Containerkaianlagen an COSCO noch gestiegen, sagte Frantzeskaki. Dabei gehe es auch um gewerkschaftliche

Rechte. COSCO versuche die gewachsenen Docker- Arbeitsbedingungen und – rechte zu verändern und verbindliche Arbeitsverträge zu verhindern, z.B. durch die Etablierung Gelber Gewerkschaften. Für den Beitritt zu diesen werde den Hafentarbeitern gegenüber nicht nur bei Bewerbungen mit dem Argument der Arbeitsplatzsicherheit „geworben“, sondern auch den etablierten Gewerkschaftlern gegenüber werde Druck zum Übertritt erzeugt. Außerdem wisse COSCO die steuerlichen Privilegien Griechenlands und die EU-Subventionen zu nutzen.

Die wachsenden Umschlagszahlen von Piräus seien eben auch auf dem Rücken der Hafentarbeiter entstanden. Zusätzlich gibt es in den Arbeitsbeziehungen diverse Kommunikationsprobleme, die auch in den besonderen, sehr autoritären Auffassungen der neuen chinesischen Führungsgruppe liegen. Den aus der Hamburger COSCO-Europazentrale nach Piräus gekommenen Führungskadern merke man dagegen an, dass sie schon länger europäischen Arbeitsbedingungen ausgesetzt gewesen seien, mit ihnen käme man besser klar.

Im folgenden Austausch der Redner_innen mit dem überwiegend fachkundigen Publikum, welches mit teils kontroversen Einlassungen weiteres zu einem runden Bild beitrug, konnten viele Fragen geklärt werden und erst kurz vor 22 Uhr musste Norbert Hackbusch dann darauf hinweisen, das eigentlich schon längst Schluss hätte sein sollen.