

EIN HAFEN FÜR ALLE, ALLE FÜR DEN HAFEN – Bündnis HHLA-Verkauf stoppen!



Fragen & Antworten
zum MSC-Deal



Was hat der Senat mit der HHLA vor?

Der Senat der Hansestadt Hamburg und die weltweit größte Reederei MSC (Mediterranean Shipping Company) haben sich auf Folgendes geeinigt: MSC soll in Zukunft 49,9% und der Senat nur noch 50,1% der Anteile an der HHLA besitzen. Dazu versucht MSC die 30 % Aktien aufzukaufen, die bisher in Privatbesitz waren und der Senat verkauft aus öffentlichem Besitz weitere 19,9% seiner Aktien an MSC. Gegenwärtig (Stand 12.12.23) halten die Stadt und MSC zusammen 92,3% an den Aktien. Sie haben erklärt, dass sie einen sogenannten „squeeze-out“ machen möchten, also eine Enteignung der verbliebenen Aktienbesitzer anstreben.

Warum lehnen wir den Deal ab?

Die HHLA betreibt drei große Container-Terminals im Hamburger Hafen, die von allen Reedereien als Kunden genutzt werden können. Daneben unterhält sie weitere Beteiligungen, wie Unikai oder Hansaport. Außerdem gehören ihr die zweitgrößte Güterbahngesellschaft in Deutschland, METRANS, sowie wichtige Hamburger Immobilien, darunter die Speicherstadt und der Fischmarkt. Durch den Deal bekommt MSC einen enormen Einfluss auf die HHLA. Das bedeutet, dass

die Hamburger Hafenpolitik an den Interessen einer großen Reederei ausgerichtet wird. Zusätzlich besteht die Gefahr, dass hochprofitable Teile der HHLA wie die Metrans herausgelöst werden. Auch auf die Speicherstadt gewinnt MSC einen besonderen Einfluss und damit letztlich auf die Stadtentwicklung. Darüber hinaus befürchten die Beschäftigten und die Gewerkschaft ver.di, dass durch die Vormachtstellung von MSC langfristig die Tarifverträge im Hamburger Hafen bedroht sind.

Der Senat und MSC haben doch vielfältige Zusicherungen für die Arbeiter und die Stadt gemacht?

Bislang sind die Verträge nicht veröffentlicht, sodass niemand mit Sicherheit Verkäufe, Arbeitsplatzabbau und Umstrukturierungen ausschließen kann. Nur in den ersten fünf Jahren sollen betriebsbedingte Kündigungen bei der HHLA abgeschlossen sein. Das bedeutet allerdings keine Absicherung für die Arbeitsplätze in Betrieben, die vom Umschlag bei der HHLA abhängig sind, wie etwa der Gesamthafenbetrieb (GHB), die Laschfirmen (befestigen und lösen die Container auf den Schiffen) oder andere Dienstleister.

Der Senat hat doch zugesichert, dass die Mitbestimmung erhalten bleibt?

Das Betriebsverfassungsgesetz sichert die betriebliche Mitbestimmung, daran können weder der Senat noch MSC etwas ändern. Bislang ist bei der HHLA die Unternehmensmitbestimmung durch den Aufsichtsrat geregelt. Zukünftig soll die eigentliche Eigentümergesellschaft eine Holding („Port of Hamburg SE“) werden. Dort werden alle wichtigen Entscheidungen fallen, die überdies „im Einvernehmen“ zu treffen sind, und nicht mehr im mitbestimmten HHLA-Aufsichtsrat.

Mit seinem Stimmenanteil von 50,1% kann der Senat doch die Geschicke der HHLA bestimmen?

Die Vorstandsposten „Finanzen“ und „operatives Geschäft“ sind bereits der Reederei MSC zugesagt worden. Hier werden die für das Tagesgeschäft wichtigen Weichen gestellt. Darauf kann der Senat nur sehr indirekt über den Aufsichtsrat noch Einfluss ausüben. Zwar kann der Senat MSC blockieren, aber er hat ja MSC ausdrücklich geholt, um einen „starken Partner“ für das operative Geschäft zu haben.

Die HHLA ist doch 2007 schon zu 30% privatisiert worden?

Die SPD hat damals diese und weitergehende Privatisierungen abgelehnt. Sie stellte sich dagegen, dass ein Reeder beherrschenden Einfluss auf den Hafen bekommt. Jetzt wird dies von ihr als „strategische Zukunft“ gefeiert.

MSC hat Umschlagsmengen zugesichert, das sichert doch die Arbeitsplätze und den Standort?

Bislang steht im Raum, dass MSC bis 2031 eine Mio. TEU (TEU = ein Zwanzig-Fuß-Standardcontainer) über die HHLA-Terminals umschlagen will. MSC ist aber nur Transporteur und kein Produzent, deswegen ist das nicht mehr als eine Absichtserklärung, die auch erst in einigen Jahren greifen soll. Möglicherweise handelt es sich auch nur um Ladungsverschiebungen von Eurogate in Hamburg oder Bremerhaven. Hinzu kommt, dass MSC das Interesse hat, einen möglichst billigen Hafen anzulaufen, um die Reedereikosten gering zu halten. Die Gefahr ist groß, dass sich andere Reedereien aufgrund der neuen Vorherrschaft von MSC aus dem HHLA-Umschlag zurückziehen.

MSC schafft doch aber Arbeitsplätze durch den Kauf?

MSC will seine Zentrale aus Bremen nach Hamburg holen. Davon wären 300 Arbeitsplätze betroffen, die hierher verlegt werden, aber im Grunde nicht neu geschaffen werden. Damit „klaut“ eine SPD-regierte Hansestadt einer anderen diese Arbeitsplätze. Es ist nicht nur die Frage, ob das sinnvoll ist, sondern es ist auch unklar, ob das nicht eine Gefahr für Büroarbeitsplätze bei der HHLA selbst bedeutet. Wenn es einen Neubau der Zentrale gibt, stellt sich die Frage, wer das Grundstück und das Gebäude bezahlt?

Was ist denn so gefährlich an dem Verkauf, die HHLA ist doch ein Wirtschaftsunternehmen und keine soziale Infrastruktur?

Reedereien weltweit kaufen sich in Häfen, Flughäfen, Eisenbahnen und Logistik- und Verkehrsinfrastrukturen ein, um die gesamte Lieferkette zu beherrschen. Auch MSC macht dies, nicht nur in Hamburg. Kritische Infrastruktur in öffentlicher Hand

ermöglicht einer demokratisch gewählten Stadtregierung, in Bereichen wie Logistik und Verkehr, im Interesse der Stadt und ihrer Bürger:innen zu planen und die Versorgung sicherzustellen. Außerdem kann nur so auf soziale, politische, wirtschaftliche und ökologische Erfordernisse reagiert werden. Gewinne aus diesen Aktivitäten kommen der öffentlichen Hand zugute. Sobald öffentliches Eigentum verkauft ist, kann die Stadt es nicht oder nur sehr teuer zurückkaufen. Diese negative Erfahrung haben die Hamburger Bürger:innen nicht nur im Fall der Energienetze und Krankenhäuser, sondern auch bei Immobilien und anderen Privatisierungen gemacht. MSC hat keinerlei Interesse an Funktionen, die nicht auf die Profitvermehrung ausgerichtet sind.

Die Privatisierung von kritischer Infrastruktur führt zu wachsender Abhängigkeit in geopolitischen Auseinandersetzungen und bei globalen Wirtschaftsschwankungen. Statt für Konkurrenz zu sorgen, verschärft sich die Monopolisierungstendenz. In der Folge kann MSC die Preise anheben, um (Über)gewinne zu erzielen. Genau solche Entwicklungen haben die Inflation der letzten Jahre zusätzlich angetrieben. Eine solide Infrastruktur, die nicht rein profitorientiert arbeitet, stabilisiert hingegen bestehende Märkte, anstatt künstliche dysfunktionale Märkte zu schaffen. Dass staatliche Eingriffe nötig sind, um die Inflation zu kontrollieren wurde durch die Gaspreisbremse, Übernahme von Unternehmen durch die Bundesnetzagentur und Ausbau von kritischer Infrastruktur (LNG Terminals etc.) mehr als deutlich. Mit staatlicher Infrastruktur sind solche Eingriffe weniger kostenintensiv und präventiv möglich.

Es ist doch die Aufgabe des Senats, solche Entscheidungen zu treffen?

Senat und MSC haben den Vertrag geheim ausgehandelt und ihr Vorgehen mit aktienrechtlichen Vorsichtsmaßnahmen begründet. Es gab aber keinen Auftrag und keine Erklärung, dies zu tun. Es war kein Thema im letzten Wahlkampf, es taucht weder im Parteiprogramm der Grünen noch der SPD auf, es steht nicht im Koalitionsvertrag, es ist nicht vorher in der Bürgerschaft angesprochen worden. Kurzes Gedächtnis und fehlendes Demokratieverständnis – anders ist das nicht zu erklären.

Aber viele sagen doch, es muss etwas im Hafen geschehen?

Durch die Elbvertiefung sollten Ladungsmengen von über 10 Mio. TEU den Hafen zu einer großartigen Entwicklung vorantreiben. Diese Versprechungen des Senats und der Hafenwirtschaft haben sich in Luft aufgelöst. Die internationalen Logistikketten mit neuen Hafenkapazitäten und Riesenschiffen haben neue Fakten geschaffen. Der Hamburger Hafen muss sich auf gleichbleibenden Umschlag einstellen. Statt die HHLA zu verkaufen, müssten sowohl die Kooperation zwischen den norddeutschen Häfen vorangebracht werden als auch ökologische Fragen in Hafen und Elbe die gebührende Aufmerksamkeit finden. Dies lässt sich nur erreichen, wenn die öffentliche Hand die Kontrolle über die HHLA ausbauen kann, statt die Entwicklung des Hamburger Hafens der weltgrößten Containerreederei anzudienen.

Aber was will das Bündnis denn erreichen?

Die Aktionen der Kolleg:innen im Hafen und die Aktionen von ver.di haben den Senat aufgeschreckt. Daran wollen wir anknüpfen. Das Bündnis setzt sich für den Rückkauf der HHLA-Aktien durch die Stadt, für eine auskömmlich finanzierte Hafenpolitik, eine an sozialen und ökologischen Erfordernissen orientierte Hafenplanung und eine Kooperation der norddeutschen Häfen ein. Damit langfristig eine Perspektive des Hamburger Hafens entwickelt werden kann, die Arbeitsbedingungen erhält und eine wirtschaftlich kluge auch ökologische Perspektive erhält.

Wie wollt ihr das denn noch erreichen, der Senat hat doch schon seine Entscheidung getroffen?

Noch hat die Stadtgesellschaft nicht die Dimension dieses Verkaufs an MSC erfasst. Es geht um die Arbeitsbedingungen und die Perspektive des Hamburger Hafens, die wir nicht der größten Reederei anvertrauen wollen. Aber es geht auch um die Verschleuderung von Stadteigentum, die Gefahren für die Speicherstadt und den Fischmarkt.

Mediterranean Shipping Company (MSC)

MSC (www.msc.com) ist eine 1970 von Gianluigi Aponte gegründete Aktiengesellschaft in Familienbesitz, die ihre Bilanzen nicht offenlegen muss. Mittlerweile ist MSC die weltgrößte Reederei mit über 700 Schiffen weltweit. Allein während der Coronakrise soll MSC im Jahr 2022 einen geschätzten Gewinn von 36 Milliarden Euro erwirtschaftet haben.

Sie ist vor allem im Containergeschäft tätig, unterhält aber mit MSC Cruises auch eine große Kreuzfahrtfirma. Über eine Investmentfirma betreibt MSC schon 70 Hafenterminals in ca. 30 Ländern. Außerdem betreibt MSC Eisenbahnnetze in vielen Ländern Europas. Neben der Metrans von der HHLA versucht MSC auch andere Eisenbahngesellschaften aufzukaufen.

In der Vergangenheit wurde MSC für die Nichteinhaltung von Umweltstandards verurteilt und 2019 stellten US-Behörden fest, dass ein MSC-Containerschiff 20 Tonnen Kokain transportierte.

MSC ist diejenige der Großreedereien, die vor allem auf die ganz großen Containerschiffe setzt. Dafür ist dann die weitere Elbausbaggerung ein Muss.

Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA)

Die HHLA beschäftigt rund 6.600 Menschen in den Bereichen Hafen (Umschlag), „intermodal“ (also Eisenbahn- und sonstiger Containertransport, Metrans) und Immobilien (Speicherstadt und Fischmarkt).

2021 und 2022 betrug der Jahresumsatz rund 1,5 Milliarden Euro. Der Gewinn nur aus dem Umschlagbetrieb der HHLA wurde in den letzten Jahren mindestens zur Hälfte an die Aktionäre (Hamburg 69 %, Private 31%) ausgeschüttet. In den Jahren 2016 bis 2022 waren das jährlich zwischen 30 und 54 Millionen Euro. Das Geld floss also zu 70 % in den Stadthaushalt.

Aus der Selbstdarstellung der HHLA im Internet: „... Mit ihrem dichten Netzwerk aus Seehafenterminals in Hamburg, Odessa, Tallinn und Triest, exzellenten Hinterland-Anbindungen für Straße und Schiene und damit verknüpften Intermodal-Drehscheiben in Mittel- und Ost-Europa ist die HHLA der logistische und digitale Knotenpunkt entlang der Transportströme der Zukunft.“

www.rettedenhafen.de

