

Antragstellende:  
Alf-Tomas Epstein, Kreis Nord  
Theodor Karczewski, Kreis Wandsbek  
Jürgen Loos, Kreis Altona  
Golnar Sepehrnia, Kreis Eimsbüttel

**Initiativantrag bitte lesen,  
wir kommen herum und  
sammeln Unterschriften dafür**

Initiativantrag an den Landesparteitag der SPD Hamburg, 9. März 2024

## **„Kein Verkauf von städtischen HHLA-Anteilen an MSC – MSC darf nicht über den Hamburger Hafen entscheiden!“**

Die SPD-Bürgerschaftsfraktion wird aufgefordert, den geplanten Verkauf von rund 20 Prozent der HHLA-Aktien an die Reederei MSC aus dem Besitz der Stadt abzulehnen.

Ferner sollen die bisher privatisierten Anteile wieder in städtische Hand gebracht werden.

Mittel- und längerfristig ist eine norddeutsche Hafenstrategie und zusätzlich eine Kooperation der Hafenstädte der „Nordrange“ (wichtige kontinentaleuropäische Häfen an der Nordsee; insbesondere Antwerpen, Rotterdam, Bremen/Bremerhaven und Hamburg sowie an der Ostsee Danzig) auszuarbeiten.

### **Begründung:**

Mitte Februar formulierte der Senat in einer Mitteilung an die Bürgerschaft:

*„Es wurde vereinbart, dass bestimmte Maßnahmen nicht vor Ablauf von fünf Jahren nach Unterzeichnung der Zusammenschlussvereinbarung in Betracht kommen. Hierzu zählen:*

- Änderungen von Betriebsvereinbarungen und Tarifverträgen sowie bestehender Pensions- und ähnlicher Verpflichtungen,*
- betriebsbedingte Kündigungen,*
- Verlagerungen von HHLA-Tätigkeitsgebieten an externe Dienstleister,*
- wesentliche Änderungen der Mitarbeiterzahlen und*
- das Verlassen der Arbeitgeberverbände.“ (Drs. 22/14401)*

**Rechte der Belegschaft erhalten:** Die erkämpften Rechte der Belegschaft wären nur fünf Jahre geschützt; implizit ist angekündigt, was droht: Ausstieg des Arbeitgebers aus dem Arbeitgeberverband, Änderung der Betriebsrenten, Deregulierung der Arbeitsverhältnisse, Ausverkauf von Betriebsanteilen, Konkurrenz durch MSC-eigene Betriebe (z.B. Reparaturbetriebe). Dass auch die Stadt mitzuentcheiden hätte, kann nicht trösten, denn politische Mehrheiten können wechseln.

**Maßstäbe der HHLA- und Hafententwicklung:** Dies bestärkt die Kritik an einer weiteren Privatisierung der HHLA. Die HHLA ist – trotz Teilprivatisierung und Börsennotierung durch CDU-geführte Senate – noch ein wesentliches Mittel der städtischen Gestaltung und wirtschaftlichen Lenkung. Die Gewinne aus dem FHH-Anteil fließen zudem in die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH, die unter anderem KITAS, das Bäderland und die SAGA mitfinanziert. Dieses Potential muss für eine Stärkung des Allgemeinwohls und der Interessen der Beschäftigten ausgebaut werden: für sichere und gute Arbeitsverhältnisse, eine Ausweitung der Mitbestimmung sowie für eine nord-osteuropäische Hafenkooperation, die ökonomische Erfordernisse, Umweltschutz und

bitte wenden



Infrastruktur-Entwicklung politisch koordiniert. Die Konzentration der Macht in den Händen weniger Reedereien, die in der Senatsmitteilung beklagt wird, braucht ein demokratisches Gegengewicht.

**Lenkenden städtischen Einfluss erhalten und erweitern:** Es ist zwar zutreffend, dass durch die Aufhebung der Börsennotierung ein Zugewinn an Einfluss der Stadt möglich wird. Dieser würde aber völlig aus der Hand gegeben durch die Vereinbarung zwischen Senat und MSC, dass beide Eigentümer Entscheidungen nur noch einvernehmlich treffen dürften – ein Global Player könnte somit alle strategischen Anliegen der FHH blockieren. Mit seiner den Umschlag in Hamburg bestimmenden Marktmacht hat in diesem Kräfteverhältnis der „Minderheits“-Eigner MSC de facto mehr Druckmittel als die Stadt.

**Kooperieren, statt die Konkurrenz zu mystifizieren:** Die derzeitigen Schwächen der Hafenwirtschaft sind im Wesentlichen der weltweiten Konjunkturkrise geschuldet und treffen alle nordeuropäischen Häfen sehr ähnlich. Unzutreffend ist, dass die Reeder entschieden, über welche Häfen welche Waren geliefert werden; dies hängt wesentlich von den Aufträgen der Kunden ab, also deren festen Zielorten und Produktionsstädten. Da der Seeweg ist der günstigste Lieferweg ist, ist die Annahme einer willkürlichen Konkurrenz der großen Seehäfen folglich ein Mythos. Eine gute Entwicklung der Infrastruktur und Investitionspolitik in der gesamten Region, die durch den Hamburger Hafen versorgt wird, sowie eine nordeuropäische Hafenkooperation schaffen bessere Aussichten.

**Enteignung zu stoppen, hilft auch der Kasse der Stadt:** MSC würde von dem Deal der einzige Profiteur sein. Der Konzern hat in der Corona-Krise enorme Profite eingefahren – gestützt auf staatliche Hilfen und auf Steuersenkungen. Diese Übergewinne sollen nun durch die Privatisierung der HHLA (und ggf. folgenden Verkäufen von Teilen des Unternehmens) noch einmal vergoldet werden. Zutreffend formuliert der Bundeskongress von ver.di: *„Überhaupt ist der Verkauf öffentlichen Eigentums zur kurzfristigen Haushaltsaufbesserung abzulehnen. Wenn die Stadt Hamburg unbedingt an den enormen Gewinnen der Reedereien in den letzten Jahren beteiligt werden möchte, sollte sie sich viel eher dafür einsetzen, dass die umfassenden Steuergeschenke an die Reeder (die seit der Finanz- und Wirtschaftskrise 2008 von der Umsatzsteuer befreit sind) zurückgenommen werden.“*

(Quelle: <https://notruf-040.de/unterstuetzung-vom-ver-di-bundeskongress-fuer-die-hhla-beschaeftigten/>)