A01_Neu MSC-Beteiligung an der HHLA: GRÜNE Perspektive auf die geplante Zusammenarbeit und Wege für ökologische und wirtschaftliche Stärke des Hafens

Antragsteller*in:	Sandra Goldschmidt, Landesvorstand GRÜNE Hamburg
Tagesordnungspunkt:	9 Anträge

Antragstext

Die Fläche und die vorhandenen Infrastrukturen des Hamburger Hafens beinhalten vielfältige Herausforderungen und Potenziale zugleich. Wir wollen die Nutzung der Hafenflächen intensivieren und ökologisieren, die Nutzung der Flächen besser in den Einklang mit der Umwelt bringen, ohne dass dabei die hafenwirtschaftlich nötige Flexibilität verloren gehen darf. Wir Grüne wollen in weiteren Prozessen eine pro-aktive Hafenstrategie eng mit den zuständigen Mitgliedern in der Bürgerschaft und dem Senat sowie unter Einbindung von breitem Expert*innenwissen (u.a. auch Hafenbeschäftigte / Gewerkschaft, externe Hafenexpert*innen etc.) weiterentwickeln und im Regierungsprogramm 2025 festhalten.

In diesem Sinne soll der Hamburger Hafen als wirtschaftliches Rückgrat unserer Stadt weiterhin zukunftsfähig aufgestellt bleiben. Dazu haben wir uns als GRÜNE klar positioniert (s. Leitantrag von Juni 2023 „Zukunft der Wirtschaft in Hamburg - Nachhaltig, Innovativ, Erfolgreich!“). Die politische Unterstützung des Hafens und der im Hafen ansässigen Schifffahrts-, Logistik- und Industrieunternehmen ist ein entscheidender Hebel zum Erreichen seiner Klimaneutralität. Wir müssen die Hafenareale zum Dreh- und Angelpunkt für erneuerbare Energien und die Industrie 4.0 entwickeln. Mit dem Innovationshafen 2040 sichern wir die wirtschaftliche Basis für die sozial-ökologische Transformation. Wir arbeiten fortlaufend an konkreten Maßnahmen für die Umsetzung und fordern unsere Bürgerschaftsfraktion und unsere grünen Senator*innen dazu auf, in allen anstehenden Entscheidungen unsere grüne Position für einen digitalen und ökologischen Zukunftskurs des Hafens einzubringen.

Der Hafen Hamburg ist ein Universalhafen, mit zahlreichen, unterschiedlich zukunftsfesten Segmenten (Container-Umschlag, Energieimport, Kreuzfahrt, Massengüter, Grundstoff- und Fertigungsindustrie, Logistik, E-Commerce u.a.). Das Segment Container-Umschlag als Geschäftszweig, früher einziger Parameter für den Erfolg des Hafens, konnte in Hamburg in den letzten fünfzehn Jahren im Vergleich zu den vermeintlichen Konkurrenzhäfen nicht wie geplant weiterentwickelt werden, trotz den von uns kritisierten Elbvertiefungen. Im Gegensatz zu anderen Häfen wie z.B. Rotterdam und Antwerpen konnte Hamburg den Umschlag nicht steigern. Dem Vorhaben des Senats, mit MSC einen weiteren Akteur an den Hafen zu binden und damit zusätzliches Containervolumen, als einen von vielen Bausteinen eines zukunftsfesten Hafens, sowie Jobs nach Hamburg zu holen, stehen wir grundsätzlich offen gegenüber und begleiten den weiteren Prozess kritisch (siehe dazu Beschluss des Landesausschusses vom 7. November 2023 „Einbringung der HHLA Anteile der Stadt Hamburg in ein gemeinsames Joint Venture mit der MSC Mediterranean Shipping Company S.A. – Voraussetzungen für eine fundierte Entscheidung der Hamburger Bürgerschaft schaffen“).

Nach wie vor sind für uns dabei einige Fragen noch nicht ausreichend geklärt, wie z.B. ob und inwiefern die geplante Partnerschaft tatsächlich zusätzliche

Ladung und Jobs nach Hamburg bringt und inwiefern die aktuelle ökologische und soziale Nachhaltigkeitsstrategie der HHLA beibehalten bzw. ausgebaut werden soll, welche konkreten vertraglichen Regelungen es dazu und z.B. in Bezug auf ein geplantes Exit-Szenario bzw. einen Squeeze Out gibt, wie die Beteiligung der Beschäftigten bzw. Gewerkschaft an den die HHLA betreffenden Entscheidungen in der neu geplanten Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE konkret gesichert werden soll, was mit der Absicherung der tariflichen Regelungen der HHLA-Beschäftigten und weiterer tausend Arbeitsplätze, die eng mit der HHLA in Verbindung stehen, wie zum Beispiel beim Gesamthafenbetrieb oder den Laschern, über die bisher zugesagte 5-Jahresfrist hinaus gesichert werden soll und vieles mehr. Insbesondere darf Tarifbindung nicht durch entsprechende Konstruktionen unterlaufen werden.

Als GRÜNE Hamburg stehen wir der Privatisierung von städtischer Infrastruktur grundsätzlich kritisch gegenüber. Der Verkauf von Anteilen an für unsere Daseinsvorsorge und unsere Infrakstruktur relevanten Unternehmen bzw. Organisationen sollte nur in absoluten Ausnahmen und nach umfangreicher und breiter Debatte und Beteiligung mit den jeweils maßgeblichen Akteur*innen erfolgen.

Für diese Haltung sprechen nicht zuletzt unsere positiven Erfahrungen in den letzten zehn Jahren seit dem Rückkauf der Netze. Sie bestärken uns in unserer Überzeugung, dass die strategischen Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt, insbesondere mit Blick auf die notwendige sozial-ökologische Transformation und das Gemeinwohl, am größten sind, wenn die Stadt selbst im vollständigen Besitz kritischer Infrastruktur und Logistik ist.

Für eine geplante stärkere Bindung von MSC an Hamburg hätten wir uns als Grüne Partei ein Modell gewünscht, bei dem eine Reduzierung der städtischen Beteiligung an der HHLA nicht in Frage stehen müsste. Der Umstand, dass die Hansestadt Hamburg Mehrheitsgesellschafterin der HHLA jetzt und auch in Zukunft bleibt, ist die grundlegende Voraussetzung für eine mögliche Zustimmung unserer Mandatsträger*innen in Bürgerschaft und Senat zum geplanten MSC-Einstieg bei der HHLA.

Ein ausführlicher Austausch mit den Koalitionsfraktionen und -parteien vor endgültigen Entscheidungen bezüglich Vereinbarungen, Verträgen und Satzungen betroffener Unternehmen ist einer Koalition geboten. Wir fordern die Senator*innen und Mandatsträger*innen auf, sicher zu stellen, dass für eine fundierte Entscheidung der Abgeordneten über das aktuell geplante Joint Venture mit MSC die Gremien von Fraktionen und Parteien der Koalition sich von selbst gewählten Expert*innen dazu beraten lassen können, die genau wie die Abgeordneten Einblick in die vertraglichen Unterlagen und ein vollständiges Strukturdiagramm erhalten.

Entscheidende Faktoren für die Beurteilung der geplanten Beteiligung von MSC an der HHLA sind für uns vor allem die tatsächlichen Gestaltungsmöglichkeiten der Stadt, die Sicherung der Arbeitnehmer*innenrechte, die Verbindlichkeit der Investitionszusagen der Partner*innen, die wirtschaftliche und an sozialen und ökologischen Kriterien orientierte Perspektive für die Entwicklung der HHLA in ihrer gesamten Dienstleistungskette, die Sicherung der Zugänglichkeit der Hamburger Terminals für alle Wettbewerbsteilnehmende gleichermaßen und vor allem

die Exit-Optionen inklusive der Rückkaufbewertung der Unternehmen und Unternehmensteile, die das operative Geschäft beinhalten.

Wir GRÜNE blicken kritisch auf private Beteiligungen an öffentlichen Unternehmen und sorgen mit sicheren Exit-Optionen dafür, dass wirtschaftlicher Schaden von der Stadt abgewendet wird. Einen Ausverkauf wird es mit uns GRÜNE nicht geben.

Wir GRÜNE setzen uns jetzt und in Zukunft für eine Tarifbindung der HHLA sowie der von der HHLA abhängigen Arbeitsplätze inklusive in Subunternehmen, den Verbleib der HHLA im Arbeitgeberverband und den Fortbestand des GHBs ein.

Wir fordern daher die GRÜNE Bürgerschaftsfraktion und die Senator*innen dazu auf, mit Blick auf die angeführten Aspekte (v.a. Arbeitsplatz- und Tarifsicherheit, betriebliche und Unternehmens-Mitbestimmung, wirtschaftliche Sinnhaftigkeit aus volkswirtschaftlicher Perspektive, Preisbildung, Ökologisierung, Exit-Optionen), die strategische Partnerschaft des Senats mit MSC zum Betrieb der HHLA AG sowie deren Modernisierung und Neuaufstellung der Terminals, kritisch und ausführlich zu prüfen, Chancen und Risiken abzuwägen und maximale Sicherheiten für die Stadt und Beschäftigten einzufordern.

Wir GRÜNE setzen uns darüber hinaus dafür ein, auf Basis der kürzlich vom Bund beschlossenen nationalen Hafenstrategie, die Bemühungen um eine intensivere Zusammenarbeit mit den anderen Bundesländern für eine koordinierte norddeutsche Hafenpolitik deutlich zu verstärken.

Begründung

Diese Neufassung ist die geeinte, modifizierte Übernahme der Globalalterantive zu zu A01 "Sicherung der Gemeinwohlorientierung der HHLA und Prüfung von geeigneten Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele aus dem Hafenentwicklungsplan - Keine Übertragung und kein Verkauf von (weiteren) HHLA-Anteilen der HGV"

Unterstützer*innen

Uwe Halpap (KV Hamburg-Wandsbek); Ute Groll (KV Hamburg-Altona)