

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

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

10

11 In diesem Sinne soll der Hamburger Hafen als wirtschaftliches Rückgrat unserer
12 Stadt weiterhin zukunftsfähig aufgestellt bleiben. Dazu haben wir uns als GRÜNE
13 klar positioniert (s. Leitantrag von Juni 2023 „Zukunft der Wirtschaft in
14 Hamburg - Nachhaltig, Innovativ, Erfolgreich!“). Die politische Unterstützung
15 des Hafens und der im Hafen ansässigen Schifffahrts-, Logistik- und
16 Industrieunternehmen ist ein entscheidender Hebel zum Erreichen seiner
17 Klimaneutralität. Wir müssen die Hafenumareale zum Dreh- und Angelpunkt für
18 erneuerbare Energien und die Industrie 4.0 entwickeln. Mit dem Innovationshafen
19 2040 sichern wir die wirtschaftliche Basis für die sozial-ökologische
20 Transformation. Wir arbeiten fortlaufend an konkreten Maßnahmen für die
21 Umsetzung und fordern unsere Bürgerschaftsfraktion und unsere grünen
22 Senator*innen dazu auf, in allen anstehenden Entscheidungen unsere grüne
23 Position für einen digitalen und ökologischen Zukunftskurs des Hafens
24 einzubringen.

25

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

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

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

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

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

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

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

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

- 91 die Exit-Optionen inklusive der Rückkaufbewertung der Unternehmen und
92 Unternehmensteile, die das operative Geschäft beinhalten.
- 93 Wir GRÜNE blicken kritisch auf private Beteiligungen an öffentlichen Unternehmen
94 und sorgen mit sicheren Exit-Optionen dafür, dass wirtschaftlicher Schaden von
95 der Stadt abgewendet wird. Einen Ausverkauf wird es mit uns GRÜNE nicht geben.
- 96 Wir GRÜNE setzen uns jetzt und in Zukunft für eine Tarifbindung der HHLA sowie
97 der von der HHLA abhängigen Arbeitsplätze inklusive in Subunternehmen, den
98 Verbleib der HHLA im Arbeitgeberverband und den Fortbestand des GHBs ein.
- 99 Wir fordern daher die GRÜNE Bürgerschaftsfraktion und die Senator*innen dazu
100 auf, mit Blick auf die angeführten Aspekte (v.a. Arbeitsplatz- und
101 Tarifsicherheit, betriebliche und Unternehmens-Mitbestimmung, wirtschaftliche
102 Sinnhaftigkeit aus volkswirtschaftlicher Perspektive, Preisbildung,
103 Ökologisierung, Exit-Optionen), die strategische Partnerschaft des Senats mit
104 MSC zum Betrieb der HHLA AG sowie deren Modernisierung und Neuaufstellung der
105 Terminals, kritisch und ausführlich zu prüfen, Chancen und Risiken abzuwägen und
106 maximale Sicherheiten für die Stadt und Beschäftigten einzufordern.
- 107 Wir GRÜNE setzen uns darüber hinaus dafür ein, auf Basis der kürzlich vom Bund
108 beschlossenen nationalen Hafenstrategie, die Bemühungen um eine intensivere
109 Zusammenarbeit mit den anderen Bundesländern für eine koordinierte norddeutsche
110 Hafenpolitik deutlich zu verstärken.

Begründung

Diese Neufassung ist die geeinte, modifizierte Übernahme der Globalalternative 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)