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

Antragsteller*in:	Sandra Goldschmidt
Tagesordnungspunkt:	9 Anträge

Antragstext

Die Landesmitgliederversammlung der Grünen in Hamburg fordert die Mitglieder der Grünen Bürgerschaftsfraktion in Hamburg dazu auf, der wie in der Senatsdrucksache 22/14401 geplanten Übertragung sämtlicher HHLA-Aktien aus dem Besitz der Stadt an eine nicht mitbestimmte europäische Gesellschaft (Societas Europaea - SE) nicht zuzustimmen.

Sie fordert die Mitglieder der Grünen Bürgerschaftsfraktion ebenfalls dazu auf, dem wie in der Senatsdrucksache 22/14401 geplanten Verkauf von rund 20% der Anteile der Stadt an der HHLA an eine Tochtergesellschaft der MSC Mediterranean Shipping Company (MSC) nicht zuzustimmen.

Stattdessen ist in enger Zusammenarbeit der Koalition unter Einbindung von breitem Expert*innenwissen (HHLA-Vorstand und -Aufsichtsrat, Beschäftigte und Gewerkschaft, externe Hafenexpert*innen etc.) zu prüfen, welche anderen Maßnahmen konkret geeignet sind, die in der Senatsdrucksache sowie im Hafenentwicklungsplan beschriebenen Ziele (Steigerung der Wertschöpfungstiefe im Hamburger Hafen, Erschließung neuer Geschäftsfelder vor allem in den Bereichen Energie und Wasserstoff sowie Stabilisierung und moderate Steigerung des Güterumschlags) unter Berücksichtigung der Gemeinwohlorientierung des Hafens sowie der notwendigen sozial-ökologischen Transformation zu erreichen und die von uns als notwendig angesehenen überregionalen Hafenkooperationen voran zu treiben.

Begründung

Wie bereits im Beschluss der Landesmitgliederversammlung vom 07.11.23 festgehalten, sehen wir die hohe Bedeutung des Hamburger Hafens für das wirtschaftliche Wohlergehen der Stadt und begrüßen es grundsätzlich, über die Bindung eines weiteren Akteurs an den Hafen, zusätzliches Containervolumen und Jobs nach Hamburg zu holen.

Damals wie heute gibt es für uns bei der Frage des Wie einige grundsätzliche Dinge zu berücksichtigen, die sich nach Veröffentlichung der Senatsdrucksache 22/14401 zur geplanten strategischen Partnerschaft der Stadt mit MSC sowie nach der am 06.03.2024 erfolgten gemeinsamen Expert*innenanhörung des Ausschusses für öffentliche Unternehmen und des Ausschusses für Wirtschaft und Innovation zu dieser Drucksache wie folgt darstellen:

Kritisch ist, dass MSC mit 49,9% direkt an der HHLA-Holding beteiligt werden soll.

Eine Ladungssicherung/-steigerung wäre auch durch eine weitere reine Terminalbeteiligung am Burchardkai zu erreichen. Dadurch würde auch das von uns bereits im November formulierte Problem des Umgangs mit wettbewerbsrechtlich sensiblen Daten entfallen, das – egal wie auch immer die vertraglichen Regelungen dazu aussehen (die Verträge liegen ausschließlich den Bürgerschaftsabgeordneten zur Einsicht vor) – nach den Aussagen der Expert*innen in der Anhörung aus den Erfahrungen in der Praxis immer ein Problem bleiben wird.

Ein stärkerer Einfluss der Stadt auf die HHLA (der aktuell angeblich mangelnde Einfluss durch den Streubesitz wird in der Drucksache beklagt) wäre effektiver darüber zu erreichen, dass die Stadt wieder alleiniger Anteilseigner der HHLA wird. Der in der Drucksache ebenfalls beklagte stark gefallene Aktienwert wäre dafür eigentliche eine gute Gelegenheit und nicht zwingend ein Grund für eine weitere Privatisierung.

Die geplante 50,1% zu 49,9% Partnerschaft mit MSC auf der Holding-Ebene führt hingegen dazu, dass die Stadt in Zukunft gegen MSC in relevanten Fragen allein nichts mehr entscheiden kann – und selbst der von der SPD benannte Prof. Kumpan von der Bucerius Law School stellte in der Expert*innenanhörung dar, dass der Einfluss der Stadt aus seiner Sicht in der geplanten Konstruktion gegenüber der aktuellen Situation eher ab- als zunimmt.

Das Interesse von MSC an der HHLA Holding begründet sich – auch gemäß der Aussagen der Expert*innen in der Ausschussanhörung – vor allem in der Hinterlandanbindung durch die METRANS, die – mindestens in Richtung Antwerpen und Rotterdam – einen gewichtigen Wettbewerber zur MSC-eigenen Schienenlogistiksparte darstellt. Nicht umsonst steht in der Drucksache, dass die Parteien beabsichtigen, „eine Zusammenarbeit oder eine andere Form der Partnerschaft zwischen METRANS und dem Schienengüterverkehrsgeschäft der MSC-Gruppe im europäischen Markt zu etablieren".

In der Ausschussanhörung wurde in dem Zusammenhang u.a. auf das Risiko verwiesen, dass MSC damit einen erheblichen Steuervorteil über die Ausdehnung der Tonnagesteuer für das Schiff über das Terminal bis ins Eisenbahn-Hinterlandnetz zu generieren versucht.

Bzgl. der bisher geplanten und mit dem Deal vereinbarten Investitionen von jeweils rd. 225 Mio. Euro von MSC und HGV in die HHLA stellen diese nur einen sehr kleinen Bruchteil der in den nächsten Jahren notwendigen Investitionen dar. Zumal in der Drucksache auch von „bis zu 450 Mio. Euro" die Rede ist – wissentlich, dass die HGV ihre 225 Mio. Euro nach dem geplanten Verkauf der rd. 20% der Aktien direkt einbringen möchte, bleibt damit unklar, wann genau noch wie viel von MSC und wofür kommen wird. Und wie sich die zukünftig notwendigen Investitionen auf MSC bzw. HGV verteilen, ist völlig unklar. Klar ist aber, dass sich die Investitionsinteressen eines zuallererst auf Profit und Wachstum ausgelegten privaten Investors jedenfalls von den eher am Gemeinwohl und der sozial-ökologischen Transformation sowie an Nachhaltigkeitsfragen orientierten Interessen der Stadt Hamburg deutlich unterscheiden.

In unserem Beschluss im November haben wir außerdem das Risiko eines Ladungsabzugs aus Hamburg durch MSC-Konkurrenten formuliert, sowie dass eine evtl. Ladungsverlagerung von Bremen nach Hamburg durch MSC ggf. zu Schwierigkeiten bei der dringend nötigen übergreifenden Hafenkooperation führen kann.

Beide Risiken bestehen bei einer Beteiligung der MSC auf Ebene der HHLA-Holding unverändert fort und wären bei einer Beteiligung nur auf Terminalebene quasi vom Tisch.

Unsere Sorge, dass die Ladungszusage durch MSC gar kein echtes Mehr an Ladung für den Hamburger Hafen bringt, sondern ggf. nur eine Verlagerung von einem nicht HHLA-Terminal zur HHLA darstellt, ist bislang ebenfalls nicht ausgeräumt. Im Gegenteil. In der Drucksache ist explizit nicht von „zusätzlicher Ladung" die Rede, sondern ausschließlich davon, wie viel TEU MSC insgesamt bei der HHLA umschlagen will (ab dem Jahr 2031 mind. 1 Mio. TEU). Hinzu kommt, dass Ladungszusagen – auch das wurde in der Ausschussanhörung durch die Expert*innen deutlich – ganz egal wie die vertraglichen Regelungen aussehen, in den seltensten Fällen tatsächlich eingehalten werden.

Absolut unverständlich ist das Vorhaben, alle Anteile an der Logistiksparte der HHLA sowohl seitens der HGV als auch von MSC in eine gemeinsame Beteiligungsgesellschaft in Form einer SE, also einer Europäischen Gesellschaft, mit dem Namen „Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE"(POH) zu übertragen. Abgesehen davon, dass die Art und Weise der Übertragung in der Drucksache in Punkt 3.2 und Punkt 4 widersprüchlich und damit nicht klar dargestellt ist, ist die ganze Konstruktion an sich fraglich.

Denn gemäß 3.6.2 der Drucksache ist das alleinige Ziel dieser Beteiligungsgesellschaft, die Interessen der Anteilseigner (also der HGV und MSC) an der HHLA zu koordinieren. Die POH soll dazu neben einem 4-köpfigen Verwaltungsrat, von dem je zwei Mitglieder von der HGV und der MSC-Tochter SAS benannt werden, zusätzlich zwei geschäftsführende Direktor*innen haben (auch wieder je eine*r von HGV und SAS vorgeschlagen) – jedoch ohne dass die POH eine eigene Geschäftstätigkeit hätte.

Da diese 4 Verwaltungsräte und die 2 Direktor*innen der POH ohnehin personenidentisch mit den 6 Mitgliedern der Anteilseigner im HHLA-Aufsichtsrat sein sollen, wäre anstelle des Umwegs über die POH SE eine direkte Beteiligung der Anteilseigner an der HHLA AG viel sinnvoller.

Zudem in der SE das Mitbestimmungsgesetz sowie „relevante andere Gesetze“ (Zitat Frau Dr. Fouquet, von der SPD benannte Expertin in der Ausschussanhörung) „nicht erfasst“ werden, dort also nicht gelten. Weshalb es aus Sicht von Frau Dr. Fouquet auch „unbedingt notwendig ist, die Mitbestimmung und die tariffairen Rechte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu sichern. Die in der Senatsdrucksache erwähnte Fünfjahresfrist scheint ihr da jedoch „ziemlich sportlich kurz zu sein“. Wichtig sei ihrer Meinung nach deshalb, „dass die Mitbestimmung funktioniert und funktionsfähig bleibt“ u.a. „wegen der weiterhin von diesem Unternehmen zu beachtenden Gemeinwohlaufgaben“.

Zur Sicherung der Gemeinwohlorientierung der HHLA und zum Erreichen der im Hafenentwicklungsplan beschriebenen Ziele (Steigerung der Wertschöpfungstiefe im Hamburger Hafen, Erschließung neuer Geschäftsfelder vor allem in den Bereichen Energie und Wasserstoff sowie Stabilisierung und moderate Steigerung des Güterumschlags), ist die geplante Form der strategischen Partnerschaft nach allen bisher vorliegenden Informationen nicht wirklich geeignet. Von der notwendigen sozial-ökologischen Transformation des Hafens und der von uns als notwendig angesehenen überregionalen Hafenkooperationen ganz abgesehen.

Vielmehr ist es notwendig, in enger Zusammenarbeit der Koalition unter Einbindung von breitem Expert*innenwissen eingehend zu prüfen, welche anderen Maßnahmen konkret dazu geeignet sind.

Unterstützer*innen

Berkay Gür (KV Hamburg-Eimsbüttel); Carl-Emil Förster (KV Hamburg-Nord); Jasper Ole Felix Kiehn (KV Hamburg-Nord); Nikola Stojcevic (KV Hamburg-Nord); Carla Neckermann (BV Grüne Jugend); Anxhelo Elezi (KV Hamburg-Harburg); Timo Torloxten (KV Hamburg-Nord); Lene Greve (KV Hamburg-Altona); Franz Florian Krause (KV Hamburg-Altona); Angela Fechner (KV Hamburg-Nord); Julia Hecker (KV Hamburg-Altona); Stefanie Wilbers (KV Hamburg-Nord); Gerhard Delfs (KV Hamburg-Eimsbüttel); Heike Dahlgaard (KV Hamburg-Mitte); Svenja Horn (KV Hamburg-Mitte); Michael Gümbel (KV Hamburg-Mitte); Lina Ohltmann (KV Hamburg-Nord); Lone Grotheer (KV Hamburg-Altona); Bastian Höpfner (KV Hamburg-Harburg); Axel Buehler (KV Hamburg-Altona); Gudrun Schittek (KV Hamburg-Harburg); Ute Groll (KV Hamburg-Altona)