



Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg will der Familie Aponte und deren Reederei MSC einen Aktienanteil von 49,9% an dem Hafenlogistik-Unternehmen HHLA überlassen. Die Übergabe staatlicher Gestaltungsmacht im Hafen auf drei von vier Containerterminals an eine umstrittene Reederei ist auf breiten Widerstand der Beschäftigten, von Gewerkschaften, der Hafenvirtschaft, der Linken-Fraktion in der Hamburgischen Bürgerschaft und von Umweltschutzverbänden gestoßen.

Jürgen Bönig

Hamburger Hafen zu verkaufen



Die Interessen von MSC sind nicht die der Stadt und der Hafen-Beschäftigten

Dr. Jürgen Bönig, lange Jahre Technikhistoriker im Museum der Arbeit in Hamburg, bewertet den MSC-Deal mit der HHLA durch den sozialhistorischen Blick auf die Geschichte des Hamburger Hafens. Für die Bewertungen und Fehler ist ausschließlich er verantwortlich, hilfreich waren die Mitteilungen der Hafen-Kolleg*innen, der ver.di-Aktivist*innen und die parlamentarischen Anfragen der Linken in der Hamburgischen Bürgerschaft.

Inhalt

Der Deal	2
Überraschungsergebnisse per Video: ohne Auftrag, ohne Sachverstand und ohne Information der Beschäftigten 2 Worum geht es bei dem Deal? 4	
Was ist die HHLA?	8
Wer ist die Mediterranean Shipping Company (MSC)?	11
Was hat die Umstellung auf Container bisher bewirkt?	13
An der Hafenkante 13 Konkurrenz von Produktionsstandorten durch billigen Transport 14 2,6% des CO ₂ -Ausstoßes durch Schifffahrt: Die anderen sind schuld! 15 Mit Dreck fahren und die Welt verschmutzen 16	
Warum eine Reederei am Hafen beteiligen?	16
Welche Interessen haben Containerschiffsreedereien? 16 Monopolbildung mit Staatshilfe 17 Dinosaurier der Weltmeere 18 Ist größer immer besser? 20	
Das Interesse von MSC und die Folgen für Hamburg	21
Zuschancen von Aufträgen durch den Staat 21 Gegen Rotterdam konkurrieren – sinnvoll und möglich? 23 Statt Tiefwasserhafen große Containerschiffe und Elbvertiefung mit gestörtem Personen- und Gütertransport 24	
Und alles ohne jede Sicherheit!	27
Sicherheitslücke 1: Benko grüßt vom Elbtowerstumpf 27 Sicherheitslücke 2: Die Kette Schiff-Hafen-Eisenbahn unter einer Kontrolle 28 Sicherheitslücke 3: Lascher brauchen wir nicht 28	
Ein beispielloser Verfahren	29
Informationsquellen	29

Den Hamburger Hafen und die Proteste der Beschäftigten vom 19.9. und 7.11.2023 hat Karin Desmarowitz fotografiert (www.karindesmarowitz.de).

Supplement der Zeitschrift Sozialismus 1/2024; ISSN 0721-1171
 © Sozialistische Studiengruppe (SOST) e.V.
 Einzel Exemplare direkt bei VSA: Verlag, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg
 Druck und Buchbindearbeiten: ac europa, Hamburg
 ISBN 978-3-96488-208-0

Jürgen Bönig

Hamburger Hafen zu verkaufen

Die Interessen von MSC sind nicht die der Stadt und der Hafen-Beschäftigten



Der Hamburger Hafen ist ein offener Tidehafen an der Unterelbe in der Freien und Hansestadt Hamburg. Er ist der größte Seehafen in Deutschland und – Stand 2020 – nach den Häfen von Rotterdam und Antwerpen der drittgrößte in Europa. Gern wurde und wird er als »Tor zur Welt« gerühmt, der den Hamburger Pfeffersäcken erst den Zugang zu Kolonien, später dann zu industriellen Waren und zum Weltmarkt ermöglichte. Er war und ist noch immer ein zentraler Faktor der Ökonomie der Stadt und wichtiger Arbeitsplatz. Die direkt hafenabhängige Beschäftigung in der Metropolregion wird auf 20.000 bis 30.000 Beschäftigte geschätzt, mit abnehmender Tendenz.

Vor allem aber gehört der Hamburger Hafen, gemessen an den Standard-container-Umschlagszahlen mit seinen vier Containerterminals zu den 20 größten Häfen der Welt, und weckt mit einem Drittel des Umschlags, der für Hamburg bestimmt ist, und der guten Hinterlandanbindung über die Schiene Begehrlichkeiten von Investoren.

Der Deal

Überraschungsergebnisse per Video: ohne Auftrag, ohne Sachverstand und ohne Information der Beschäftigten

Der Erste Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Peter Tschentscher, die Senatorin für Wirtschaft, Melanie Leonhard, und der Finanzsenator Andreas Dressel teilten am 13. September 2023 per Videoschaltung den überraschten Regierungsfraktionen von SPD und Grünen vom Verhandlungsort Genf mit, sie hätten mit der Mediterranean Shipping Company (MSC) eine langjährige Partnerschaft zur Führung der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA AG) vereinbart. Für mindestens 40 Jahre solle MSC 49,9% der »A-Aktien«¹ der HHLA halten und Investitionen vornehmen, die mehr Containerumschlag und Arbeit in den Hamburger Hafen bringen würden.

Um Kurssteigerungen der HHLA-Aktien zu vermeiden, seien Verkaufsverhandlungen mit infrage kommenden Reedereien geheim geführt worden, unter Mitwirkung nur einer Anwaltskanzlei. Weil der Milliardär Klaus-Michael Kühne als Miteigentümer von Hapag Lloyd angeboten habe, die HHLA selbst zu kaufen, hätten die monatelangen Verhandlungen durch Unterzeichnung eines Vorvertrages schnell zum Abschluss gebracht werden müssen. Der Zuschlag für die MSC sei erfolgt, weil die größte Containerreederei der Welt die einzige gewesen sei, die die starke Minderheitsbeteiligung von 49,9% der HHLA-Aktien akzeptiert habe.

Von dem Ergebnis der Geheimverhandlungen wurden alle überrascht. Überrascht wurde der grüne Koalitionspartner, weil der Koalitionsvertrag von 2020 einen solchen Verkauf nicht vorsieht. Überrascht wurde die SPD, weil sie trotz der Tatsache, dass nur SPD-Senator*innen verhandelten, über die Verkaufsabsicht nicht unterrichtet war. Überrascht wurde die Regierungskoalition, weil es keinen Senatsbeschluss zum Verkauf auch nur einer Minderheit der HHLA-Aktien und Erfolgskriterien gab. Überrascht wurde die Hamburgische Bürgerschaft, das Parlament des Stadtstaats, weil sie den vereinbarten neuen Hafententwicklungsplan für einen »Innovationshafen Hamburg 2040« noch nicht debattiert hatte. Überrascht wurde auch der HHLA-Vorstand, der nicht informiert worden und nicht mitgenommen war zu Verhandlungen, die vorgeblich dem Interesse der HHLA dienen.

¹ Es handelt sich hierbei nicht um die in der Finanzwelt so bezeichneten »A-Aktien«, die für Beteiligungen an chinesischen Unternehmen stehen, die entweder an der Börse Shanghai oder an der Börse Shenzhen in der chinesischen Währung Renminbi gehandelt werden, sondern um eine »interne« Bezeichnung in den Verhandlungen zur Abgrenzung von »S-Aktien«.



Überrascht waren natürlich auch die Beschäftigten der HHLA-Terminals, die nach Bekanntwerden der Verkaufsabsicht in einer Demonstration auf dem Rathausmarkt gegen die dramatische Veränderung ihrer Beschäftigungssituation durch Hereinnehmen eines privaten Unternehmens protestierten: »Unser Hafen nicht euer Casino«.

Als schließlich das Übernahmeangebot durch MSC auf dem Tisch lag, traten vor allem Beschäftigte des Burchardkais in einen Streik. Von der HHLA-Vorstandsvorsitzenden hatten sie erfahren, dass ihre bisherigen Rechte nicht abgesichert waren. Im Kaufangebot stand der schöne Satz: MSC beabsichtigt, die Rechte der Arbeitnehmer zu respektieren. Aber welche Rechte der Arbeitnehmer waren gemeint nach welchem Recht? Nach dem Recht der Schweiz, dem Sitz von MSC? Oder dem Recht der zwischengeschalteten Gesellschaften in Zypern und Luxemburg? Und war auch die Mitbestimmung im Aufsichtsrat in diesem Staatsbetrieb nach dem Unternehmensmitbestimmungsgesetz von 1976 abgesichert? Waren Tarifverträge, Betriebsvereinbarungen und die Beschäftigung aller HHLA-Mitarbeitenden bei den erwartbaren Rationalisierungen durch den Vorvertrag abgesichert?

Die Verhandlungskommission des Senats hatte sich nicht dafür interessiert und mit einer Leerformel zufriedengegeben. Erst in einem Zusammenarbeitsvertrag suchte die Vorstandsvorsitzende der HHLA Angela Titzrath die Investitionszusagen, die Gleichbehandlung aller Kunden und die Rechte



der Beschäftigten abzusichern. Es reichte aber bei dieser Teilprivatisierung nur zum Ausschluss betriebsbedingter Kündigungen für fünf Jahre, der Beibehaltung der Pensionsregelung und den Erhalt der Unternehmensmitbestimmung im HHLA-Konzern mit der Hälfte der Mandate für die Arbeitnehmervertretung im Aufsichtsrat. Dass die Beschäftigten nicht begeistert waren, dass die Vorstandsvorsitzende ihre Rechte vertrat, mit der sie in Zukunft noch hart ringen müssen, und die dafür Zugeständnisse erwartet, ist verständlich. Dass der HHLA-Vorstand, der alle Fristen für die Informationen der Beschäftigten riss, aber Abmahnungen und Kündigungsdrohungen gegen Streikbeteiligte ausspricht, die sich mit der kurzfristigen gesprächswaisen Mitteilung der Absicherung der Beschäftigten nicht zufriedengeben, sagt etwas aus darüber, wie es zugehen wird unter dem neuen Bestimmer MSC.

Warum geht es bei dem Deal?

Worum geht es bei dem Kaufangebot von MSC für die HHLA, die mehr oder weniger mit drei der vier Containerterminals Hamburgs den Kern des Hamburger Hafens bestimmen wird und nach Wunsch des Senates auch bestimmen soll? Eine Änderung der Grundlage des Hamburger Hafens, die neben ver.di, den Linken und der CDU aus unterschiedlichen Gründen viele Kenner*innen des Hafens mit Kopfschütteln begegnen.

Der in Genf abgeschlossene Vorvertrag, ein ausführliches Memorandum of Understanding, ist bis heute der Hamburgischen Bürgerschaft nicht be-

kannt. Nur weil er in ein Kaufangebot der MSC für die HHLA-Aktien mündete, das öffentlich gemacht werden musste, wurde bekannt, wie schlecht Senator*innen und der Erste Bürgermeister verhandelt haben und wie stark der Vertrag mit MSC den Interessen Hamburgs und seines Hafens zuwiderläuft. Die Presseerklärungen der Beteiligten gaben die Vertragsvereinbarungen nicht im Wortlaut wieder und verschwiegen, wie vage die Zukunftsversprechungen von MSC sind, und dass keinerlei Sanktionsmöglichkeiten seitens der Stadt Hamburg vereinbart wurden, wenn sie nicht eingehalten werden.

Eine langjährige strategische Partnerschaft mit der weltgrößten Reederei MSC solle durch Erwerb von 49,9% der »A-Aktien« der HHLA von den freien Aktionären und der Stadt entstehen, die künftig gemeinsam die HHLA über die in München angesiedelte *Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE* steuern würden.

MSC werde im Gegenzug

- die Umschlagmenge in Hamburg erhöhen, beginnend 2025 in mehreren Schritten auf mindestens 1.000.000 TEU² pro Jahr von 2031 an;
- seine Deutschlandzentrale in Hamburgs HafenCity errichten;
- in einer Partnerschaft auf mindestens 40 Jahre eine starke und insbesondere kapitalkräftige Grundlage für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der HHLA und des gesamten Hamburger Hafens schaffen;
- den Hamburger Hafen zu einem wichtigen Knotenpunkt im weltweiten Schifffahrts- und Intermodalnetz von MSC machen und seine Position als eine führende nord-westeuropäische Handelsdrehscheibe ausbauen.

Tatsächlich steht im Kaufangebot nur, dass MSC dies »beabsichtige«. Und jede Presseerklärung schließt mit dem Hinweis, dass zukunftsbezogene Aussagen allein Absichten, Ansichten oder Erwartungen ausdrücken und bekannte oder unbekannte Risiken und Unsicherheiten einschließen. Deshalb könne keine Zusicherung abgegeben werden, dass diese Erwartungen eintreten werden oder sich als zutreffend erweisen. Auch kann keine Garantie hinsichtlich der zukünftigen Richtigkeit und Vollständigkeit solcher Aussagen übernommen werden. Die tatsächlichen Ereignisse oder Ergebnisse könnten aufgrund politischer, wirtschaftlicher oder rechtlicher Veränderungen in Märkten oder Umfeldern, in denen die HHLA ihre Geschäftstätigkeit entfaltet, Wettbewerbsbedingungen oder Risiken, welche das Geschäftsmodell der HHLA mit sich bringt, sowie Unsicherheiten, Risiken und Volatilität in den Finanzmärkten und anderer Faktoren, die auf die HHLA einwirken, wesentlich von den getätigten zukunftsbezogenen Aussagen abweichen.

² »TEU« steht für »twenty foot equivalent unit« (20-Fuß Container) und wird international als standardisierte Einheit zur Zählung von Containern verwendet.

Formal werde der Vertrag erfüllt durch ein Kaufangebot der MSC für alle freigehandelten Aktien zu einem Preis von 16,75 € je Aktie – also mit einem Aufschlag von 57% gegenüber dem Durchschnittshandelspreis. Hamburg würde dann aus seinem Bestand zum gleichen Preis knapp 20% der Aktien mit einem Gesamterlös von 225 Mio. Euro verkaufen, damit MSC in der gemeinsamen Verwaltungsgesellschaft auf 49,9% der Aktien der HHLA käme.

Der Grundbesitz der HHLA an der Speicherstadt und der Hafencity, der in sogenannten S-Aktien verkörpert sei, würde durch die Partnerschaft nicht berührt, denn Hamburg wolle diese Aktien zu 100% behalten und nur Teile der Aktien verkaufen, die das operative Geschäft mit drei der vier Containerterminals und der Metrans betreffen, einer Bahngesellschaft, die mit ihrem rollenden Material ein Netz bis zum Hafen von Triest in Italien bedient.³

Allerdings hätten die Senator*innen doch wohl mehr Sachverstand an den Frühstückstisch in Genf mitnehmen sollen als nur eine Anwaltskanzlei. Als die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) das öffentliche Kaufangebot an die HHLA-Aktionäre prüfte, stellte sich heraus, dass sie die unternehmensinterne Trennung in A-Sparte und in die S-Sparte des Grundbesitzes der HHLA an Speicherstadt und Fischmarkt nicht für relevant hält. Die BaFin kenne keine »S-Aktien« und »A-Aktien« einer Gesellschaft, sondern nur Aktien der HHLA, für die MSC bieten müsse. Folglich bot am 23. Oktober 2023 die *Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE* den freien Aktionären der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft für alle Stückaktien der HHLA der Aktiengattungen A und S bis zum 20. November 2023 16,75 € für »A-Aktien« und 38,96 € für »S-Aktien«.

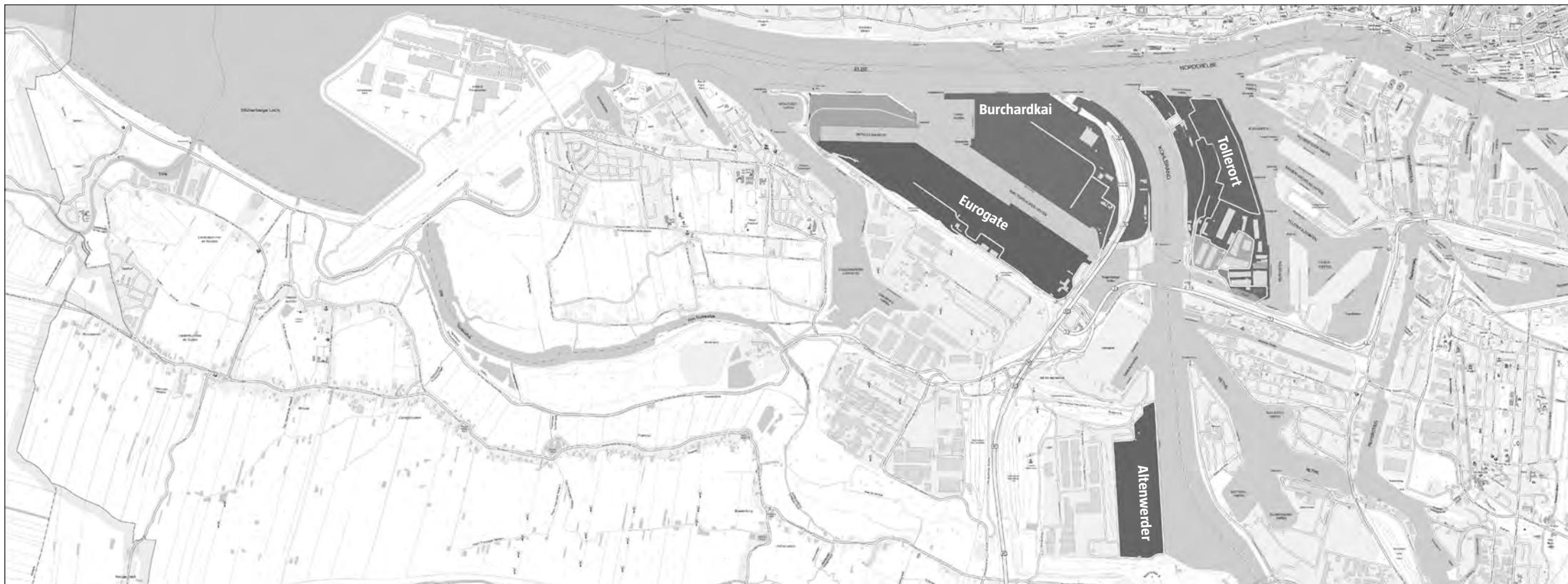
Das stürzte den Senat in einige Schwierigkeiten, die er durch Improvisation zu lösen versuchte. Durch parlamentarische Nachfragen und Debatten in der Bürgerschaft kam heraus, dass der Senat das Angebot von MSC über die »S-Aktien« nicht annehmen wird, sodass diese im Staatsbesitz bleiben. Da sie aber Aktien eines Unternehmens sind, wird künftig der gemeinsame

³ Als Ex-Bahnchef Rüdiger Grube 2017 Aufsichtsratsvorsitzender der HHLA wurde, setzte er das Aufkaufgeschäft von Bahngesellschaften fort, das der DB erhebliche Gewinne einbrachte, die Verluste im Bahnbetrieb in Deutschland ausglich. Unter seiner Aufsicht erwarb die HHLA Beteiligungen an Terminals in Odessa, Tallin und Triest. Der attraktivste Erwerb war die Bahngesellschaft Metrans, die aus der Übernahme einer privaten Bahngesellschaft in Tschechien hervorging, einem Land mit niedrigen Löhnen und wenig Regulierung. Die Metrans verfügt über 130 Lokomotiven, 3.700 Güterwagen und über 13 eigene Containerterminals, vor allem in Südosteuropa. Mit 650 Zügen pro Woche, allein davon 54 nach Prag, transportierte Metrans 2022 1,4 Mio. TEU per Bahn und erwirtschaftete mit 2.500 Mitarbeitern einen Umsatz von 560 Mio. Euro. Diese Perle einer Auslandsbeteiligung, die Container von den HHLA-Terminals sicher über die Schiene nach Süd- und Osteuropa schaffen kann, weckte sicher ebenfalls das Interesse der MSC an der HHLA.



Vorstand, den MSC zur Hälfte stellt, auch die Geschäfte mit dem Grundbesitz der HHLA in 100% Staatsbesitz beeinflussen können. Der Ertrag der S-Sparte von Speicherstadt und Fischmarkt wird zudem zum Ausgleich von Verlusten der A-Sparte herangezogen, also aus dem Betrieb der Containerterminals. Verluste der S-Sparte hingegen werden zu 100% durch die Stadt gedeckt – eine Einladung an MSC, den Betrieb der Containerterminals auf Verlust zu fahren, der dann ohne Begrenzung durch den Ertrag aus dem Grundbesitz von Speicherstadt und Fischmarkt gedeckt werden muss.

Schon bei der ersten Prüfung durch den gewöhnlichen Sachverstand stellte sich heraus, dass die Verhandler in elementaren Fragen danebengelegen haben. Sie hätten ihre Absichten ohne Gefahr für Speicherstadt und Fischmarkt verwirklichen können, wenn sie rechtzeitig und vorausschauend die HHLA in eine Gesellschaft für den Grundbesitz und eine Gesellschaft für den Containerumschlag aufgespalten hätten, die ja in der Tat von ihrer Aufgabe nichts miteinander zu tun haben. Jetzt wird am Parlament vorbei der Grundbesitz der Stadt die Verluste des Betriebs der Containerterminals der HHLA ausgleichen – und MSC kann mit seinen 49,9% der »A-Aktien« eine Trennung verhindern, die nicht in ihrem Interesse liegt.



Was ist die HHLA?

Wenn man von Süden kommend auf der Autobahn A 7 auf den Elbtunnel zufährt, sind ringsum Stapel von Containern auf den vier Containerterminals Hamburgs zu sehen, von denen drei in der Verfügung der HHLA sind. Elbbwärts vom Köhlbrand – einem für große Schiffe befahrbaren Teil der Elbe, der zur Süderelbe führt – im Westen liegen das Container-Terminal *Burchardkai* und dahinter am Waltershofer Hafen das *Eurogate-Terminal*, der einzige Anlandeplatz für Container, der nicht der HHLA gehört. Jenseits des Köhlbrandes elbbwärts im Osten liegt das *Tollerort-Terminal*, an dem die chinesische Reederei COSCO Anteile von 25% hält.

Noch hinter der Köhlbrandbrücke, weit hinten am Köhlbrand, wurde 2002 das modernste HHLA-Terminal *Altenwerder* in Betrieb genommen, an dem die Reederei Hapag-Lloyd mit 25,1% beteiligt ist. Dort fahren automatische Transportfahrzeuge Container von den Abladebrücken zu hohen platzsparen-

den Stapellagern, von denen die Container wiederum auf Schiffe, auf Schiene und Straße verladen werden. Dies geschieht in einem weitgehend automatischen Betrieb, dessen Brücken und Transportanlagen bald ferngesteuert werden können von irgendeinem Ort der Welt und nicht von Personen, die ihren Arbeitsplatz am Computer in Hamburg haben müssen. Als vor 20 Jahren der modernste Containerterminal hinter der Köhlbrandbrücke von 1974 gebaut wurde, ahnten die Planer noch nichts von der Größenentwicklung der Schiffe, die jetzt zur Begründung herangezogen wird, die Köhlbrandbrücke – ein bedeutendes Wahrzeichen Hamburgs – angeblich wegen Baufälligkeit abzureißen, aber tatsächlich, damit noch höhere Containerschiffe nach Altenwerder fahren können.⁴

⁴ Die Pläne sehen vor, für fünf Milliarden Euro und mehr den Flussarm mit einem Tunnel zu unterqueren, der wegen des unbestimmten Untergrundes tiefer gelegt werden muss und mit Sicherheit weitere Milliarden teurer werden wird.

Die drei Containerterminals der HHLA mit dem angelagerten vierten von Eurogate sind der Kern des Hamburger Containerumschlages und des Hafens. Die HHLA beschäftigt um die 6.600 Mitarbeiter, davon 3.000 im Containerbetrieb. An den Containerterminals der HHLA sind nicht nur direkt Beschäftigte tätig, sondern auch Kräfte aus dem Gesamthafenbetrieb, die Spitzenbelastungen abdecken sollen. Die Festmacher, die die Schiffe an die Kaikante bringen, oder die Lascher, die die Container für die Fahrt absichern und zum Entladen lösen, sind in selbstständigen Betrieben beschäftigt, die bisher zum großen Teil für die HHLA arbeiteten und von der Veränderung von deren Unternehmenspolitik betroffen sein werden.

Der direkte Betreiber der Containerterminals, die Hamburger Hafen und Logistik AG, ist hervorgegangen aus der 1885 gegründeten Hamburger Freihafen-Lagerhaus Gesellschaft, die den Umschlag-Betrieb in Freihafen und Speicherstadt organisierte. In der Speicherstadt verfügte der Staat über Grund und Boden, baute die Lagerhäuser und Verladeeinrichtungen, während die Kunden, die Lagereibetriebe und Reedereien, nur Mieter und Nutzer waren. Der Betrieb von Hafenanlagen wie der Containerterminals wurde bisher durch den Staat organisiert, weil verhindert werden sollte, dass sich kapitalkräftige Kunden der Terminals durchsetzen können und Reedereien beim Hafenumschlag bevorzugt oder benachteiligt werden.

Die Aktien der HHLA an diesen Containerterminals, die so bezeichneten »A-Aktien«, befinden sich heute nur noch zu 70% in Staatsbesitz und 30% in Streubesitz. Das ist das Ergebnis einer Teilprivatisierung von 2006/2007 durch den von CDU-Bürgermeister Ole von Beust geführten Senat, bei der nur 30% der HHLA-Aktien in Streubesitz für 53 Euro pro Aktie hauptsächlich an Beschäftigte und Vorständler der HHLA verkauft wurden – die ein schlechtes Geschäft machten, weil der Kurs der Aktien einbrach.

Weil ursprünglich die Speicherstadt und der Fischmarkt der Kern des Geschäftes der HHLA waren, befindet sich die Verwaltung der Grundstücke noch immer in deren Besitz, obwohl sie nicht mehr dem Hafenumschlag dienen, sondern als Büros, Gewerberäume und Wohnungen genutzt und künftig als neue Quartiere der Stadt entwickelt werden sollen. Die Bewirtschaftung der HHLA-Sparte-S ist in sogenannten S-Aktien gebündelt, die zu 100% dem Staat gehören.

Wer ist die Mediterranean Shipping Company (MSC)?

MSC ist eine 1970 gegründete Reederei mit Sitz in Genf, gegenwärtig die weltweit größte Containerschiffsreederei mit einem Tochterunternehmen im Kreuzfahrt- und Fährgeschäft, die zurzeit darauf drängt, durch Übernahme von Logistikunternehmen ins Geschäft mit dem Landtransport einzusteigen.

In der Selbstdarstellung im Kaufangebot an die HHLA-Aktienbesitzer wird der schnelle und erstaunliche Aufstieg so dargestellt: MSC »befindet sich in Familienbesitz und hat in den letzten fünf Jahrzehnten in einer wettbewerbsintensiven Branche ein nachhaltiges Wachstum bei hoher Rentabilität erzielt. Der Frachtbereich von MSC betreibt derzeit eine Flotte von insgesamt 760 Schiffen, die 155 Länder abdeckt. Die Frachtflotte des Unternehmens besteht aus mehr als 730 Frachtern, die auf über 260 Schifffahrtsrouten weltweit verkehren, 520 Häfen anlaufen und jährlich rund 23 Millionen TEU befördern. MSC hat im Laufe der Jahre über SAS⁵ ihre Frachtaktivitäten diversifiziert und ein wachsendes Portfolio an modernen und effizienten Hafen- und Containerterminalbetrieben sowie Logistik, Lkw-, Bahn-, Luft- und Binnenschiffstransporten aufgebaut, um globale Transportlösungen auf der ganzen Welt anzubieten.«

In Prosa bedeutet dies: MSC ist ein Familienunternehmen der italienischen Familie Aponte aus Sorrent, das als Aponte Shipping Company bis 1995 mit gebrauchten und umgebauten Containerschiffen den Liniendienst vor allem nach Fernost bediente. Aponte begann als MSC, Neubauten zu erwerben, und übernahm die Reederei von Hunderten von Frachtern. Das Familienvermögen ist seit 1970 auf besondere Weise gewachsen – die Firma begann mit Waffen- und Gefahrguttransporten auf schrottreifen Schiffen, die zu billigsten Konditionen angeboten und auf Kosten der Sicherheit von Mannschaft und Besatzung mit hohen Gewinnen betrieben wurden. Auch der Einstieg in die Containerschiffsreederei geschah durch Aufkauf vor der Verschrottung bewahrter Schiffe, die unter den schlechtesten Bedingungen mit Gefahren für Mannschaft und Umwelt fuhren. Deshalb hat MSC einen schlechten Ruf, was die Arbeitsbedingungen, den Umweltschutz und die Sicherheit ihrer Schiffe angeht.

Während der Corona-Krise und dem Stopp von Lieferungen aus China hat das Familienunternehmen durch Ausnutzung einer Monopolsituation immense Gewinne gemacht. Wie der NDR berichtete, habe die Zeitung *Il Messaggero* erstmals im Oktober 2023 Daten über die Bilanz der Familiengesellschaft veröffentlicht, die MSC als Gerüchte bezeichnete. Das in der

⁵ Shipping Agencies Services, eine MSC-Tochtergesellschaft.



Schweiz ansässige Unternehmen habe 2022 einen Überschuss von 36 Milliarden Euro erwirtschaftet, und über freie Mittel von mehr als 60 Milliarden Euro verfügt, um Häfen und Bahngesellschaften einzukaufen.

Der Hamburger Senat schlägt also vor, 49,9% der HHLA-Aktien an einen Familienbetrieb abzugeben, dessen wirtschaftliche Verhältnisse nicht veröffentlicht werden, von dem nicht bekannt ist, über welches Vermögen in welcher Größenordnung und in welchen Unternehmensformen sie verfügt, und der abgelehnt hat, weitere ökonomische Daten über das hinaus zu veröffentlichen, wozu er gesetzlich verpflichtet ist. Es ist keine Metapher, sondern eine Beschreibung der Wirklichkeit, dass die Familie Aponte am Frühstückstisch in Genf entscheiden kann, was mit der sehr großen Vermögensmasse gemacht wird, also auch was künftig bei der HHLA in Hamburg geschieht.

Was ist von dem Verkauf an der Betriebsgesellschaft von drei der vier Hamburger Containerterminals an die weltgrößte Containerschiffsreederei MSC zu halten, die künftig den Hamburger Hafen über zwischengeschaltete Gesellschaften steuern soll, auch wenn sie nur über 49,9% der Anteile verfügt? Welche Interessen verfolgen Reedereien und speziell MSC beim Kauf von Umschlagbetrieben? Ist das Ziel, den Containerumschlag in Hamburg auf wieder zehn Millionen TEU zu steigern und Rotterdam und Antwerpen einzuholen durch die Zusage von MSC über eine Million TEU pro Jahr sinnvoll, realistisch und mit diesen Mitteln zu erreichen? Sind diese Ziele auf Grund-

lage der Vereinbarungen zu erreichen und was passiert, wenn sie nicht erreicht werden?

Eine Abgabe der politischen Gestaltungsmacht über drei der vier Containerterminals Hamburgs an ein privates Unternehmen sollte nicht nach Absichtserklärungen, Wünschen oder Versprechungen bei Vertragsabschluss, sondern nach den Interessen der Beteiligten und den daraus hervorgehenden Plänen bewertet werden. Der Prognosezeitraum wären die 40 Jahre, die diese Partnerschaft mindestens halten soll, bevor eine Vertragskündigung möglich ist, und die Veränderungen, die sich im Containerverkehr der Welt in diesem Zeitraum absehbar einstellen werden.

Heute wie der Senat zu handeln, wäre, als hätte Hamburg 1983 einen bindenden Vertrag mit einer Firma für elektrische Schreibmaschinen für die Ausstattung der Hamburger Verwaltung abgeschlossen, der jetzt erst gekündigt werden kann. Der Abschluss des Vertrages mit der MSC erfolgt zu einem Zeitpunkt, an dem sich bisherige Gewissheiten durch Klimakrise, Krieg und politische Interventionen auflösen. Was können wir über die künftige Entwicklung des Containerschiffsverkehrs und die Rolle Hamburgs in diesem Geschäft heute wissen, aus der sich eine Prognose für den Hamburger Hafen und dessen Anteil am Containerumschlag weltweit ergibt?

Was hat die Umstellung auf Container bisher bewirkt?

An der Hafenkante

Die Umstellung des Frachtverkehrs auf Container hat in 50 Jahren die Transportwege und die Arbeiten beim Umschlag von Fracht verändert. Während zuvor alle Bearbeitung von Frachtgütern an der Hafenkante stattfand, ist heute nur noch der Containerumschlag im Hafen angesiedelt. Das Füllen und Leeren der Container findet nicht hier, sondern am Produktionsort der Güter und am Ort des Konsums statt.

Die Umstellung des Güterverkehrs auf Container hat das weltweite Verkehrssystem umgewälzt, die Arbeit im Hafenumschlag umstrukturiert und verlagert, und die Funktion von Schiffstransporten gänzlich verändert. Der Container, die geniale Kiste, hat unter den Bedingungen unseres Wirtschaftssystems nicht den Interessen der Beschäftigten gedient, weder im Hafen noch an den Produktionsorten. Und er hat auch nicht zur Einrichtung eines effektiveren weltweiten Transportsystems geführt.

Die offensichtlichste Wirkung trat an der Hafenkante ein. Dort reduziert sich die Umschlagsarbeit bei Containerschiffen auf das möglichst schnelle, kostengünstige und weitgehend automatisierte Handhaben der immer

gleichen Kisten. Die frühere gewerkschaftliche Organisierung der gesamten Hafenarbeit ist zerschlagen und konzentriert sich lediglich noch auf wenige Beschäftigte auf großer Fläche an weitgehend automatisierten Systemen. Investitionen an der Hafenkante beim Umschlag von Containern haben eine eher negative Wirkung auf Zahl und Entlohnung der Beschäftigten. Technik wird mit hohem Aufwand modernisiert, um noch weniger Arbeitskräfte den fast automatischen Umschlag der Container schneller ausführen zu lassen. Investitionen in Technik, die Reedereien wie MSC gerne vornehmen würden, führen zu einer schnelleren Abfertigung von mehr Containern, ohne dass die Zahl der eingesetzten Arbeitskräfte zunimmt.

Die immer noch stattfindenden Tätigkeiten des Beladens, Prüfens, Konfektionierens, Auslieferens und Leerens der Container finden nicht mehr im organisierten Arbeitszusammenhang des Hafens statt, sondern irgendwo in Verteil- und Packzentren mit bekanntermaßen schlechter Entlohnung und miesen Arbeitsbedingungen. Wenn Hamburg also die wirtschaftliche Wirkung des Containerumschlages für die Region verbessern wollte, wenn finanziell etwas von einer großen Zahl umzuschlagender Container hängen bleiben soll, dann nicht durch Automatisierung, Technisierung und Lohndruck bei den Umschlagterminals, sondern durch Verbesserung der Bedingungen beim Be- und Entladen für die Beschäftigten und die Kunden.

Konkurrenz von Produktionsstandorten durch billigen Transport

Mit Containern hat sich aber nicht nur die Form verändert, in der Transport stattfindet, sondern auch dessen Zweck. Der Transport von Gütern in standardisierten Kisten über die Meere dient in unserem Wirtschaftssystem nicht in erster Linie dazu, Rohstoffe von dort zu holen, wo sie vorkommen und dorthin zu schaffen, wo sie nach Verarbeitung konsumiert werden. Der größte Teil des Containerverkehrs dient einem weltweiten Gegeneinander-Auspielen von Produktionsstandorten. Rohstoffe, Halbprodukte und Fertigprodukte werden in technisch überflüssigen Transporten dorthin geschafft, wo die geringsten Produktionskosten entstehen und dann wiederum mit Schiffen zu den Konsument*innen, die nicht dort leben, wo produziert wird. Dieses System der Nutzung von Produktionsorten mit den geringsten Kosten gelingt aber nur, wenn die Kosten des Containertransportes geringer sind als die Kostendifferenz der Standorte.

Lieber nicht regional kaufen: Wenn jemand einen Quellstein aus Elbsandstein im Garten haben und dabei den Energieaufwand klein halten will, sollte bitte die eckige Form wählen. Bei runden Quellsteinen wird nämlich mit Schwertransport der Elbsandstein auf ein Containerschiff geladen, in China rund gehauen und anschließend zurücktransportiert, damit ein schöner run-

der Quellstein aus ortsnahem Gestein verkauft und aufgestellt werden kann. Und hauptsächlich billig: Um billig Schweinefleisch produzieren zu können, wurden in Brasilien Futtermittel angebaut mithilfe von verschifftem energieaufwendig hergestelltem Kunstdünger, dann nach Niedersachsen gebracht und an Schweine verfüttert, um wegen Ausfalls des Abnehmers Russland in China konsumiert zu werden – die Gülle blieb in niedersächsischen Böden.

2,6% des CO₂-Ausstoßes durch Schifffahrt: Die anderen sind schuld!

Das alles hat erhebliche ökologische Folgen. Im Interesse eines Wettbewerbes von Produktionsstandorten soll die Schifffahrt auf großen Strecken möglichst billig bleiben – trotz der großen Lasten, des energieaufwendigen Schiffsantriebes und der energieverzehrenden und CO₂-ausstoßenden Herstellung und des Betriebs von großen Stahlschiffen. Viele dieser Fahrten wären bei einer anderen Organisation von Produktion und Konsum nicht nötig. Laut Umweltbundesamt verursachte die gesamte Handelsflotte der Welt im Jahre 2015 2,6% des weltweiten CO₂-Ausstoßes. Die in der Hamburger Koalitionsvereinbarung von 2020 versprochene Verbesserung der Klimabilanz des Schiffsverkehrs bezieht sich dagegen nur auf einen sehr kleinen Teil dieser klimaschädlichen Energieverwendung, nämlich beim Aufenthalt der Schiffe im Hafen. Landstrom und saubere Treibstoffe senken den CO₂-Ausstoß im Hafen, der aber nur einen sehr kleinen Teil dessen ausmacht, was bei der Ozeanfahrt der Schiffe entsteht.

Der geringste Teil der CO₂-Mengen für den Containertransport auf See taucht in unseren Klimabilanzen auf, weil der Rest den Herkunftsländern der Produkte zugeschrieben wird und nicht uns, die wir die transportierten Güter verbrauchen. Die Bundesrepublik soll nur für 1,8% des weltweiten Ausstoßes an Treibhausgasen verantwortlich sein. Mit dieser Zahl sind lediglich die Treibhausgase registriert, die bei der Produktion und dem Konsum in der BRD selbst entstehen. Auch der Treibhausgasausstoß bei Produktion und Transport von Gütern, die aus Deutschland in andere Länder exportiert werden, wird Deutschland zugerechnet. Nicht enthalten in dieser Bilanz sind die Emissionen, die Bewohner*innen Deutschlands auf Auslandsreisen oder durch den Konsum importierter Güter verursachen. Der Schadstoffausstoß, den Produktion und Transport von Waren erzeugen, die wir aufzehren, wird denjenigen Ländern zugerechnet, in denen sie produziert werden. Das ist eine komfortable Sichtweise für ein Land, das hauptsächlich Anlagen herstellt, die in anderen Ländern die Güter produzieren, die wir dann vernutzen. Wir fühlen uns also verantwortlich für die Treibhausgase, die bei der Fabrikation von Produktionsanlagen in der BRD entstehen, aber nicht für die, die andersorts die Produktion von Gütern für uns und der Transport zu uns emittiert.

Der ökologische Fußabdruck aller Einwohner*innen Deutschlands ist also sehr viel größer als der Treibhausgasausstoß von 1,8%. Denn die Messgröße des Fußabdrucks bezieht den Schaden ein, den die von uns verzehrten Waren in den Herstellungsländern verursachen. Es sind nicht die Inder*innen oder Chines*innen, die nach Autos und Kühlschränken gieren und damit die Welt zugrunde richten. Wir sind es, die sich nicht verantwortlich fühlen für die Folgen der Produktion unserer Konsumgüter. Wir sagen: Selber schuld, wenn die Inder*innen und Chines*innen noch so viel Dreck machen beim Herstellen und Transportieren der Sachen, die wir ihnen abkaufen.

Mit Dreck fahren und die Welt verschmutzen

Lassen sich die riesigen Lastkähne auf den Weltmeeren rasch auf Elektroantriebe und Wasserstofftechnologie umstellen? Selbst wenn wir annehmen, es geschähe ein Wunder und das Potenzial von regenerativen Energien würde fast zur Gänze ausgeschöpft, also die Wärme für Wohnungen und die Produktion von Wohnhäusern ließe sich auf Wind-, Sonnen- und Wasserkraft umstellen, und der Betrieb von Explosionsmotoren für den Personentransport auf Schiene und Straße ließe sich durch Umstellung auf Elektroantrieb CO₂-neutral gestalten und das wäre auch für den Güterverkehr auf der Straße der Fall, dann blieben immer noch die Schiffstransporte über die Weltmeere. Die aber lassen sich mit Sicherheit nicht mit großen Batterien an Bord oder Segeln realisieren, sondern werden weiterhin mit fossilen Energien angetrieben und könnten erst in fernster Zukunft mit komprimiertem Wasserstoff fahren, der nicht zur Produktion von Beton und Stahl verbraucht würde.

Wenn die Klimaerwärmung verhindert werden soll, wird nichts anderes übrig bleiben, als die Transporte selbst auf das Notwendige einzuschränken, oder, um das marktkonform zu machen, die Kosten des Treibstoffes so zu verteuern, dass sich viele Seetransporte nicht mehr lohnen. Werden sich Containerreedereien, die mit vielen Transporten mit geringen Kosten zu hohen Preisen Geld verdienen, an der notwendigen Reduktion der Containerfahrten beteiligen?

Warum eine Reederei am Hafen beteiligen?

Welche Interessen haben Containerschiffreedereien?

Würden 49,9% der HHLA-Anteile an einen beliebigen Großinvestor aus einem beliebigen oder gemischten Geschäftsgebiet abgegeben, ließe sich vorstellen, dass dieser Investor am ökonomischen Erfolg der HHLA interessiert wäre und Investitionen vornähme, die den Umschlag an drei der vier Cont-

ainerterminals in verschiedenster Richtung beleben, und Reedereien jeglicher Art und Herkunft nach Hamburg locken würden.

Aber was ist das Interesse von Reedereien an Containerterminals, deren größter Kunde sie selber sind?

Um auf dem Markt des weltweiten Schiffstransports möglichst hohe Gewinne zu erzielen, sind Containerschiffreedereien an billigen Transporten über die Weltmeere interessiert, die mehr werden sollen, und an geringsten Kosten für Schiffbau, Bemannung, Treibstoff und bei Umschlag sowie Weitertransport der Container.

Wie wird eine Großreederei wie MSC den Hafenumschlag gestalten? Wird sie an der Reduzierung von Containerfahrten interessiert sein, um Emissionen zu vermeiden? Wird sie hinnehmen, dass Treibstoffe für Schiffe klimangemessen teurer werden, oder wird sie für niedrige Preise und möglichst viele Transporte auf Schiffen eintreten, um Geld zu verdienen?

Jede Reederei, der man die starke Minderheit an der HHLA bietet, wird daran interessiert sein, die Anlagen der HHLA auf ihr spezifisches Umschlagsbedürfnis auszurichten und ihre Investitionen durch das Geld des Staates, das der Mehrheitsanteilshalter danebenlegt, mehr als zu verdoppeln. Am meisten würde eine Reederei verdienen, wenn sie die Preise für die Anlandung und den Weitertransport so gering hielte, dass der Hafetrieb Verluste einfährt, denn die niedrigen Preise kommen ihr als geringere Umschlagskosten zugute.

Monopolbildung mit Staatshilfe

Wenn es schon grotesk ist, Reedereien die Gestaltungsmacht im Hafen zu überlassen, weil sie Anlage und Preise des Umschlagbetriebes nach ihren Interessen gestalten werden, so verändert die Übergabe der Gestaltungsmacht an nur eine Reederei das wirtschaftliche Geschehen grundlegend – weil dadurch der Staat im Machtkampf der Reedereien ein Unternehmen bevorzugt.

Mit dem Verkauf von Aktien an eine Reederei bricht Hamburg mit der jahrhundertelangen Tradition, Hafenanlagen in staatlichen Händen zu halten und Private nur zu Mietern, aber nicht zu Eigentümern von Grund und Boden und Gebäuden zu machen. Das kluge Verständnis, dass Kaianlagen, Umschlagsausrüstung und Lagerhäuser in staatlicher Hand bleiben müssen, damit privater Einfluss nicht die unterschiedliche Bedienung von Kunden im Hafen zur Folge hat, hat zur Gründung der HHLA geführt, zur Errichtung der Speicherstadt, in der Nutzer nur Mieter sein durften. Dieses seit 1881/1888 bestehende Prinzip wurde damit begründet, dass allein der demokratisch kontrollierte Staat für alle Bürger*innen handeln kann und insbesondere im Hafen dafür sorgen muss und kann, dass Reedereien, Spediteure und Lagereifirmen gleiche Bedingungen erfahren und nicht die wirtschaft-



lich Starken bevorzugt werden. Das Geflecht der verschiedensten im Hafen tätigen Unternehmen hat bisher bewirkt, dass sie ohne Konkurrenzverzerrung miteinander arbeiten konnten.

Das Übernahmeangebot von MSC sprengt nun diesen Konsens der Hafenpolitik, ohne dass der Senat durch Beschluss der Bürgerschaft dazu ermächtigt worden ist. Wenn denn die Regierungsfractionen der Auffassung sind, dass nicht nur der bisherige Aktien-Streubesitz an der HHLA durch den Verkauf einer Fast-Mehrheit ersetzt werden sollte, hätte dieser grundlegende Umbruch der staatlichen Hafenpolitik vor den Souverän zur Entscheidung gehört. Durch die klammheimlichen Verhandlungen mit einem konkreten Interessenten wurde es der Bürgerschaft verwehrt, die politische Gestaltungsmacht über den Hafen zu behalten.

Dinosaurier der Weltmeere

Sind die Interessen der Stadt Hamburg, des Hamburger Hafens und der größten Containerreederei der Welt so beschaffen, dass sie sich zu einer strategischen Partnerschaft für Jahrzehnte zusammenbinden lassen, in der die Reederei den Ausbau und den Gebrauch der Containerterminals bestimmt?

Eine Methode, den Containertransport billiger zu machen, besteht darin, immer größere Schiffe zu bauen, die mehr Container transportieren können und voll beladen weniger Treibstoff pro Container verbrauchen. MSC gehörte

zum Oligopol der drei großen Reedereiverbände, die den europäischen Häfen größere Containerschiffe aufgezwungen haben, deren Folgekosten diese Reedereien nicht tragen, sondern die Steuerzahler*innen und der Hamburger Staat. 2014 hatte MSC mit der französischen Reederei CMA CGM und der dänischen Reederei Maersk die Allianz P3 gegründet, die die Gesamtflotte steuern sollte. Weil die Volksrepublik China intervenierte, scheiterte das geplante Netzwerk.⁶ Aber das Oligopol der Reedereibünde, in dem MSC der größte Mitspieler war, konnte noch einen Monopolbeschluss durchsetzen, bevor es bei veränderter Weltwirtschaftslage zerfiel.

Drei alte Männer an der Spitze der damaligen Reedereiverbände beschlossen marktwirtschaftswidrig, riesige Containerschiffe bauen zu lassen, die 20.000 bis 24.000 Standardcontainer fassen. Das gelingt aber nur, wenn das Schiff breiter, länger, höher ist und tiefer liegt. Und wer die Dummheit besessen hat, diese Schiffe in seinen Hafen zu lassen, der konnte seine bisherigen Containerbrücken wegschmeißen, weil die nun höher und länger zu sein hatten, muss mehr davon aufstellen, weil mehr Container am Kai anfielen. Der musste größere Wendebecken haben oder anlegen, damit die längeren Schiffe gedreht werden konnten, und der musste entweder tiefes Wasser haben oder sein Fahrwasser erheblich vertiefen, damit die Containerschiffsriesen an den Kai kamen.

Es hätte eine Alternative zur Nachgiebigkeit europäischer Häfen gegenüber diesem Reedereimonopol gegeben, wie etwa die nordamerikanischen Häfen, die sich zunächst mithilfe der Kartellbehörde erfolgreich wehrten. Hamburg hätte das mit den anderen europäischen Häfen und mit Unterstützung der Politik auch tun sollen.

Übrigens war es MSC im Jahr 2022, das diesen Widerstand amerikanischer Hafenbetreiber durch ein Abkommen mit dem Staat Louisiana über einen Tiefwasserhafen für die Riesenschiffe durchbrochen hat, der ab 2025 im Armutsgbiet des Mississippi-Deltas in ein schützenswertes Sumpfbereich geklotzt werden soll, um u.a. benachbarte Häfen unter Druck zu setzen, solche Riesenschiffe ebenfalls zuzulassen.

Nach der Durchsetzung der großen Containerschiffe ist das Dreierbündnis des Reedereimonopols auseinandergefallen in Reedereibünde, die sich unterschiedlich klug auf die Zukunft einstellen. Reedereien sind in der Vergangenheit bei den Aufträgen für Neubauten immer dem gefolgt, was man

⁶ Die Reedereien wollten auf den Strecken Asien-Europa, sowie dem Pazifik- und dem Atlantikverkehr kooperieren. Das chinesische Handelsministerium als zuständige Kartellbehörde hat dem geplanten Netzwerk nicht zugestimmt.

den »Schweinezyklus«⁷ der Containerschiffe nennen kann: Wenn es an Containerschiffen fehlte, wenn gerade Frachtaufträge hereinkamen, haben sie mit Staatshilfe und Steuergeschenken Neubauten bestellt, die nach einiger Zeit auf den Markt in so großer Menge kamen, dass sie den Bedarf übertrafen – also wurden sie mit Staatshilfe wieder verschrottet, bis das Frachtangebot dann unter dem Bedarf lag. In der Krise 2008 hat diese Bewegung von Bau und Verschrottung bewirkt, dass viele Anleger*innen in Schiffspapieren ihr Geld verloren – die sie mit 140% aus Steuermitteln finanziert hatten. Hamburg verlor Milliarden durch den Konkurs der HSH Nordbank, die auf die riskanten Schiffspapiere gesetzt hatte.

Eine Analyse des gegenwärtigen Verkehrs der Containerschiffe nach Größen ergibt, dass mittlere und kleinere Schiffe verhältnismäßig viel eingesetzt werden, weil sie häufiger voll ausgelastet sind, und mehr Häfen problemlos anlaufen können als die 20.000-24.000 TEU-Schiffe. Deshalb müssen sie auch zwischendurch nicht abladen wie die großen Containerriesen, die nur bei konstantem Massengeschäft auf wenigen Routen rentabel sind und entsprechend umgerüstete Häfen verlangen. Maersk beispielsweise hat sich auf diese Schiffsgrößen eingestellt und wenige große Containerschiffe bestellt – aus Klugheit angesichts eines instabilen Welthandels und der Frachtrouten, die sich durch politische Eingriffe schnell verändern können.

MSC dagegen hat die meisten Neubauten über 20.000 TEU bestellt und versucht, sie unter allen Bedingungen einzusetzen – die größte Herde an Schiffsdinosauriern, die in die falsche Richtung aus falschen Gründen fahren und beim Verbrennen von Schweröl jede Menge CO₂ ausstoßen.

Ist größer immer besser?

Die 2015 vom Monopol durchgesetzten Containerschiffe mit einer Ladefähigkeit von 20.000-24.000 Standardcontainern drohen an ihrer Größe zu scheitern – technisch und ökonomisch. Ein solches Wasserfahrzeug kann nicht mit 20.000 schweren Containern beladen werden – es eignet sich eigentlich nur für leichte Waren mit großem Volumen. Werden irgendwo schwere Container eingebracht, kann das Schiff an der dadurch erzeugten Eigenschwingung zerbrechen.

Große Containerschiffe können selten nur an einem Punkt ent- und beladen werden. Sie machen Zwischenstopps zur Abgabe und Aufnahme von

⁷ Als »Schweinezyklus« wird eine periodische Schwankung der Angebotsmenge und des Marktpreises bezeichnet. Er tritt an Märkten auf, bei denen die Angebotsmenge nicht kurzfristig an die aktuelle Nachfrage angepasst werden kann.

neuer Fracht. Wirtschaftlich ist das Entladen aber nur, wenn der jeweilige Container schnell erreicht wird, und nicht in der untersten Lage steht, wie es schwere Container eigentlich sollen. Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit wird also riskant geladen werden ohne Rücksicht auf die Stabilität des Schiffes. Die Größe birgt aber auch ein wirtschaftliches Problem: Wenn sie nicht mit leichten Containern voll beladen sind, werden sie unrentabel, weil sie dann immer noch große Mengen Treibstoff für die Fahrt verbrauchen.

Hamburg hat bereits eine Kalkulation auf immer wachsender Größe teuer bezahlt – beim Flugzeugbau. Mit brachialer staatlicher Macht hat der Senat den Bau einer Landebahn für den A 380 auf dem Airbusgelände durchgesetzt. Da der Flieger für über 800 Passagiere bereits bei geringster Unterauslastung unrentabel ist, Flughäfen die teure Umrüstung verweigerten und Fluggesellschaften dieses Fahrzeug nicht mehr einsetzten, wird der Airbus 380 nicht mehr gebaut. Eine Erfahrung, die den Senat beim Zulassen immer größerer Containerschiffe hätte warnen können.

Das Interesse von MSC und die Folgen für Hamburg

Zuschancen von Aufträgen durch den Staat

MSC will mit dem Kauf der HHLA-Terminals und der damit verbundenen Metrans, die mit dem rollenden Material über ein bis nach Triest reichendes System zum Transport auf der Schiene verfügt, eine Monopolstellung im Hamburger Hafen erlangen, weil künftig niemand anderes einen ähnlichen Zugriff auf die gesamte Lieferkette haben wird. Eine Gleichbehandlung aller Kunden der HHLA, die sicherstellen würde, dass die Betreiber niemanden wegen seiner Kapitalstärke diskriminierten, ist im Vertrag zwischen Senat und MSC nicht festgeschrieben. Dass der Verhandlungsdelegation dieser Grundsatz nicht wichtig war oder vielleicht gar nicht bekannt, ist erst dadurch öffentlich geworden, dass die HHLA-Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath die Gleichbehandlung aller Kunden der HHLA nachträglich und ausdrücklich in einem Zusammenarbeitsvertrag vereinbaren musste, dessen Rechtswirkung und Wirkungsdauer ungewiss bleiben.

Alle anderen konkurrierenden Reedereien haben den Verkauf einer starken Minderheit der HHLA-Aktien an MSC als Signal verstanden, dass sie ausgeteilt werden sollen, und künftig auf drei der vier Containerterminals Hamburgs systematisch, oder auch ohne Weisung in der Praxis schlechter bedient werden. Deshalb werden Kunden zur MSC wechseln, die bisher bei den anderen Reedereien gebucht haben, weil sie erwarten, ansonsten langsamer und nachrangig bedient zu werden. Auch die, die Fracht nach Ham-



burg zu transportieren haben, werden jetzt auf MSC als bevorzugten Abfertiger zurückgreifen.

Der Verkauf an nur eine von mehreren großen Reedereien und zudem an MSC, die für die Marktausnutzung bis zum Monopol bekannt ist, bedeutet, dass es keine Gleichbehandlung im Hamburger Hafen mehr geben wird, und das dieses System der Ausnutzung von Marktmacht durch MSC geduldet und im Verkauf vom Senat gebilligt und befördert worden ist.

MSC ist über andere Firmen im Eigentum einer italienischen Familie, also von EU-Bürger*innen, zahlt Steuern durch die Unternehmensverschachtelung wie auch Herr Kühne – in der Schweiz. Die der Partnerschaft mit Hamburg dienenden Zwischengesellschaften sind GmbHs in Zypern und in Luxemburg. MSC und die beiden anderen Containerschiffverbände zahlen keine Steuern dort, wo die Arbeit und Kosten entstehen. Und es ist fraglich, ob MSC den Mindeststeuersatz von 15% erreicht. Wer meint, man könne durch familiäre Sparsamkeit in Besitz der größten Containerschiffsreederei der Welt gelangen, möchte bewusst die Augen verschließen vor der Methode der Gewinnerzielung und der Herkunft der dabei eingesetzten erheblichen Kapitalmittel.

Zudem hat die Tonnagesteuer Gewinne von Reedereien in den letzten Jahren in die Höhe schießen lassen. Reedereien zahlen in Europa auf ihre Gewinne keine Kapitalertragssteuern, sondern die Tonnagesteuer. Diese betrug z.B. für Hapag Lloyd im Geschäftsjahr 2022 auf über 18 Mrd. Euro Gewinn lediglich 0,78%. Das wird noch dadurch absurder, dass in Antwerpen und

Rotterdam die Reedereien auf ihre Terminalbeteiligung ebenfalls keine Kapitalertragssteuern, sondern Tonnagesteuern bezahlen. Ein Wettbewerbsvorteil gegenüber dem Hamburger Hafen. Der Senat konnte zu einer Kritik dieser Praxis nicht bewegt werden, da er sich offensichtlich nicht entscheiden kann, ob er mehr Reeder sein will oder Hafentreiber sein möchte.

Gegen Rotterdam konkurrieren – sinnvoll und möglich?

Hamburgs Politik der letzten Jahrzehnte hat immer die Zahl der angelandeten Container als Maßzahl genommen und dabei die Werte von Rotterdam als Vergleichsgröße gewählt. Ist dieser Maßstab angesichts der weltwirtschaftlichen Veränderungen sinnvoll, und ist auf irgendeine Weise der Umschlag von Rotterdam zu erreichen?

Im Vorfeld des jetzigen Verkaufs wurden gezielt Behauptungen verbreitet, Hamburgs Hafenbetrieb sei im Vergleich zu Rotterdam technisch veraltet und würde zu hohe Lohnkosten für zu viele Arbeitskräfte haben. Offenbar wurden diese Behauptungen gezielt verbreitet, um die Löhne der HHLA-Beschäftigten drücken zu können und Investitionen in Anlagen bei der HHLA zu rechtfertigen, die nur im Interesse der Containerreedereien sind, und nicht im Interesse des Hamburger Hafens und der Stadt.

»Während Häfen wie Rotterdam ihre Abläufe stark automatisiert haben, sind in Hamburg bis heute viele Hafnarbeiter im Einsatz«, schrieb ein Wirtschaftsredakteur der ZEIT Anfang September 2023. Seine vielfach geteilte Auffassung, die auch das Vorgehen des Senates begründen soll, ist unzutreffend und nicht vor Ort anhand der dortigen Umschlagverhältnisse in Rotterdam überprüft worden. Der dortige Hafen hat zudem eine besondere Position im weltweiten Schiffsverkehr. Ein Besuch in Rotterdam – oder schon der Blick auf die Lage der Stadt und ihres Hafens – zeigt, dass das Gegenteil dieser Behauptung über den angeblich technisierten und arbeitskräftearmen Konkurrenzhafen zutrifft.

In Rotterdam benutzt man für die verschiedenen Umschlagbereiche angemessene, aber veraltete Technik, die viel Personal erfordert. Nur der vorderste Bereich mit großer Wassertiefe für die großen Tanker und Containerschiffe ist mit modernen Containerbrücken auf einer im Meer aufgespülten Insel ausgerüstet. Dahinter findet auf 25 Kilometer entlang der Rheinmündung die Verteilung von Schüttgut, Schwergut und Containern statt – mit technisch veralteten, kleineren Containerbrücken, relativ kleinen Containercarriern, teilweise fest installierten Kränen. Sie sind dem spezifischen Umschlag auf kleinere Schiffe angemessen, teilweise wohl dem Hamburger Hafenbetrieb abgekauft wurden, erfordern aber viel mehr Arbeitskräfte und Fachpersonal als im Hamburger Hafen mit den vier konzentrierten Cont-

ainerterminals auf kleinerer Fläche, die einen höheren Automatisierungsgrad haben als die meisten Rotterdamer Hafengebiete.

Rotterdam hat sehr pragmatisch seine Anlagen auf das ausgerichtet, was diesen Hafen als ersten kontinentalen Anlaufpunkt auszeichnet und nicht Geld für eine Technik ausgegeben, die der Hafen nicht braucht und das an anderer Stelle fehlt: Die meisten Container werden dort von Schiff zu Schiff umgeladen, um über die europäischen Wasserstraßen verteilt zu werden. Die geringste Zahl landet für den direkten Verbrauch oder Produktion in der 600.000 Einwohner*innen großen Stadt und in der Region.

Hamburg hat im Gegensatz zu Rotterdam eine andere Qualität – ein Drittel der einkommenden Container werden hier abgeladen, um deren Inhalt hier zu konsumieren oder in weiterer Produktion zu verbrauchen. Dieser Containerumschlag ist auf Hamburg und die Metropolregion gerichtet und nutzt deshalb den Wasserweg über die Elbe, weil 100 Kilometer Schiffstransport weniger als ein Zehntel dessen kostet, was der Transport eines Containers auf gleicher Strecke über Land auf Schiene oder Straße kostet.

Die Umstrukturierung des Containerverkehrs in den letzten Jahren spricht dagegen, dass Hamburgs frühere Umschlagszahlen wieder erreicht oder übertroffen werden können – auf welche Weise auch immer. Die Europäische Gemeinschaft hat in den letzten Jahrzehnten erhebliche Mittel für den Ausbau der Häfen für die Containerschiffahrt ausgegeben, die vor allem im Mittelmeer und im Raum der Ostsee ganz andere Verkehrsströme bewirken. Die Schiffe, die jetzt Container aus dem interkontinentalen Transport über das Mittelmeer verteilen, werden nicht den Umweg über Hamburg nehmen, um ihr Ziel zu erreichen. Noch dramatischer hat sich der Ausbau der Wasserstraßen und Häfen im Ostseeraum ausgewirkt – und wird sich in Zukunft weiter auswirken. Während früher Schiffe nach Hamburg kamen, um auf kleine Schiffe umzuladen und über die Nordsee und den Nord-Ostsee-Kanal in die Ostsee gelangten, wird dieser Verkehr in Zukunft verstärkt direkt von den Tiefwasserhäfen an der Nordsee in die Ostsee stattfinden, weil diese Wasserwege und Häfen verbreitert und vertieft worden sind. Oder sich im Ausbau befinden.

Statt Tiefwasserhafen große Containerschiffe und Elbvertiefung mit gestörtem Personen- und Gütertransport

Hamburg hat sich von MSC und seinen zeitweise Verbündeten breitere und tiefer gehende Containerschiffe aufzwingen lassen, die an Tiefwasserhäfen entladen werden sollten. Sinnvoll wäre als Reaktion die Konzentration auf einen Anlaufpunkt in Europa mit Tiefwasserhafen gewesen, um von dort aus die

Weiterverteilung der großen Containermenge über kleinere Containerschiffe und Barges zu organisieren, die die Feinverteilung in Europa übernehmen.

Wenn man nicht Rotterdam als einzigen Containerhafen mit der ausreichenden Ausrüstung für diese Containerschiffe akzeptiert, sondern einen Anlaufpunkt an der deutschen Küste für erforderlich hält, dann hätte das ein Tiefwasserhafen direkt an der Nordseeküste sein müssen, der durch politische Absprachen zwischen den Bundesländern und der Bundesregierung hätte zustande kommen können und müssen.

Mit der Bevorzugung einer Reederei und mit dem Abwerben der MSC-Zentrale aus Bremen hat der Hamburger Senat die Möglichkeiten einer für alle notwendigen Kooperation der norddeutschen Häfen um einen Standort für einen sinnvollen Tiefwasserhafen zerstören lassen. Und sich stattdessen mit einer Reederei eingelassen, die keine Rücksicht auf die Hamburger Politik nehmen und ihre Interessen energisch durchsetzen wird – so zukunftslos sie auch sein mögen.

Der Hamburger Senat hat sich für die schlechteste denkbare Variante entschieden: keine Kooperation mit europäischen Häfen, keine Vereinbarungen mit den norddeutschen Häfen darüber, einen eigenen Tiefwasserhafen an der Elbmündung anzulegen, sondern die Elbe Richtung Hamburg in eine Schiffsautobahn zu verwandeln, die dennoch nur sehr selten für wenige Stunden von den großen Schiffen halbbeladen benutzt werden kann. Das hat den für die Stadt so wichtigen Fluss schwer geschädigt, die Umwelt belastet und langfristig vermutlich gar zerstört. Die letzte Elbvertiefung war eine teure und unnötige Maßnahme, die sich durch den Kampf gegen das Reedereioligopol und eine Kooperation der norddeutschen Häfen hätte vermeiden lassen. Die schädliche Wirkung eines Mitbeteiligten an diesem Reedereioligopol hat der Senat verewigt und zum Maßstab Hamburger Hafenpolitik gemacht.

Vor einigen Jahren ist die zerstörerische Wirkung der Elbvertiefungen auf die Fundamente der Speicherstadt sichtbar geworden. Die Holz-Pfähle, auf denen die Speicherstadt und alle anderen Bauten im Hafen bis in die 1970er-Jahre gegründet wurden, vergammelten an ihren Köpfen, weil sie lange Zeit nicht mehr mit Wasser bedeckt waren. Die Ausbaggerung der Elbe zu einem tieferen Fahrwasser bis nach Hamburg hatte die Flutcharakteristik verändert. Die Flut läuft später auf und überspült die Pfähle der Speicherstadt nur im letzten Moment. Nach dem Stauwasser fließt das Wasser bei Ebbe schneller wieder ab und nimmt Sand und Sedimente in hoher Geschwindigkeit mit. Weil die Holzpfähle deshalb längere Zeit trocken liegen, vergammeln die Pfähle, auf denen Gebäude und Kaimauern stehen. Die Hafengebauer hatten das bereits kurz nach der letzten Elbvertiefung bemerkt und schützten die Pfähle der Speicherstadt durch Rammen von Spundwänden und ande-

ren Vorrichtungen. Aber überall da, wo diese Sicherung wie in der Speicherstadt mit Millionen-Aufwendungen nicht erfolgte, wo das Wasser die Köpfe der Holzpfähle nicht mehr schützen kann, vergammeln die Grundpfeiler der Hamburger Hafenanlagen.

Durch die Elbvertiefung für die großen Containerschiffe wurden nicht nur Hafenanlagen zerstört, sondern es gingen durch Veränderung der Flutcharakteristik die Möglichkeiten verloren, das Elbrevier für den Personen- und Gütertransport zu nutzen. Weite Flächen des Hafens fallen sehr rasch trocken und werden nur kurze Zeit von Wasser mit einer Tiefe überdeckt, die Schiffsverkehr möglich macht.

Die Elbvertiefung hat die Standortvorteile des Hamburger Hafens im Vergleich zu Rotterdam und Antwerpen nicht genutzt, nämlich die 100 Kilometer größere Nähe zu Endverbraucher*innen und -konsument*innen der Waren. Im Gegenteil: Die Elbvertiefung hat das Verteilungssystem über die Elbe und dessen Nebenflüsse und Häfen zugunsten einer Schiffsautobahn beeinträchtigt, die nur wenigen nützt und vielen schadet, weil sie Transporte über die Elbe nur noch an wenigen Stunden des Tages zulässt. Die vertiefte Elbe gleicht auf den 100 Kilometern von der Elbmündung bis Hamburg einer Straße, die nur zweimal pro Tag für einige Stunden überquert werden kann.

Der Preis von 225 Millionen Euro, den MSC für die Macht über drei der vier Hamburger Containerterminals zahlen will, deckt gerade einmal für ein bis zwei Jahre die Kosten für den Erhalt des vertieften Elbfahrwassers von mindestens 120 Millionen Euro pro Jahr. Wenn man die Steuern berechnet, die MSC dort nicht zahlt, wo die Kosten entstehen, sondern in der Schweiz, in Zypern oder Luxemburg, wenn man die Milliarden Euro berechnet, die die Elbvertiefung verschlungen hat, und die hundert Millionen Euro, die der Erhalt größerer Fahrwassertiefe jedes Jahr erfordert, und wenn man die Schäden betrachtet, die das von MSC erzwungene tiefere Fahrwasser an den nicht geschützten Fundamenten im ganzen Hafenbereich und die Verkehrsbehinderung, die das Trockenfallen von Hafenbecken zur Unzeit verursacht, und wenn man das Risiko betrachtet, das MSC mit jeder Fahrt eines großen Containerschiffes über die Elbe nach Hamburg eingeht, dann dürfte MSC nicht über drei der vier Containerterminals Hamburgs verfügen und den dahinterliegenden Eisenbahnbetrieb der HHLA, sondern dann müsste ein erheblicher Teil von MSC der Freien und Hansestadt Hamburg gehören.



Und alles ohne jede Sicherheit!

Sicherheitslücke 1: Benko grüßt vom Elbtowerstumpf

MSC hält seine Anteile an der HHLA über mehrere steuermindernd eingeschaltete Zwischengesellschaften, die nicht veröffentlichungspflichtig sind, nicht nach dem Geldwäschegesetz geprüft wurden und die als GmbHs jederzeit verkauft werden können. Die Aktien der HHLA sollen nicht direkt von MSC erworben und die Gegenleistungen von MSC erbracht werden, sondern über eine GmbH mit Sitz in Zypern, über eine Tochtergesellschaft GmbH aus Luxemburg, über eine Firma mit Sitz in München gehalten werden, der mittlerweile wegen der Kritik daran nach Hamburg verlegt worden ist. Solche Verschachtelung über zwei Tochterfirmen in Steuerparadiesen mit einer losen Kontrolle der Herkunft der eingezahlten Mittel, die als GmbHs ihre Kapital- und Besitzverhältnisse nicht veröffentlichen müssen, können bekanntermaßen der Steuervermeidung, der Steuerhinterziehung und der Wäsche von Schwarzgeld dienen. Die Vermögensverhältnisse des Bankrotteurs René Benko, dem der Senat ebenfalls traute und dessen Grundstücksbewertungen nur dazu dienten, weitere Kredite einzuwerben, sind kristallklar im Vergleich zu denen der Familie Aponte.

Weil weder MSC noch die Tochtergesellschaften Daten über Kapital und Geschäftsentwicklung veröffentlichen müssen und die Familie Aponte nur veröffentlichen will, wozu sie gesetzlich verpflichtet ist, bleibt fraglich, wie

Verhandlungskommission und Senat sicherstellen wollen, dass die Bestimmungen des Geldwäschegesetzes und des Sanktionsregimes gegen russische Oligarchen eingehalten werden.

Die Verschachtelung birgt zudem jede Menge Risiken für das Stimmverhalten und ökonomische Gebaren des Aktienhalters. Die Konstruktion sichert zwar der MSC bzw. der Familie Aponte starken Einfluss auf die HHLA, nimmt aber umgekehrt das Familienvermögen nicht in Haftung, weil zwei Gesellschaften mit beschränkter Haftung dazwischengeschaltet sind. Um es in einem bekannten Bild zu sagen: Die Verhandlungsdelegation hat sich mit dem Klang des Geldes und der Vorführung eines undurchsichtigen Geldsackes abspeisen lassen, auf den der Vertrag keinerlei Zugriffsrechte garantiert. Auch die Veräußerung der Familienanteile und der zwischengeschalteten GmbHs an beliebige Dritte kann nicht ausgeschlossen werden.

Sicherheitslücke 2:

Die Kette Schiff-Hafen-Eisenbahn unter einer Kontrolle

2022 belegte die US-Drogenbehörde MSC mit einer Strafe von 700 Millionen US-Dollar, weil das Unternehmen von der Drogenmafia unterwandert worden war, und MSC-Angestellte jahrelang Kokain auf den Südamerika-Routen schmuggelten. MSC wehrte sich gegen die Vorwürfe, weil bei aller Voraussicht der Schmuggel durch interne Beteiligte nicht hätte vermieden werden können.

Was wird erst passieren, wenn die Reederei MSC nicht nur die Fahrt der Containerschiffe kontrolliert, sondern auch darüber bestimmt, ob und wie genau die Ladung beim Umschlag im Hafen kontrolliert wird und beim Verladen auf die Waggons der Metrans? Die durchgehende Kontrolle eines Unternehmens über die Kette Schiff, Hafen und Eisenbahn ist eine Einladung, den Schmuggel von Drogen und Waffen viel problemloser zu organisieren.

Sicherheitslücke 3: Lascher brauchen wir nicht

Kaum, dass sich das Kaufangebot von MSC durchgesetzt hatte, begann COSCO ein Spiel mit der Sicherung der Ladung. Die chinesische Reederei will 2024 die Container an Bord von Feederschiffen nicht mehr durch professionelle Lascher einer Fremdfirma befestigen lassen, sondern von der Schiffsbesatzung. Schon heute ist erkennbar, dass MSC diesen Weg auch gehen wird, um schneller und billiger abgefertigt zu werden. Dabei wird die Sicherheit von Schiff und Besatzung aufs Spiel gesetzt, weil keine unabhängige Firma mehr für die Sicherung der Ladung sorgt.

Ein beispielloses Verfahren

Die Missachtung der parlamentarischen Rechte der Bürgerschaft, die illegitime Art der Nicht-Beauftragung der Verhandlungskommission aus SPD-Senator*innen und die Fehler in der Vertragsaufbereitung sind durch Anfragen an die Hamburgische Bürgerschaft mittlerweile sichtbar geworden.

Der HHLA-Vorstand und der Aufsichtsrat haben den Verkauf an MSC in einer »begründeten Stellungnahme« insgesamt befürwortet, auch wenn der zuvor geschlossene Zusammenarbeitsvertrag die Lücken des Vertragswerks offenlegte, und die Vorstandsvorsitzende den Verkauf an MSC nicht für notwendig hält.

Durch Drohung mit einem Squeeze-out der letzten 10% der Aktienhalter, also eines Drittels der freien Aktieninhaber insgesamt, haben MSC und Senat jetzt 92,3% der Aktien erwerben können.

Aber die Entscheidung der Bürgerschaft steht noch aus über diesen Handel mit einem Privateigentümer MSC, der fortan die Geschicke der HHLA gestalten soll. Es ist zu hoffen, dass Hamburgs Bevölkerung, Hamburgs Zivilgesellschaft und ihre dem Sozialen, der Ökologie und anderen Werten verpflichtete Organisationen und Parteien die Drucksache über den Verkauf der HHLA an die größte Containerreederei der Welt genau studieren und mit ihren Interessen und Wünschen für die Zukunft vergleichen. Dann sollten viele zu dem Schluss kommen: Kein Verkauf des Hamburger Hafens und der HHLA an MSC!

Informationsquellen

Das von MSC und der Verhandlungskommission des Senates vereinbarte Kaufangebot ist in der von der Bafin veränderten Form abrufbar: poh-ffer.de/download/companies/ma3006/3006_01offer/PoH_SE_Angebotsunterlage.pdf. Die gemeinsame begründete Stellungnahme des Vorstands und des Aufsichtsrats der HHLA ist abrufbar unter hlla.de/beteiligung-msc; und hlla.de/fileadmin/download/231106_Gemeinsame_Begruendete_Stellungnahme_HHLA_DE.pdf mit der Stellungnahme des Konzernbetriebsrats der HHLA vom 3. November 2023.

Die Vorstandsvorsitzende der HHLA Angela Titzrath erläutert in einem Interview mit dem Hamburger Abendblatt [HA Mi. 8.11.2023 S. 21] ihre Sicht auf die Vereinbarungen.

Rede von Jürgen Bönig bei ver.di-Kundgebung Rathausmarkt 11.11.2023: www.sozonline.de/2023/11/die-interessen-von-msc-sind-nicht-die-interessen-der-stadt-hamburg-und-ihres-hafens/.

Die Hamburgische Bürgerschaft soll eine Drucksache zum MSC-HHLA-Deal im

Januar 2024 zugestellt bekommen und in erster und zweiter Lesung bis voraussichtlich April 2024 behandeln. Bürgerschaftsdebatten zu MSC-HHLA fanden am 27. September, 8. November und 6. Dezember 2023 (siehe mediathek.buergerschaft-hh.de) nach Antworten auf Schriftliche Kleine Anfragen (SKA) statt:

Anfragen der Linken:

22/13317 vom 25.10.23: Unser Hafen ist nicht euer Casino! Handlungsfähigkeit der Stadt in Bezug auf den Hafen sichern, HHLA-Aktien aufkaufen.

22/13474 vom 08.11.23: Speicherstadt und weitere Immobilien sichern: Gründung einer neuen städtischen Gesellschaft mit den Immobilien aus den S-Aktien der HHLA.

22/13615 vom 28.11.23 Schmutziger Hafen-Deal an Beschäftigten vorbei: Sanktionen statt Dialog mit den Hafearbeiter*innen?

22/13608 vom 28.11.23 MSC-Deal – welche Aktien werden verkauft?

22/13651 vom 1.12.23 MSC-Deal – welche Investitionen bei der HHLA werden geplant und welche bisher nicht vorgenommen?

Anfragen der CDU:

22/13033 vom 25.9.23: Warum hat der Senat MSC als strategischen Partner für den Hamburger Hafen ausgewählt?

22/13200 vom 17.10.23 Was beabsichtigt MSC mit seinem erneuerten Übernahmeangebot?

22/13262 vom 27.10.2023: Warum wurde der MSC-Deal nicht öffentlich ausgeschrieben?

22/13706 vom 8.12.23 Verfolgen Senat und HGV beim MSC/HHLA-Deal eine abgesicherte Exit-Strategie für den Fall der Fälle?

Eingabe gemäß Artikel 28 der Hamburger Verfassung vom 13. November 2023: Der Senat soll den geplanten Hafen-Deal mit MSC der EU-Kommission zur Prüfung auf seine Vereinbarkeit mit EU-Beihilferecht vorlegen.

Folgen der Vertiefung der Fahrrinne behandelt auch www.lunapark21.net/versammelt-und-versendet/.

Mark Pieth & Kathrin Betz: Seefahrtsnation Schweiz, Vom Flaggenzwerg zum Reedereiriesen, Zürich salis 2022.

Marc Iseli: Wie die Balkan-Drogenmafia die Genfer Reederei MSC infiltrierte, Handelszeitung 20.12.2022.

VSA: Arbeitskämpfe



Claus-Jürgen Göpfert

»Wer nicht hören will, wird bestreikt!«

Jürgen Hinzers Arbeitskämpfungsgeschichten in der Gewerkschaft NGG seit 1979

Mit einem Vorwort von Freddy Adjan

216 Seiten | € 16.80

ISBN 978-3-96488-122-9

Erzählt wird die Geschichte ausgewählter Streiks aus der Sicht von Zeitzeugen aus den Betrieben und aus der Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten (NGG).

Prospekte anfordern!

VSA: Verlag

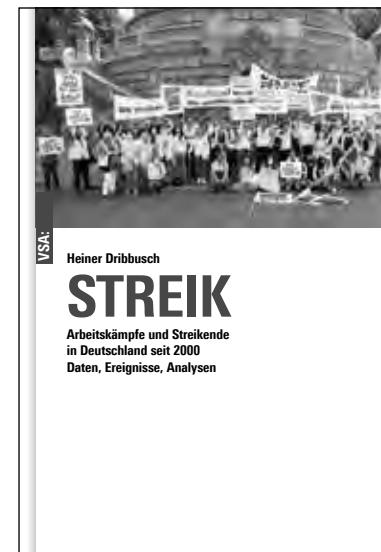
St. Georgs Kirchhof 6

20099 Hamburg

Tel. 040/2809 5277-0

Fax 040/ 2809 5277-50

E-Mail: info@vsa-verlag.de



Heiner Dribbusch

STREIK

Arbeitskämpfe und Streikende in Deutschland seit 2000 –

Daten, Ereignisse, Analysen

376 Seiten | Hardcover | € 29.80

ISBN 978-3-96488-121-2

»Generell am Thema Interessierte finden eine umfassende Darstellung des Streikgeschehens der vergangenen 20 Jahre. Das gewerkschaftliche Publikum profitiert von der detaillierten Analyse und Beurteilung zahlreicher Streiks und der Möglichkeit des Vergleichs über den Zaun des eigenen Organisationsbereichs hinweg. Wissenschaftlich Interessierte werden die enge Verknüpfung aus empirischer Darstellung und zusammenfassenden Analysen zu schätzen wissen.«

(Reinhard Bispink, WSI-Mitteilungen 5/23)

www.vsa-verlag.de

VSA: Zeitenwenden



Axel Troost (†)/Rudolf Hickel/
Norbert Reuter (Hrsg.)
**Soziale Kipppunkte, bedrohte
Existenzen, wachsende Armut**
Alternativen zu Geldentwertung
und Kaufkraftverlusten
160 Seiten | € 14,80
ISBN 978-3-96488-175-5

Ärmere Menschen können die Kaufkraft-
verluste aufgrund steigender Preise schon
heute kaum noch kompensieren. Was ist
dagegen zu tun?

Prospekte anfordern!

VSA: Verlag
St. Georgs Kirchhof 6
20099 Hamburg
Tel. 040/2809 5277-0
Fax 040/ 2809 5277-50
E-Mail: info@vsa-verlag.de



Frank Deppe
Zeitenwenden?
Der »neue« und der »alte« Kalte Krieg
176 Seiten | € 14,80
ISBN 978-3-96488-197-7

Ist die von Bundeskanzler Olaf Scholz
proklamierte »Zeitenwende« eine Wie-
derholung des »alten« Kalten Krieges und
seiner Gefahren? Was ist ähnlich, wo liegen
die Unterschiede? Welche Gefahren lauern
in den Großkonflikten einer absteigenden
(USA) und einer aufsteigenden Großmacht
(China)? Haben wir es also mit einem
Epochenbruch zu tun, der mit anderen Ver-
werfungen der Weltökonomie zurecht-
kommen muss als nach 1945? Was bedeutet es,
wenn wir diesmal keinen Sieger? Und was
heißt das für die progressiven Kräfte hier
und in aller Welt?

www.vsa-verlag.de

Sozialismus.deAktuell: ohne Paywall – täglich aktualisiert!

- 👉 **Kommentare & Kurzanalysen zu aktuellen ökonomischen & politischen Ereignissen**
- 👉 **Inhaltsverzeichnis des aktuellen Heftes & drei Leseproben eine Woche vor der Printausgabe**
- 👉 **Dossiers zu aktuellen Ereignissen & Themen**
- 👉 **News, Tipps & Veranstaltungshinweise**
- 👉 **Archiv aller Inhaltsverzeichnisse, Kommentare & Leseproben aller erschienenen Hefte seit 2001**
- 👉 **Jahresregister seit 2001 als pdf-Dateien**
- 👉 **Links zu neuen VSA: Büchern**