

## Arbeitnehmervertreter der HAPAG-Lloyd:

### Verkaufsankündigung der Stadt Hamburg völlig unverständlich

Am Morgen des 13.09.2023 haben Vertreter des Hamburger Senats mitgeteilt, 49,9% an der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA AG) an die Schweizer Firma Mediterranean Shipping Company (MSC) veräußern zu wollen. Die restlichen 50,1 % sollen bei der Hansestadt verbleiben.

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG äußern ihr Unverständnis über diese Ankündigung. Hapag Lloyd ist seit vielen Jahren Partner der Stadt Hamburg und Anteilseigner am CTA.

Die Umschlagmenge, die Hapag Lloyd im Heimathafen Hamburg umschlägt, sind deutlich über 2 Millionen Container, rund ein Drittel des Umschlagsvolumens im Hafen Hamburg. Dazu kommen noch die Mengen der mit HAPAG-Lloyd kooperierenden Reedereien. Der Umschlag von MSC bei der HHLA ist bisher deutlich geringer, MSC nutzt andere Terminals im Hamburger Hafen.

In den letzten Jahren sind Milliardengewinne von Hapag Lloyd an die Stadt Hamburg als Anteilseigner gezahlt worden. Diese hätten in die öffentliche Infrastruktur bei der HHLA investiert werden können, um das Unternehmen zukunftsfähiger zu machen. So müsste es nicht den geplanten Ausverkauf von insgesamt 49,9% an MSC geben.

Ob es sich bei den zugesagten Containermengen um **zusätzliche** Fracht handelt, ist bei allen Aussagen der Politiker nicht klar geworden. Und wenn, dann geht es in 8 Jahren wohl nur um rund 400.000 TEU als zusätzliche Menge.

Mit der Realisierung dieser Ankündigung gewinnt einer der größten Konkurrenten von Hapag Lloyd, die Schweizer Firma MSC, maßgebenden Einfluss auf die Entscheidungen im Hamburger Hafen, dem Heimathafen der Hapag Lloyd.

Wir fordern den Hamburger Senat auf, besser gemeinsam mit anderen Häfen der Deutschen Bucht endlich einen handlungsfähigen Zusammenschluss im Rahmen der nationalen Maritimen Strategie zu organisieren. Jede Privatisierung von öffentlicher Infrastruktur macht gemeinsames Handeln schwieriger, weil private Einzelinteressen an einzelnen Standorten besonders im Vordergrund stehen. Dies nutzt keiner nationalen Strategie, sondern den privaten Eigentümern, wie dann zum Beispiel der schweizerischen MSC.