



Der Hafen ist kein Casino

Hamburg: Ausverkauf des Hafenkerns – von Gaston Kirsche*

In: *express* 11/2023

Seitdem Hamburgs Senat überraschend verkündete, dass die Reederei MSC fast die Hälfte des stadteigenen Hafenkonzerns HHLA (Hamburger Hafen und Logistik AG) kaufen will, sind die Beschäftigten beunruhigt. Denn es geht nicht um eine x-beliebige Beteiligung, sondern um den Ausverkauf des Hafenkerns, trotz gegenteiliger Senatsbeteuerungen.

Am Hamburger Hafen hängen in der Region etwa 140.000 Arbeitsplätze, direkt im Hafen sind es über 10.000 Beschäftigte – alleine 3.200 bei der HHLA im Containerumschlag, etwa 1.000 beim Gesamthafenbetrieb, plus 400 Lascher, die Container festmachen, sowie etwa 3.200 Beschäftigte, die bei der Firma Eurogate arbeiten, die ebenfalls ein großes Containerterminal betreibt. Die gesamten privaten Firmen der Hafenvirtschaft und Reedereien, die Hamburg anlaufen, kooperieren mit der HHLA, viele sind unmittelbar von der HHLA abhängig.

Insgesamt arbeiten im HHLA-Konzern 6.700 Beschäftigte, 2003 wurde die HHLA in einzelne GmbHs aufgespalten. »Ziel war es seinerzeit, Beteiligungen an einzelnen Terminals zu ermöglichen«, erläutert Sonja Petersen, Betriebsrätin und ver.di-Vertrauensfrau bei der HHLA im Gespräch. »Es gab die Erwartungshaltung, dass sich durch die Beteiligung von Partnern, im Wesentlichen von Reedern, Abfertigungsmenge und weiteres Geschäft an Terminals binden ließe. Wir kennen das Thema Terminalbeteiligungen also«.

Anders als die Beteiligungen an einzelnen Firmen blieb die HHLA-Holding als Dach der einzelnen GmbHs bis 2006 komplett im Besitz der Stadt. Dann wollte der Senat unter Ole von Beust (CDU) die HHLA wie viele andere städtische Betriebe um jeden Preis privatisieren: »Der damalige CDU-Senat hat bereits 2006 versucht, die HHLA erst an die Deutsche Bahn und später an andere Anbieter zu verkaufen, seinerzeit wollte man ebenfalls nur knapp über 50 Prozent der Aktien behalten«, erinnert sich Sonja Petersen. »Die Beschäftigten haben sich auch 2006/2007 vehement gegen den Verkauf der HHLA gewehrt, so dass diese Versuche scheiterten.« Auch SPD und die Grünen waren 2006 gegen einen Komplettverkauf. Nur rund 30 Prozent der Aktien wurden anschließend in den Streubesitz verkauft. »Danach war ein Verkauf der HHLA über viele Jahre kein Thema mehr«, so Sonja Petersen: »Für uns als Beschäftigte war und ist es wichtig, dass die HHLA ein öffentliches Unternehmen und der Einfluss der Freien und Hansestadt Hamburg auf die Unternehmens- und damit auch die Hafenvolkpolitik erhalten bleibt«.

Von Beteiligungen an einzelnen Terminals ...

Die HHLA betreibt im Hafen neben weiteren Betrieben drei große Terminals. Statt des Komplettverkaufes kam es zur Beteiligung von Reedereien an zwei der drei Terminals der HHLA: Die Hamburger Reederei Hapag-Lloyd ist seit Langem mit 25,1 Prozent am Containerterminal Altenwerder (CTA) beteiligt; nach langwierigen Querelen und Debatten kaufte sich im Juni die chinesische Reederei COSCO mit einer Minderheitsbeteiligung von 24,99 Prozent am Containerterminal Tollerort (CTT) ein. So gibt es an zwei von drei Terminals bislang Reedereibeteiligungen, nur am Containerterminal Burchardkai (CTB) noch nicht. Dort gab es gegen

eine Beteiligung einer Reederei, in diesem Fall CMA/CGM im Besitz der Familie Saáde aus Marseille, 2018 massiven Widerstand der Belegschaft – Bürgermeister Tschentscher hatte dem Vorstand von CMA/CGM bei einem Besuch in Marseille eine Beteiligung am Containerterminal Burchardkai angeboten, aber nicht mit dem starken Widerstand gerechnet. »Statt jetzt aber dort eine weitere Reederbeteiligung hereinzuholen, soll gleich die ganze HHLA verkauft werden«, kritisiert Felix Pospiech, Gesamthafenarbeiter beim GHB, ver.di-Vertrauensmann und Betriebsrat. Dabei sind auch Beteiligungen an einzelnen Containerterminals unter den Hafentarbeiter:innen nicht unumstritten.

»Ich habe Beteiligungen immer kritisch gegenübergestanden, da zum einen die Handlungsfähigkeit des Unternehmens eingeschränkt wird und zum anderen die langfristige Bindung von Mengen und weiteren Geschäften eine Illusion ist«, so Sonja Petersen: »Die Beteiligung am CTA hat Hapag Lloyd nicht daran gehindert, große Dienste zu Eurogate nach Wilhelmshaven zu verlegen und die Beteiligung von Sea-Invest am Frucht- und Kühlzentrum hat nicht verhindert, dass dort keine Schiffe mehr abgefertigt werden«.

... hin zum geplanten Teilverkauf der gesamten HHLA

Als am 13. September 2023 morgens Hamburgs Bürgermeister Peter Tschentscher zusammen mit der Wirtschafts- und Hafensenatorin Dr. Melanie Leonhardt und Finanzsenator Dr. Andreas Dressel, alle drei von der SPD, zu einer Pressekonferenz luden, wusste niemand, worum es gehen würde. Es war ein Paukenschlag für Hamburgs Wirtschaft: Der Einstieg der weltweit größten Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC), mit Sitz in Genf, in die Hamburger Hafen und Logistik AG. Die wird zwar an der Börse gehandelt, aber bisher sind nur 31 Prozent der Aktien im Streubesitz, 69 Prozent besitzt die Stadt Hamburg über ihre Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV). Diese Aktienverteilung galt lange als unveränderlich.

Die HHLA solle eine neue Gesellschafterstruktur bekommen, verkündete Tschentscher: Zwischen dem Senat und der Reederei MSC sei nach nicht öffentlichen Verhandlungen im kleinen Kreis eine rechtliche Vereinbarung geschlossen worden, ein Memorandum of Understanding: Die MSC werde in Zukunft über eine Tochter 49,9 Prozent der Anteile halten, die Stadt verringere ihren Anteil auf 50,1 Prozent.

Die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE, eine hundertprozentige mittelbare Tochtergesellschaft der MSC, hat jetzt den Aktionär:innen ein Barangebot zum Erwerb sämtlicher Stückaktien gegen Zahlung von 16,75 Euro gemacht. Sobald das MSC-Tochterunternehmen die Stückaktien besitzt, wird die Stadt Hamburg ihr weitere 19 Prozent der Aktien verkaufen und die städtische Beteiligung so auf 50,1 Prozent absenken. Alle A-Aktien sollen in die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE überführt werden und die städtische Beteiligung in Form der HGV dann 50,1 Prozent an der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE halten.

Bürgermeister Tschentscher sprach von einer »strategischen Partnerschaft der Stadt Hamburg mit einer der weltweit führenden Reedereien«, diese sei »ein Meilenstein in der weiteren Entwicklung unseres Hafens«. Außer dem Bürgermeister und den beiden Senator:innen, ebenfalls SPD, sprach nur noch der CEO von MSC, Søren Toft, auf der Pressekonferenz. Es klang ähnlich blumig: »Hamburg wird ein Knotenpunkt im internationalen Netzwerk von MSC«, versicherte Søren Toft: »Wir werden uns in Zukunft stärker auf Deutschland und Hamburg konzentrieren«. MSC werde seine Deutschlandzentrale nach Hamburg verlegen und die Mitarbeiterzahl auf 700 mehr als verdoppeln. Toft versprach, über die Containerterminals der HHLA ab 2031 eine garantierte Menge von einer Million Standardcontainern (TEU) jährlich umzuschlagen.

Aber MSC hat bereits eine Beteiligung am Containerterminal NTB in Bremerhaven, einer Tochter von Eurogate. Menge von dort nach Hamburg zu verlagern macht betriebswirtschaftlich keinen Sinn, weil die Auslastung des Terminals in Bremerhaven dadurch schlechter würde. Das gleiche gilt innerhalb Hamburgs: Der vierte große Containerterminal im Hamburger Hafen gehört ebenfalls Eurogate. Dort wird derzeit noch viel Ladung von MSC-Schiffen umgeschlagen. Diese Ladung von einem Eurogate- an ein HHLA-Terminal zu verlagern, ist keine Lösung für die geringe Auslastung des Hamburger Hafens.

Der ganze Hafen ist betroffen

»Von diesem geplanten Ausverkauf sind nicht nur alle HHLA-Betriebe, sondern auch Eurogate und der GHB betroffen«, schreibt der BR der HHLA in seinem »Info« vom September: »Das Angebot von MSC, zusätzliche Menge nach Hamburg zu bringen, lässt die Vermutung zu, dass dies durch die Verlagerung von Eurogate zur HHLA geschieht. Das führt dazu, die im Hafen Beschäftigten zu spalten, und ist ein Affront gegen uns alle«.

MSC kann sogar europaweit Ladung zwischen Häfen verschieben und diese so gegeneinander ausspielen: Gerade hat MSC 80 Prozent des Containerterminals TMT in Triest gekauft, von der T.O-Delta-Gruppe im Besitz der Familie Maneschi. Dort sind gerade vier Containerbrücken der neuesten Generation zur Abfertigung der derzeit größten 24.000-TEU-Schiffe bestellt worden. Ein solches Mega-Containerschiff hat MSC gerade dort abgefertigt. Diese Schiffe können den Hamburger Hafen nicht voll beladen anlaufen, da die Elbe für ihren Tiefgang zu flach ist. Vom Hafen Triest aus können Süd- und Mitteleuropa bedient werden, in direkter Konkurrenz zum Hamburger Hafen. Und MSC zeigt in Triest bereits seine Macht: »Wenn wir nach Triest schauen, so berichtet der Geschäftsführer des dortigen Arbeitskräftepools, der Agenzia per il Lavoro Portuale del porto di Trieste s.r.l, dass MSC derzeit einen erheblichen Druck auf das Management zur Ergebnis- und Produktivitätssteigerung ausübt«, erläutert Felix Pospiech im Gespräch, und fährt fort: »Das schlägt zwar derzeit noch nicht auf die Beschäftigten durch, das ist aber nur eine Frage der Zeit«.

MSC – Eine der Reedereien, die den Weltmarkt beherrschen

»Es sind wenige große Reedereien, welche den Weltmarkt der Seetransporte beherrschen«, erläutert Jörn, seit Jahrzehnten Gesamthafenarbeiter beim GHB: »Und es sind Familienbetriebe von Milliarden.« Maersk, bis vor kurzem weltgrößte Reederei, gehört der Familie Möller in Dänemark, die mittlerweile weltgrößte Reederei MSC mit Sitz in Genf gehört der italienischen Familie Aponte, geschätztes Firmenvermögen derzeit: 60 Milliarden Euro. Zu MSC gehören neben der Handelsreederei unter anderem die Kreuzfahrtreederei MSC Cruises mit 19 großen Schiffen, die Fährrederei SNAV, und über die im Jahr 2000 gegründete Terminal Investment Limited (TiL) 62 Containerterminals in 30 Ländern. Hamburg wäre der Hafen Nummer 63, in dem MSC Anteile besitzen würde. Außerdem, so zählt Jörn auf, »besitzt MSC eine Fluglinie, das Logistikunternehmen Medlog und das Bahnunternehmen Medway«. Im Inland gehören MSC mehr als 20 sog. dry ports (Trockenhäfen), d.h. an Häfen angebundene Güterverkehrszentren im Hinterland zur Lagerung und Verteilung auf Schiene und Straße, sowie über 30 Eisenbahn-Containerterminals. Bereits jetzt ein gigantisches Logistikimperium.

Insbesondere die Eisenbahnlogistik Metrans der HHLA würde der Reederei die Marktführung beim Transport von Containern über die Schiene in Europa verschaffen. Metrans stellt sich selbst so vor: »Die METRANS-Gruppe als HHLA-Tochterunternehmen stellt hochfrequente Bahnverbindungen mit Seehäfen an der Nordsee und der Adria her. Das Unternehmen ist Marktführer für Containertransporte im Seehafenhinterlandverkehr mit Mittel-, Ost- und Südosteuropa«.

Die Milliardengewinne der großen Reedereien

Und in der Coronapandemie, schildert Jörn, hätten alle großen Reedereien gigantische Extraprofite in Milliardenhöhe eingefahren, die sie jetzt in Häfen und Logistik investieren würden – strategische Investitionen zur Beherrschung der Lieferketten: Eingesetzt zur Erhöhung der vertikalen Integration, indem sie ihre Lieferketten durch Aufkäufe von oder Beteiligungen an Hafenanlagen oder Käufe von Fluglinien etc. schließen. Gleichzeitig gibt es einen Trend zur Automatisierung in den Häfen, in dem Wahn, dadurch schneller und effizienter zu werden, obwohl dies nur den Flächenfraß und die Arbeitslosigkeit stärkt – eigentlich kontraproduktiv für die städtischen Interessen. Die Automatisierung erfordert aber hohe Investitionssummen, die öffentliche Betriebe häufig nicht aufbringen können oder wollen, da gilt dann der Verkauf der Betriebe als »Lösung« – auch aus Sicht des Hamburger Senats.

Der Hamburger Hafen ist grundsätzlich ein hochkomplexes Netz von ineinander verwobenen Interessen, die einerseits zentral vom Weltmarktgeschehen abhängig sind und andererseits

durch die Senatspolitik nicht gerade durchschaubarer gemacht werden: Warum etwa müssen städtische Liegenschaften von der HHLA bewirtschaftet werden, einem teilprivatisierten Betrieb, warum wird der Einfluss in der HHLA nicht genutzt, um eine Hamburger Hafenstrategie zu entwickeln? Der Senat betreibt eine Politik der Deregulierung, weltmarktorientiert und wachstumsfixiert, und zeigt andererseits mit der fehlenden länderübergreifenden und der fehlenden Hamburger Hafenstrategie, dass er nicht wirklich einen Plan hat – und so zum Spielball großer Reedereien werden kann, konkret unter ferner liefen: die weltweit 63igste Hafenbeteiligung von MSC.

Der Containerumschlag stagniert

Der Senat erhofft sich trotzdem durch den Einstieg von MSC einen An Schub für den kriselnden Hamburger Hafen: »Im bis vor wenigen Monaten noch gültigen Hafenentwicklungsplan wurde jahrelang von einem Umschlag von 25 Millionen TEU ab 2025 ausgegangen«, so Christian Warnke, Betriebsratsvorsitzender im Hafenbetrieb PGM: »Aber der jährliche Umschlag hat sich bei 8 bis 8,5 Millionen TEU eingependelt. Das ist Hamburgs Niveau, davon müssen wir ausgehen«. Stattdessen werde nur auf eine wachsende Umschlagsmenge gesetzt, ansonsten: »Es gibt kein Konzept für die qualitative Entwicklung des Hafens«, so Christian Warnke. Aber auch MSC könne kein Wachstum der Umschlagszahlen garantieren: »Die Ladung, deren Umschlag sie für Hamburg zusagen, müssen sie woanders abziehen«. Vor allem aus den Bremer Häfen, die so gegen Hamburg ausgespielt werden. Auch die Deutschlandzentrale, die MSC mit 700 Arbeitsplätzen nach Hamburg bringen will, wird dann von ihrem jetzigen Standort abgezogen – weg aus Bremerhaven. Ein Nullsummenspiel, bei dem Häfen, Kommunen und Beschäftigte gegeneinander ausgespielt werden und nur diejenigen gewinnen, die Vorteile von der Privatisierung haben: die großen Reedereien. »Die Mechanismen der Profitsteigerung sind überall im Kapitalismus gleich, auch in den Häfen«, so Christian Warnke. Umso größer war die Unruhe unter den Hafearbeiter:innen, als der Deal der Stadt Hamburg mit MSC bekannt wurde. Noch am selben Tag riefen die gewerkschaftlichen Vertrauensleute in den Hafenbetrieben die Kolleg:innen in allen drei Schichten zu Pausenversammlungen in den Kantinen an den Containerterminals zusammen.

Kritik am geplanten Verkauf an MSC

Im »HHLA-Betriebsratsinfo« vom September wurde der geplante Verkauf als »Coup vom Senat« kritisiert: »Dieser von langer Hand geplante Schlag gegen die Beschäftigten der HHLA, sowie des gesamten Hamburger Hafens, wird die Arbeitsbedingungen verschlechtern, die ohnehin wegen der fortschreitenden Automatisierung und momentanen Unterauslastung sehr unter Druck sind«. Es bestehe die Gefahr der Schwächung der Arbeitnehmervertretung.

»Die Nachricht wurde mit Entsetzen aufgenommen«, berichtet Felix Pospiech: »Die Beteiligung an den Versammlungen war sehr gut«. In den Hafenbetrieben sind zwischen 70 und 90 Prozent der Belegschaft bei ver.di organisiert, die Beschäftigten haben zuletzt vor einem Jahr kämpferisch für Lohnerhöhungen gestreikt. »Das war Geheimniskrämerei vom Senat, die Verkündung stieß in der Belegschaft auf Empörung, auf Unverständnis«, so Christian Warnke, der auch in gewerkschaftlichen Gremien bei ver.di aktiv ist: »Im Hafen gibt es das Selbstverständnis, dass man uns mitnimmt und wir informiert werden«. Zum Hafen gehöre die betriebliche Mitbestimmung. Etwas anders sieht dies Felix Pospiech: »Die Mitbestimmung sieht nicht vor, dass bei Geschäftsverhandlungen oder An- oder Verkäufen die Seite der Arbeit gefragt wird – zudem sind die handelnden Akteure Bürgermeister, Wirtschafts- und Finanzsenator:in keine Arbeitnehmerfreunde«. Norbert Paulsen, Betriebsrat bei der HHLA und als Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat der HGV erklärte, auch er sei »von der Nachricht über den Verkauf überrascht, aber nicht von der Geheimhaltung«. Seine Vermutung: »Der Senat sieht ver.di und die Betriebsräte nicht mehr als Machtfaktor – das war früher anders«. Er hat klare Vorstellungen, was besser ist: »Kein Verkauf, sondern Kooperation mit Eurogate in der Deutschen Bucht«.

Am 3. November 2023 veröffentliche der Konzernbetriebsrat der HHLA eine Stellungnahme zum geplanten Deal über den Einstieg von MSC bei der HHLA: »Die Art und Weise der

Verhandlungen in kleinstem Kreis ist einem solchen Vorhaben nicht angemessen und verprellt nicht nur die Beschäftigten und ihre Interessenvertretungen, sondern auch wichtige Kunden, darunter Hapag Lloyd und COSCO mit Beteiligungen an einzelnen Terminals. Die Verhandlungen wurden zudem laut Presseberichten ohne die Einbeziehung von Berater:innen mit Branchenexpertise geführt. Bei einem transparenteren Prozess hätten maritimer Sachverstand verschiedener Akteure genutzt und Alternativkonzepte geprüft werden können«. Der KBR spricht sich gegen das Übernahmeangebot aus und »erwartet, dass insbesondere die Freie und Hansestadt Hamburg in den weiterführenden Gesprächen mit MSC die im Folgenden aufgeführten Gefahren beherzigt, klar Stellung für die Interessen der HHLA und ihrer Belegschaft bezieht und keinem Deal zustimmt, dessen Risiken die Chancen bei Weitem übertreffen«. Der Konzernbetriebsrat fordert die Hamburgische Bürgerschaft am Schluss der detaillierten Kritik dazu auf, den Teilverkauf an MSC abzulehnen.

Druck auf die Beschäftigten

»Es geht uns als Beschäftigten natürlich um unsere Arbeitsbedingungen, unsere Arbeitsplätze und unsere Bezahlung, die sind aber auch ohne einen Verkauf an MSC erheblich unter Druck«, erläutert Sonja Petersen: »Die HHLA plant aktuell, auch ohne MSC Deal mindestens 500 Arbeitsplätze in den nächsten Jahren abzubauen, Arbeitszeiten sollen flexibilisiert und viele Arbeitsprozesse automatisiert werden«. Arbeitsverdichtung statt Hafenenwicklung, erklärt Jörn: »Der Senat holt sich die Reederei mit in die HHLA, um die Automatisierung voranzutreiben«. Bisher habe die HHLA zwar bereits auf verstärkte Rationalisierung und Arbeitsplatzabbau gesetzt, sei aber damit nur langsam vorangekommen. »Das Containerterminal Altenwerder ist zwar halbautomatisiert, aber im Hafen Rotterdam auf der Maasvlakte gibt es schon vollautomatisierte Terminale«, so Jörn. In Hamburg sei die Automatisierung aber schwieriger, weil der Hafen eng sei – ein Terminal kann nicht einfach daneben mit automatisierten Containerbrücken und Automated Guided Vehicles ohne Fahrer:innen (AGVs) neu gebaut werden, sondern wird Stück für Stück im laufenden Betrieb umstrukturiert: »Daran kann auch MSC nichts ändern«.

Bei der HHLA ging es bereits vor dem Einstieg von MSC um eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen: »Seit 1970 hatten wir bei der HHLA einen Mitbestimmungstarifvertrag, der dem Betriebsrat erweiterte Mitbestimmungsrechte bei Kündigungen und organisatorischen Maßnahmen gewährt hat«, erklärt Sonja Petersen: »Dieser Tarifvertrag wurde 2021 von der HHLA gekündigt und eine Nachwirkung wird bestritten – wir erleben also einen Rückschritt bei der Mitbestimmung durch Arbeitnehmervertreter:innen«. Derzeit werden durch die HHLA darüber hinaus viele Betriebsvereinbarungen gekündigt, um zu neuen, für die Beschäftigten schlechteren Regelungen zu kommen. Das hat nichts mit MSC zu tun und wäre auch ohne den Deal vom Management betrieben worden, weil so zum Beispiel betriebsbedingte Kündigungen erleichtert werden. Aber ein Einstieg von MSC würde diese Tendenz wohl verstärken: Die Orientierung auf immer mehr Ladung, die mit möglichst wenig Personal möglichst automatisiert umgeschlagen werden soll.

»Es fehlt ein Konzept für den Hamburger Hafen, das müsste vor irgendeiner Aktion zwischen Unternehmen, Mitbestimmung und Politik entwickelt werden«, fordert Norbert Paulsen: »Was da bisher vom Senat angezettelt wurde, ist kläglich ohne irgendeinen Plan, von einer Vision ganz zu schweigen«. Aber der Senat verzichtet lieber darauf, die Fachleute anzuhören – diejenigen, die den Hafen am Laufen halten. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat können nicht wirklich Einfluss nehmen. Einziger Vorteil sei, dass man Informationen erhält. Daher sei es auch wichtig, eine Arbeitnehmervertretung in der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE zu fordern, falls diese Eigentümerin der HHLA wird: »Ich war fünf Jahre lang Arbeitnehmervertreterin im Aufsichtsrat der HHLA«, gibt dagegen Sonja Petersen zu bedenken, »sicherlich habe ich viele Informationen erhalten, aber ich habe nicht den Eindruck gewonnen, wirklich Einfluss nehmen zu können«.

Felix Pospiech fordert im Gespräch den »Rückkauf aller Aktien der HHLA!« Eine Chance, dass die Hoffnung des Hamburger Senates aufgeht und sich durch den Teilverkauf an MSC die Umschlagsmenge erhöht, sieht er nicht: »Ehrlich gesagt ist mir persönlich völlig unklar,

was dieser Deal wirklich bringen soll – außer kurzfristiges Geld in die Stadtkasse zu bringen. Die Entwicklung der Ladungsmenge hat ja was mit der wirtschaftlichen Entwicklung zu tun und ist auch immer ein Barometer für Kaufkraft und die Entwicklung im Export, etwa im Maschinenbau, zu sehen an den Sondergrößen im Umschlag«. In seinem Betrieb, dem GHB, der als Personaldienstleister der Hafenvirtschaft bei Auftragsspitzen an den Terminals einspringt, wenn die dortigen Belegschaften nicht ausreichen, schlagen Entwicklungen im Hafen voll durch: »Die Gesamthafenarbeiter leiden unter der Automatisierung und dem Druck auf die fest beschäftigte Belegschaft zu mehr Flexibilität. Denn je flexibler die Festen, desto schlechter für die Gesamthafenarbeiter als Personalreservoir«. Die Flexibilität des Hafens hat schon jetzt ihren Preis für die Beschäftigten des GHB: »Dadurch, dass weniger Ladung nach Hamburg kommt, haben wir weniger bezahlte Schichten und damit real weniger Einkommen. In Hamburg genauso wie in Bremerhaven wird immer wieder Kurzarbeit angewendet. Da wir diejenigen sind, die von den Terminals angefordert werden, sind wir vor allem auf denjenigen Schichten unterwegs, die die großen Betreiber HHLA und Eurogate nicht abdecken können, also vor allem Spät- und Nachtschicht«.

Mögliche Gefahren durch einen Verkauf an MSC

Wie wenig es bei dem Verkauf an MSC um Arbeitnehmerrechte geht, wird auch am Unterschied zur Aufregung bei der Beteiligung von COSCO an einem Terminal deutlich: »Das liegt wohl daran, dass die Schweiz in der zugespitzten Weltlage zum Westblock gehört, dem ungefähr 45 Staaten angehören«, so Norbert Paulsen. Denn: Die Arbeitsbedingungen im MSC-Konzern sind »nach meiner Information ähnlich schlecht wie bei COSCO«. Und diesmal geht es nicht um ein Terminal wie bei COSCO, sondern um die städtische Hafen-Holding. »Der Verkauf der gesamten HHLA hat eine völlig andere Qualität und wirkt sich auf alle Terminals, alle Einzelgesellschaften aus«, betont Sonja Petersen: »Im Endeffekt würde MSC dann bestimmen, welche Art Geschäftspolitik mit anderen Reedern, also der Konkurrenz, betrieben würde – wie das funktionieren und dem Hamburger Hafen helfen soll, ist schwer nachzuvollziehen«. Deshalb kritisiert die Betriebsrätin: »Ein Verkauf an MSC ist zusammenfassend also nicht weniger, sondern wesentlich problematischer als die Beteiligung von COSCO an einem Terminal«. Zumal der HHLA mit Metrans ein hochprofitables Bahnunternehmen für internationale Containertransporte über Land gehört: »MSC geht es um eine Vormachtstellung in der ganzen Hafenlogistik und den Lieferketten. Sie besitzen unter anderem bereits eigene Flugzeuge und über Beteiligungen an über sechzig Containerterminals weltweit«, so Sonja Petersen. Die Metrans mit ihren Bahnlinien und dry ports, Umschlagbahnhöfen im Inland für Container, könnte für MSC ein wichtiger Baustein zur Dominierung internationaler Lieferketten sein. Und für steigende Marktmacht. »Ich vermute, dass MSC an Metrans interessiert ist. Und ihre Linien gehen bis in den Balkan, bis nach Kroatien, wo sich ja auch die HHLA in einen Hafen eingekauft hat«, erklärt Felix Pospiech.

Auf die Frage, ob es schon Kontakte zum Betriebsrat von MSC gäbe, antwortet Jörn vom GHB nur mit einer Gegenfrage: »Welcher Betriebsrat?«

So drohen Gewinne abzufließen, da die gewinnorientierte und Milliardengewinne gewohnte MSC nicht verpflichtet ist, in den Hafen zu investieren: »Es gibt keine Absprache, dass im Gegenzug für dieses Schnäppchen die Reederei MSC irgendwas machen muss«, erklärt Felix Pospiech. Ob sich der Verkauf noch verhindern lässt? »Ja, wenn die Bürgerschaft dem nicht zustimmt«.

»Es betrifft Alle, nicht nur den Hafen!«

Die HHLA als noch teilstädtisches Unternehmen gehört den Bürger: innen der Stadt und Gewinne können so in die städtische Daseinsvorsorge abgegeben werden. Die HHLA hat seit ihrem Bestehen jedes Jahr Gewinne eingefahren. »Damit konnten die Defizite der kommunalen Badeanstalten Bäderland oder des städtischen Hamburger Verkehrsverbundes minimiert werden«, betont Christian Warnke im Gespräch. Dass die HHLA städtisches Eigentum bleiben soll, ist »das allerwichtigste Argument überhaupt, das Ganze ist aber eben kein typisches Hafenproblem, sondern hat etwas mit Verkauf von lukrativem öffentlichen Eigentum zu tun«,

so Felix Pospiech: »Darum muss es gelingen, das Thema aus dem Hafen heraus zu bringen. Es betrifft Alle, nicht nur den Hafen!«

Deshalb wird der von Hafentarbeiter:innen und der Gewerkschaft ver.di organisierte Protest auf die Stadt ausgeweitet. Es begann mit der Demonstration am 19. September 2023 mit 2.500 Teilnehmenden unter dem Motto »Unser Hafen, nicht Euer Casino« von der Hauptverwaltung der HHLA in der Speicherstadt zum Rathausmarkt. Das öffentliche Sammeln für die Unterschriftenliste und die Online-Petition gegen den Verkauf laufen seit September. Am 11. November (nach Druck dieser Ausgabe, *Anm. d. Red.*) findet von 11 bis 15 Uhr eine Kundgebung auf dem Hamburger Rathausmarkt statt. Organisiert von der Fachgruppe maritime Wirtschaft in ver.di. Motto: »Kein Verkauf von Stadteigentum! Unser Hafen, nicht euer Casino!« Mit Reden von Beschäftigten aus dem Hafen. Im Aufruf heißt es: »Die Verkaufspläne des Hamburger Senates sind nach wie vor nicht vom Tisch. Trotz Kritik aus allen Bereichen der Gesellschaft will der Senat mit der Brechstange den Ausverkauf des Hamburger Hafen durchsetzen. Die Hamburger Hafenwelt soll damit auf den Kopf gestellt werden!«

Die Resonanz auf den Protest aus dem Hafen ist noch ausbaufähig. Aber sich gegen einen Deal des rotgrünen Hamburger Senates zu stellen – die Grünen haben sich nach der Präsentation des Ergebnisses der Geheimverhandlungen sofort hinter der federführenden SPD eingereiht –, ist vielleicht für viele Bürger:innen schwieriger, als 2006 gegen einen CDU-Senat zu protestieren.

Die tonangebenden Medien in der Stadt, das Hamburger Abendblatt und der NDR, geben dem Hamburger Hafenskapital, insbesondere der Hamburger Reederei Hapag-Lloyd und deren Kritik am Verkauf an ihre Konkurrenz MSC mehr Raum als den Beschäftigten. Dadurch entsteht der Eindruck, es gehe nur um die Konkurrenz zwischen Reedereien und nicht auch um den Verlust staatlichen, städtischen Einflusses auf den Hafen und seine Entwicklung, auf die Arbeitsbedingungen und die Verwendung der Gewinne.

Wenn der Vertrag mit MSC – voraussichtlich am 22. November 2023 – auf einer Sitzung der Hamburgischen Bürgerschaft im Rathaus erörtert und später zur Abstimmung gestellt werden soll, wird es weitere öffentliche Aktionen geben. Der Verkauf von Kronjuwelen des städtischen Eigentums wie dem Fischmarkt oder der Speicherstadt, immerhin Unesco-Weltkulturerbe, betrifft ebenso die ganze Stadt wie die Privatisierung des Hafens.

Gaston Kirsche, so sein Pseudonym, ist gewerkschaftlich bei ver.di und in der außerparlamentarischen Linken aktiv und tätig als freier Journalist.

Schichtarbeit als Gesamthafenarbeiter

geschildert von Felix Pospiech:

»Im Hamburger Hafen wird in drei Schichten 24/7 gearbeitet. Wir Gesamthafenarbeiter haben drei abwechselnde Schichtwochen. Frühschicht, Frühschicht mit der Möglichkeit, durch die Einteilung auf Spätschicht gesetzt zu werden, und Spätschicht, mit der Möglichkeit, durch die Einteilung auf Nachtschicht gesetzt zu werden. Ein Beispiel: Der Gesamthafenarbeiter steht morgens mit seiner Frau auf, da er sie ansonsten in seiner Spätschichtwoche gar nicht zu Gesicht bekommt. Dann macht er die Kinder für die Schule fertig, macht den Haushalt und vielleicht ein bisschen Freizeit. Um 12 Uhr ruft er die Einteilung an, die ihm mitteilt, dass er auf Nachtschicht umgesetzt ist. Also Arbeitsbeginn an dem Tag statt 15 Uhr dann 23 Uhr. Vielleicht bekommt er auch schon gesagt, auf welchem Terminal er um 23 Uhr zu erscheinen hat. Nun muss er sich überlegen, wie er noch zum Schlafen kommt. Schafft er das nicht, weil die Kinder aus der Schule kommen und es in der Wohnung natürlich lebendig ist, ist er dann also seit sechs oder sieben Uhr morgens wach. Wenn er dann am nächsten Morgen nach der Nachtschicht um etwa sieben Uhr ins Auto steigt, um nach Hause zu fahren, ist er also mehr als 24 Stunden wach. Rein arbeitsmedizinisch hat er dann etwas mehr als 0,8 Promille und dürfte gar nicht mehr am Straßenverkehr teilnehmen.

Dadurch, dass weniger Ladung nach Hamburg kommt, haben wir weniger bezahlte Schichten und damit real weniger Einkommen. In Hamburg genauso wie in Bremerhaven wird immer

wieder Kurzarbeit angewendet. Da wir als Gesamthafenarbeiter diejenigen sind, die von den Terminals angefordert werden, sind wir vor allem auf denjenigen Schichten unterwegs, die die großen Betreiber HHLA und Eurogate nicht abdecken können. Also vor allem Spätschicht und Nachtschicht. Und ganz extrem dann am Freitagabend, da sind fast ausschließlich ›unserre‹ Jacken auf den Terminals zu sehen. Wer will schon gerne Freitagabend arbeiten? Dies wirkt sich natürlich auf das familiäre, gesellschaftliche und private Umfeld aus«.

express im Netz und Bezug unter: www.express-afp.info

Email: express-afp@online.de

express / AFP e.V., Niddastraße 64, VH, 4. OG, 60329 Frankfurt a.M.

Bankverbindung für Spenden und Zahlungen:

AFP, Sparda-Bank Hessen eG, IBAN: DE28 5009 0500 0003 9500 37, BIC: GENODEF1S12