A1 Grüne für den Hamburger Hafen in öffentlicher Hand

Antragsteller*innen: Franz Florian Krause (KV Hamburg-Altona)
Lina Ohltmann (KV Hamburg-Nord)
Sandra Goldschmidt (KV Hamburg-Eimsbüttel)
Lars Boettger (KV Hamburg-Altona)

Antragstext

Grüne für den Hamburger Hafen in Öffentlicher Hand!

Liebe Freund*innen,

im vergangenen Herbst hat der Hamburgische Senat seine Pläne zum Teilverkauf der Hafenbetriebsgesellschaft HHLA an den weltmarktführenden Schweizer Reeder MSC bekanntgegeben. Damit würde MSC wichtige Verfügungsmöglichkeiten (Veto-Rechte) erhalten. Seitdem kämpfen Gewerkschaften, Hafenarbeiter*innen und die Zivilgesellschaft für den Hafen in öffentlicher Hand.

Für eine sozial-ökologische gesellschaftliche Transformation braucht es weltweit eine Abkehr von der neoliberalen Praxis des Ausverkaufs öffentlicher Güter, die auch hier in Hamburg einzig und allein der Gewinnmaximierung der Aktionäre dient – siehe Vattenfall und Asklepios. Der Ausbau der demokratischen Verfügung gegenüber der Macht großer Konzerne ist erforderlich, um die Umwelt zu schützen, die Stadt positiv zu entwickeln und internationale Beziehungen auszubauen.

Die finale Beschlussfassung über die Zukunft des Hamburger Hafens findet am 4. September 2024 in der Bürgerschaft statt. Wir rufen die Fraktionen der Hamburgischen Bürgerschaft (insbesondere die regierungstragenden Fraktionen von SPD und Grünen) auf, den Verkauf weiterer Anteile an der HHLA an MSC abzulehnen und damit nach den grünen Grundwerten „sozial“ mit den Gewerkschaften (und nicht gegen sie) zu arbeiten. Die stadtweite und darüber hinausweisende Bedeutung des Hamburger Hafens in öffentlicher Hand verdeutlichen die folgenden Punkte:

Monopolbildung

Während MSC bereits heute die größte Reederei der Welt ist, würde der Teilverkauf der HHLA einen weiteren, umfassenden Ausbau ihrer Marktmacht und die Möglichkeit der Einflussnahme auf beinahe alle städtischen Entscheidungen bedeuten, welche auch nur peripher die Aktivitäten von MSC beeinflussen. Die Macht großer Konzerne war stets ein Hindernis für Demokratie und steht den Interessen der Bevölkerung entgegen. Bereits im Potsdamer Abkommen, in dem die Siegermächte 1945 Maßstäbe für das „Nie Wieder“ im Nachkriegsdeutschland festhielten, ist die Forderung nach der Demonopolisierung der Betriebe festgehalten. Statt sich durch die Monopole erpressen zu lassen, bildet der öffentliche Hafen eine Grundlage für den Ausbau international kooperativer Gestaltung nach dem Maßstab der Menschenwürde.

Ökologie

Die Schifffahrt beeinflusst unser Klima und unsere Umwelt ungemein. Große Mengen an Gütern werden unnötigerweise über Tausende von Kilometern verschifft, um Profite z.B. durch Lohndumping zu steigern. MSC als Reederei hat ein Interesse, diese Praxis auszubauen. MSC ist zudem der Marktführer für besonders profitable Großschiffe und wird vermutlich Vorhaben wie die Elbvertiefung weiter forcieren.

Durch eine verstärkte Kooperation im Hinblick auf den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen können die Nordhäfen (darunter Bremen, Bremerhaven, Rostock und Wilhelmshaven) eine dem Gemeinwohl orientierte Planung gemäß bestehender Umweltgesetzgebungen gegenüber Konzernen wie MSC durchsetzen. Das gilt insbesondere für die Ökologisierung des Hafens und die ökologische Transformation von Flächen, die renaturiert werden müssen.

Arbeitsbedingungen

Durch langanhaltende Gewerkschaftsbewegung und die Arbeit der Betriebsräte konnten in den letzten Jahrzehnten vergleichsweise gute Arbeitsbedingungen und eine auskömmliche Bezahlung der Hafenarbeiter*innen erkämpft werden. Ein Konzern wie MSC hat zur Profitsteigerung großes Interesse daran, diese Errungenschaften zurückzudrehen und die Belegschaft zu spalten, z.B. durch Auflösung des Gesamthafenbetriebs oder die Einführung von Zeitarbeit. Zudem würde die Teilprivatisierung zu einer Erhöhung der Konkurrenz zwischen den im Hafen ansässigen Betrieben und den anderen Nordseehäfen führen und damit höheren Lohndruck und eine Verdichtung der Arbeitsbelastung bedeuten. Stattdessen kann ein städtisch-verwalteter Hafen die interne und externe Zusammenarbeit stärken und wir können die enormen Produktivitätssteigerungen durch die Einführung von Containern und Automatisierung von Prozessen endlich dafür nutzen durch Arbeitszeitverkürzung bei vollem Lohnausgleich die Arbeitsbedingungen zu verbessern. Das gewerkschaftliche Engagement der HHLA-Hafenarbeiter*innen ist zugleich beispielgebend für die Auseinandersetzungen in anderen Bereichen der Stadt.

Inhalt des Umschlags

Über den Hamburger Hafen geht fast die Hälfte des deutschen Seehafenumschlags. Welche Güter dabei verschifft werden, ist der Stadtöffentlichkeit größtenteils unbekannt. MSC hat ein Interesse an dieser Intransparenz: Unter dem Deckmantel des Geschäftsgeheimnisses können Waffen, Produkte aus Sklavenarbeit oder Drogen fernab öffentlicher Aufmerksamkeit und Proteste verschifft werden. Ein Hafen in öffentlicher Hand ermöglicht dagegen die demokratische Kontrolle der Art des Umschlags. Dies ist eine notwendige Grundlage für die in der Hamburger Verfassung festgehaltene Aufgabe Hamburgs, dass Hamburg „als Welthafenstadt […] im Geiste des Friedens eine Mittlerin in der Welt zwischen allen Erdteilen und Völkern sein“ will und ihre Wirtschaft „durch Förderung und Lenkung […] zur Erfüllung dieser Aufgabe und zur Deckung des wirtschaftlichen Bedarfs aller“ befähigt.

Stadtentwicklung

Bereits heute sieht sich Hamburg mit massiven Problemen der städtischen Organisation wie der ständig steigenden Wohnungslosigkeit konfrontiert. Der Teilverkauf der HHLA würde dabei zu einer weiteren Zuspitzung dieser Lage führen. Durch die Abgabe der Kontrolle von riesigen, städtischen Flächen an MSC, welche aufgrund ihrer Lage für die Schaffung sinnvoller Forschungs- und Recyclingeinrichtungen, Erzeugung von Energie oder der Errichtung von Wohn- und Gewerbeflächen geeignet wären, würden der Stadt viele Entwicklungsperspektiven neben der Hafenlogistik verlorengehen. Weiter widerspricht dies dem Geist der Hamburger Verfassung nach der keine weiteren öffentlichen Flächen, welche für die Errichtung von Wohnungen bestimmt oder Potentiale dafür sind, an Dritte übertragen werden sollen (Art. 72, Abs. 6).

Aus diesen und vielen weiteren Gründen sprechen wir, Mitglieder der Hamburger Grünen, uns gegen die geplante Teilprivatisierung der HHLA und für eine zivile und humanistische Entwicklung aller Menschen auf Basis des Hamburger Hafens in öffentlicher Hand aus und fordern die Grünen und Sozialdemokratischen Abgeordneten in der Bürgerschaft dazu auf, gegen einen Verkauf oder die Übertragung von weiteren Anteilen an der HHLA zu stimmen!

Unterstützer*innen

Lene Greve (KV Hamburg-Altona); Svenja Horn (KV Hamburg-Mitte); Timo Hilker (KV Hamburg-Eimsbüttel); Gerhard Delfs (KV Hamburg-Eimsbüttel); Dorothee Liehr (KV Hamburg-Bergedorf); Michael Gümbel (KV Hamburg-Mitte); Alex Hunczek (KV Hamburg-Nord); Marcus Conrad (KV Hamburg-Eimsbüttel); Lian Belgardt (LV Grüne Jugend Hamburg); Linus Sage (KV Hamburg-Harburg); Berkay Gür (KV Hamburg-Eimsbüttel); Wolfgang Lührsen (KV Hamburg-Altona); Ute Twisselmann (KV Hamburg-Wandsbek); Carla Neckermann (BV Grüne Jugend); Ruth Rudolph (KV Hamburg-Eimsbüttel); Jörg Heinrich Penner (KV Hamburg-Harburg); Jörg Behrschmidt (KV Hamburg-Mitte); Nikola Stojcevic (KV Hamburg-Nord); Michael Bideller (KV Hamburg-Nord); Peter Seelmann (KV Hamburg-Nord); Malte-André Schneider (LV Grüne Jugend Hamburg); Carsten Thomas Schmela (KV Hamburg-Eimsbüttel); Gudrun Schittek (KV Hamburg-Harburg); Martin Oberfell (KV Hamburg-Harburg); Thomas Maack (KV Hamburg-Harburg); Anja Gnutzmann (KV Hamburg-Harburg); Matthias Samsel (KV Hamburg-Harburg); Lotte Musiol (KV Hamburg-Harburg); Carola von Paczensky (KV Hamburg-Altona); Frank Steiner (KV Hamburg-Altona); Monika Linek (KV Hamburg-Nord); Iris Neitmann (KV Hamburg-Altona); Stefanie Boye (KV Hamburg-Altona); Detlef Kröger (KV Hamburg-Eimsbüttel); Christian Iltner (KV Hamburg-Mitte); Gerald Bürklen (KV Hamburg-Bergedorf); Dagmar Säger (KV Hamburg-Nord); Ines Budarick (KV Hamburg-Eimsbüttel); Jörn Dobert (KV Hamburg-Altona); Doris Schröder (KV Hamburg-Nord); Timo Torloxten (KV Hamburg-Nord); Kathrin Engel (KV Hamburg-Eimsbüttel); Axel Buehler (KV Hamburg-Altona); Lene Eckardt (KV Hamburg-Nord); Thomas Jokerst-Gracias (KV Hamburg-Altona); Claudia Roszak (KV Hamburg-Mitte); Lukas Cramer (KV Hamburg-Altona); Emilie Vanessa Licari (KV Hamburg-Altona); Lisa Grötzner (KV Hamburg-Eimsbüttel)