

A1 Grüne für den Hamburger Hafen in öffentlicher Hand

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

Antragstext

1 Grüne für den Hamburger Hafen in Öffentlicher Hand!

2 Liebe Freund*innen,

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

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

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

21 Monopolbildung

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

33 Ökologie

34 Die Schifffahrt beeinflusst unser Klima und unsere Umwelt ungemein. Große Mengen
35 an Gütern werden unnötigerweise über Tausende von Kilometern verschifft, um
36 Profite z.B. durch Lohndumping zu steigern. MSC als Reederei hat ein Interesse,
37 diese Praxis auszubauen. MSC ist zudem der Marktführer für besonders profitable
38 Großschiffe und wird vermutlich Vorhaben wie die Elbvertiefung weiter forcieren.
39 Durch eine verstärkte Kooperation im Hinblick auf den Schutz der natürlichen

40 Lebensgrundlagen können die Nordhäfen (darunter Bremen, Bremerhaven, Rostock und
41 Wilhelmshaven) eine dem Gemeinwohl orientierte Planung gemäß bestehender
42 Umweltgesetzgebungen gegenüber Konzernen wie MSC durchsetzen. Das gilt
43 insbesondere für die Ökologisierung des Hafens und die ökologische
44 Transformation von Flächen, die renaturiert werden müssen.

45 Arbeitsbedingungen

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

62 Inhalt des Umschlags

63 Über den Hamburger Hafen geht fast die Hälfte des deutschen Seehafenumschlags.
64 Welche Güter dabei verschifft werden, ist der Stadtöffentlichkeit größtenteils
65 unbekannt. MSC hat ein Interesse an dieser Intransparenz: Unter dem Deckmantel
66 des Geschäftsgeheimnisses können Waffen, Produkte aus Sklavenarbeit oder Drogen
67 fernab öffentlicher Aufmerksamkeit und Proteste verschifft werden. Ein Hafen in
68 öffentlicher Hand ermöglicht dagegen die demokratische Kontrolle der Art des
69 Umschlags. Dies ist eine notwendige Grundlage für die in der Hamburger
70 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.

75 Stadtentwicklung

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

87 Aus diesen und vielen weiteren Gründen sprechen wir, Mitglieder der Hamburger
88 Grünen, uns gegen die geplante Teilprivatisierung der HHLA und für eine zivile
89 und humanistische Entwicklung aller Menschen auf Basis des Hamburger Hafens in
90 öffentlicher Hand aus und fordern die Grünen und Sozialdemokratischen
91 Abgeordneten in der Bürgerschaft dazu auf, gegen einen Verkauf oder die
92 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 Lührs (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)