

Stellungnahme des Konzernbetriebsrats der HHLA

vom 3. November 2023

**zum freiwilligen öffentlichen Übernahmeangebot
der
Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE
an die Aktionäre der
Hamburger Hafen und Logistik AG**

1) Ausgangslage

Diese Stellungnahme bezieht sich auf das freiwillige öffentliche Übernahmeangebot der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE (PoH SE) an die Aktionäre der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), das am 23. Oktober 2023 veröffentlicht wurde.

Die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH), Hauptaktionärin der HHLA, hat sich im Rahmen einer Investorenvereinbarung mit der Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC) über eine strategische Beteiligung an der HHLA verständigt. Darüber wurden die HHLA und die Öffentlichkeit am 13. September 2023 informiert. Gemäß dieser Vereinbarung wird die Stadt Hamburg weiterhin Mehrheitsaktionärin der HHLA bleiben. Sie will das Unternehmen gemeinsam mit MSC führen und die HHLA so weiterentwickeln. An der HHLA will die Stadt Hamburg künftig einen Anteil von 50,1% halten, 49,9% soll von MSC gehalten werden.

Als Bieterin tritt die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE auf. Alleinige Aktionärin der Bieterin ist die SAS Shipping Agencies Services S.à r.l mit Sitz in Luxemburg. Alleinige Gesellschafterin der SAS ist die SAS Shipping Agencies Services (CY) LTD mit Sitz Zypern. Sowohl SAS als auch SAS CY sind Gesellschaften mit beschränkter Haftung. Alleinige Gesellschafterin der SAS CY ist die MSC Mediterranean Shipping Company SA mit Sitz in der Schweiz. Alleinige Gesellschafterin der MSC ist die MSC Mediterranean Shipping Company Holding SA. Es handelt sich um eine komplexe Konzernstruktur, die quer über den europäischen Kontinent führt.

Die Arbeitnehmervertretungen der HHLA und die Gewerkschaft ver.di wurden im Vorfeld nicht in die Diskussion zur Anbahnung des Einstiegs von MSC einbezogen. Dieses Versäumnis führt dazu, dass die ohnehin geringe Akzeptanz der Belegschaft noch niedriger ausfällt. Ohne eine motivierte Belegschaft kann das Unternehmen HHLA aber nicht erfolgreich wirtschaften.

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 Konzernbetriebsrat (KBR) als Vertretung der HHLA-Beschäftigten erläutert in dieser Stellungnahme seine Position: Er benennt eine Reihe kritischer Punkte und Gefahren und spricht sich gegen das Übernahmeangebot aus.

Der KBR 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.

2) Strategische Risiken

2.1) Abhängigkeit von MSC: Schlecht fürs Geschäft

Sollten die Pläne der Stadt Hamburg umgesetzt werden, entstünde eine starke Abhängigkeit der HHLA von MSC. Die wäre in vielerlei Hinsicht problematisch. Prinzipiell ist die Abhängigkeit von einem einzigen Akteur ungünstig für ein Unternehmen. Hamburg wäre nur einer von sehr vielen MSC-Standorten weltweit, die Bedeutung der HHLA für MSC ungleich geringer als umgekehrt. Das birgt große Risiken, zumal die Interessen der Reederei MSC und des Unternehmens HHLA, das über das Containergeschäft hinaus weitere Geschäftsfelder hat, keineswegs deckungsgleich sind.

Der diskriminierungsfreie Zugang zum Hamburger Hafen für andere Reeder wäre durch das Vorhaben gefährdet. Die Doppelrolle von MSC als Anteilseigner und Kunde liefe überdies den Interessen anderer HHLA-Kunden wie Hapag Lloyd und HMM als Wettbewerber von MSC zuwider. Dies gilt neben den Container-Terminals auch insbesondere für Metrans. Die Tatsache, dass MSC künftig an Geschäften der HHLA mit ihnen mitverdienen und Einblick in erfolgskritische Daten bzw. wettbewerbslich sensible Informationen erhalten könnte (Produktivität, Preisgestaltung etc.), birgt das Risiko, dass die HHLA durch den Deal Kunden verliert.

Des Weiteren hinterfragt der Konzernbetriebsrat den konkreten Akteur, der hinter dem Übernahmeangebot steckt: Über MSC ist nicht viel bekannt. Das Familienunternehmen ist wenig transparent und legt seine Zahlen nicht offen. Das macht eine Einschätzung des Unternehmens schwierig und erhöht die Risiken, sowohl in Bezug auf die finanzielle Situation als auch auf die nachhaltige Ausrichtung. Negative Schlagzeilen in der Vergangenheit und die patriarchale Struktur von MSC sind nicht dazu angetan, Vertrauen bei der HHLA-Belegschaft zu bilden. Hinzu kommt, dass bei MSC keine Mitbestimmungskultur zu erkennen ist – im starken Kontrast zur auf Mitbestimmung und Sozialpartnerschaft beruhenden Unternehmenskultur der HHLA.

*Der Konzernbetriebsrat hält es für **strategisch fragwürdig**, sich von einem einzelnen Reederei-Konzern abhängig zu machen, dessen Mitwirken potenziell **Kundschaft verprellen** und dessen Verhältnis zur Mitbestimmung einen **negativen Einfluss auf Motivation und Einsatzbereitschaft** der Beschäftigten haben könnte.*

2.2) Von Abbau bis Abwicklung: Risiken für diverse Konzern-Teile

Im Falle einer Übernahme durch MSC bestünde die Gefahr, dass Service-Gesellschaften (HCCR, Werkstätten, Isam) abgestoßen oder abgewickelt werden, weil MSC diese Dienste selbst anbietet. Unklar ist auch, wie sich die Übernahme auf das Tochterunternehmen Metrans auswirken würde. Da MSC sich im europäischen Schienenverkehr bereits Marktanteile in Spanien, Portugal, Italien und in der Schweiz gesichert hat, könnten Metrans und die Stärkung des MSC-Hinterlandverkehrs bei der Übernahme im Vordergrund stehen. Mit einer potenziellen Ausgliederung von Metrans aus dem HHLA-Konzern könnte MSC die Kontrolle über die europäischen Lieferketten ausbauen. Auf entsprechende Maßnahmen nimmt das Angebot unter Punkt 8.2.2 (a) Bezug, ohne sie konkret auszuschließen.

Die Entwicklung des Hamburger Hafens stünde dabei jedoch nicht im Vordergrund. Gleichwohl hätte MSC künftig ein Mitspracherecht bei allen Investitionen der HHLA. Da es bislang keine konkreten Investitionszusagen für die HHLA durch MSC gibt, ist hier Skepsis angebracht, dass MSC die nötigen Ressourcen bereitzustellen plant, den Hamburger Hafen zukunftsfähig aufzustellen.

Die Zukunft der HHLA-Holding ist vor dem Hintergrund, dass MSC die eigenen Verwaltungskapazitäten in Hamburg ausbauen will, ungewiss. Auch was den Standort Triest angeht, sieht der KBR erhebliche Risiken. Da MSC dort Terminals in direkter Nachbarschaft zum HHLA-Terminal betreibt, sind Zweifel angebracht, dass der HHLA-Standort im Zuge der Übernahme von MSC neben einem MSC-eigenen Standort bestehen bliebe.

Es ist dem KBR nicht bekannt, wie detailliert die Absprachen zwischen der Stadt Hamburg und MSC in der Absichtserklärung fixiert sind. Es besteht die Gefahr, dass die Vereinbarungen Interpretationsspielräume lassen, die zulasten der Belegschaft der HHLA genutzt werden könnten, etwa durch Outsourcing von Unternehmensteilen.

Unklar ist auch, ob und welche Verabredungen es mit der PoH SE hinsichtlich der Verwendung von Gewinnen der HHLA gibt. Es besteht Anlass zur Sorge, dass Gewinne den Anteilseignern zufließen, anstatt in die Entwicklung des Hafens und seiner Belegschaft investiert zu werden.

Das Fehlen eines Investitionsplans stellt aus Sicht des Konzernbetriebsrats generell eine verpasste Gelegenheit dar, ein gewisses Maß an Transparenz zu erzeugen. Ohne diese Maßnahme bleiben zahlreiche Fragen unbeantwortet, was Raum bietet für Befürchtungen, die der KBR von Amts wegen ernst zu nehmen hat.

*Der Konzernbetriebsrat weist auf **die Gefahr** hin, dass MSC in Zukunft darauf hinwirken könnte, Konzern-Teile der HHLA abzubauen, herauszulösen oder abzustoßen. Dies könnte **zulasten der Belegschaft** oder auch der **wirtschaftlichen Stärke der HHLA** ausfallen.*

2.3) Strategie der FHH zu kurzfristig

Der Konzernbetriebsrat sieht die Gefahr, dass die von der FHH anvisierte Veräußerung der HHLA weitere Entwicklungsschritte mit negativen Auswirkungen für die Stadt oder die Beschäftigten der HHLA nach sich ziehen könnte. Konkret seien zwei Szenarien genannt: zum einen eine Situation, in der die FHH sich dazu genötigt sieht, HHLA-Anteile zu einem höheren Preis wieder zurückzukaufen, und zum anderen der Fall, dass (zum Beispiel vor dem Hintergrund veränderter politischer Mächteverhältnisse) der kleine Schritt hin zu einer Mehrheitsbeteiligung durch MSC gegangen wird. Dem Konzernbetriebsrat sind keine verbindlichen Regelungen bekannt, die solche Entwicklungen ausschließen oder deren Folgen abdämpfen.

Das Interesse der Stadt Hamburg muss über die Unternehmens- und Stadtgrenzen hinaus auf die Zukunftsfähigkeit der deutschen Hafenwirtschaft ausgerichtet sein. Die geplante Übernahme der HHLA-Anteile durch MSC bringt nicht nur für die HHLA selbst, sondern auch für die gesamte deutsche Hafenwirtschaft Risiken mit sich. Verhandlungen mit Eurogate und der Plan eines deutschen Seehafenkonzepts würden durch den Einstieg von MSC faktisch beendet. Zumindest ein Teil des Mehrumschlags bei der HHLA durch den Einstieg von MSC würde vermutlich durch eine Verschiebung von Eurogate zur HHLA entstehen. Ein Zugewinn an Umschlagskapazitäten für die HHLA auf Kosten anderer deutscher Terminals wäre aber kein Gewinn für die deutsche Hafenwirtschaft.

*Der Konzernbetriebsrat **vermisst eine weitsichtige politische Strategie** hinsichtlich der Zukunft der HHLA, des Hamburger Hafens sowie der deutschen Hafenwirtschaft.*

3) Corporate Governance

3.1.) Deklassierung der Unternehmensmitbestimmung

Die Angebotsunterlage sieht ein Konstrukt vor, das klar die Unternehmensmitbestimmung beschneiden würde. Die strategischen Entscheidungen würden in der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE getroffen, die damit keine bloße Finanzholding wäre. Im Verwaltungsrat dieser neuen Holding-SE sind keine Arbeitnehmervertreter und damit keine Mitbestimmung vorgesehen. Die bei Europäischen Aktiengesellschaften (SE) eigentlich gebotenen Verhandlungen zwischen Arbeitnehmerseite und Unternehmen über die Mitbestimmung im Aufsichtsrat oder Verwaltungsrat und im europäischen SE-Betriebsrat sind ebenfalls nicht eingeplant. Die Unternehmensmitbestimmung würde so ausgehebelt, sie fände nicht mehr auf der strategisch entscheidenden Ebene statt, sondern eine Ebene darunter.

Selbst wenn das Versprechen einer unveränderten Mitbestimmung bei der HHLA Bestand hätte, wäre diese nicht vergleichbar mit der derzeitigen Mitbestimmung, da die HHLA AG nicht mehr die strategisch entscheidende Ebene und nicht die Konzernspitze wäre. Damit ist die Tradition der starken gelebten Mitbestimmung in der städtischen Unternehmensgruppe HHLA in Gefahr.

Die besondere Rolle, die Unternehmen in öffentlicher Hand in Bezug auf den Schutz der Mitbestimmung einnehmen, wird mit Blick auf den Public Corporate Governance Kodex des Bundes deutlich, in dem es etwa in Bezug auf Bundesunternehmen heißt: „Die Anteilseignerversammlung soll Maßnahmen unterlassen, mit denen die Mitbestimmung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach dem Mitbestimmungsgesetz 1976 oder dem Drittelbeteiligungsgesetz eingeschränkt oder verhindert wird.“

*Der Konzernbetriebsrat betont, dass die **gewählte Rechtsform** der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE als **Mitbestimmungsumgehung** zu verstehen ist, und verurteilt aufs Schärfste, dass die Stadt Hamburg als öffentlicher Akteur diese Methode wählt.*

3.2) Drohende Fremdbestimmung der HHLA

Die Frage des Machtverhältnisses zwischen dem Aufsichtsrat der HHLA AG sowie dem Verwaltungsrat der PoH SE hat das Potenzial, starke Einschnitte in der unternehmerischen Eigenständigkeit des HHLA-Konzerns zu erzeugen. So sind, soweit rechtlich zulässig, weitreichende Zustimmungspflichten zu wesentlichen Maßnahmen in Bezug auf die HHLA zugunsten der PoH SE vorgesehen. Diese sollen darüber hinaus nur einstimmig im nicht mitbestimmten Verwaltungsrat der PoH SE getroffen werden können (Angebotsunterlage 8.2.2 (c) (e)). Die wesentlichen strategischen Entscheidungen der HHLA können daher nur mit Zustimmung von MSC getroffen werden. MSC kann in Zukunft wesentliche Investitionsplanungen und strategische Ausrichtungen verhindern. Die Zusicherung in 8.2.2(a) der Angebotsunterlage zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der HHLA erscheint zu vage ("orientieren sollte"). Die HHLA verliert damit jegliche Eigenständigkeit.

Eine besonders einschneidende Strukturmaßnahme, die immense Auswirkungen auf die Eigenständigkeit der HHLA hätte, wäre ein Beherrschungsvertrag, der die Leitung der HHLA der PoH SE unterstellen würde. Es könnten dann unternehmerische Entscheidungen auch gegen den Willen der HHLA AG per Weisung durch die PoH SE durchgesetzt werden. Die eigenverantwortliche Leitung durch den Vorstand der HHLA AG würde durch eine fremdbestimmte Leitung des herrschenden Unternehmens ersetzt. Selbst wenn dieser aktuell noch nicht konkret angekündigt wird, könnte er langfristig vorgesehen sein und noch umgesetzt werden.

Eine andere mögliche Strukturmaßnahme wäre ein Gewinnabführungsvertrag, mit dem etwa Gelder aggressiv an MSC abgeführt werden könnten, statt diese in die HHLA zu investieren. Auch die ausdrückliche Ankündigung, dass die MSC, „soweit aktienrechtlich zulässig, von den Dividendenausschüttungen der HHLA zu profitieren“ (Angebotsunterlage 9.1) plant, lässt eine Investitionszurückhaltung befürchten.

*Das im Angebot angestrebte Gesellschaftskonstrukt bietet diverse Möglichkeiten, direkt oder in Zukunft die **Eigenständigkeit der HHLA AG zu beschneiden und vollständig zu beseitigen**. Der Konzernbetriebsrat erkennt darin eine Gefahr, da der HHLA-Konzern und seine Beschäftigten zum **Spielball des Reederei-Riesen MSC** werden könnten.*

3.3) Verhandlungsvorteil für MSC gegenüber der FHH

MSC ist ein erfolgreicher und wachsender Reederei-Konzern. Es ist erwartbar, dass die materiellen Ressourcen und das branchenspezifische Knowhow von MSC dazu geeignet sind, dass die Reederei die strategischen Gespräche mit der FHH dominieren und die eigenen Interessen gegen den wahrscheinlich inhaltlich weniger stark aufgestellten Mehrheitseigner FHH durchsetzen könnte.

*Der Konzernbetriebsrat befürchtet, dass **MSC über die Mittel verfügt**, im Verwaltungsrat der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE gegenüber der FHH **als dominierender Akteur aufzutreten**. Dies wiegt besonders schwer vor dem Hintergrund der potenziell hohen strategischen Bedeutung dieses Gremiums.*

4) Angebotsdokument nicht akzeptabel

Das Angebot enthält mehr relativierende und aufweichende Formulierungen à la „beabsichtigen“ oder „erwarten“ als es Seiten hat. Zu diversen kritischen Themen hält sich die Bieterin bedeckt und vermeidet somit konkrete Zusagen oder Verpflichtungen. Es besteht das Risiko, dass sich MSC bzw. SAS die Hintertür offenhalten möchte, nach Abschluss der Übernahme zu unpopulären Maßnahmen zu greifen, die zum jetzigen Zeitpunkt die öffentliche sowie politische Akzeptanz dem Deal gegenüber gefährden könnten.

Im Folgenden werden einige Themenfelder aufgeführt, die nach Ansicht des Konzernbetriebsrats zwingend konkrete und bindende Zusagen benötigt hätten. Nur so könnte ein Mindestmaß an Transparenz und Planungssicherheit gewährleistet werden, was überhaupt erst eine fundierte Beurteilung des Angebots ermöglichen würden.

4.1) Kein Ausschluss kritischer Strukturmaßnahmen

Im Angebotsschreiben heißt es unter Punkt 9.5: „In dem Verbindlichen Vorvertrag wurde vereinbart, dass keine weiteren Strukturmaßnahmen (z.B. einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der HHLA, einen Squeeze-out oder eine grundlegende Neuordnung der Kapitalstruktur der HHLA einschließlich eines Bezugsrechtsausschlusses der außenstehenden A-Aktionäre) konkret geprüft werden, diese aber nach Treu und Glauben in Erwägung gezogen werden.“

*Der Konzernbetriebsrat kritisiert, dass MSC und FHH nicht ausschließen, in Zukunft zu Strukturmaßnahmen, wie die **Fremdbestimmung der HHLA per Beherrschungsvertrag**, zu greifen. Ganz im Gegenteil: Es wird angekündigt, dass es **dazu kommen könnte**.*

4.2) Ungewisse Zukunft der Speicherstadt

Die Hamburger Speicherstadt (im Besitz des Teilkonzerns Immobilien) ist als Weltkulturerbe, touristisches Highlight und Quartier attraktiver Mietobjekte von immenser identitätsstiftender und finanzieller Bedeutung für die Stadt Hamburg und die HHLA. Eine Nichtandienungsvereinbarung soll dem Angebot zufolge verhindern, dass Anteile des Teilkonzerns Immobilien (in Form der sogenannten S-Aktien) in nicht-städtische Hände fallen, somit MSC keinen Zugriff auf diesen Konzern-Teil erhält.

Der Konzernbetriebsrat weist jedoch darauf hin, dass es sich um ein zweifelhaftes Konstrukt handelt: Es würde schwerfallen, im operativen Geschäft eine klare Abgrenzung der Speicherstadt (bzw. des Teilkonzerns Immobilien) vom restlichen Konzern, der unter MSC-Einfluss stünde, zu gewährleisten. Schließlich ist der Teilkonzern Immobilien unter der HHLA Holding aufgehängt und steht nicht für sich allein.

*Der Konzernbetriebsrat kritisiert, dass sich die FHH offenbar auf Vereinbarungen einzulassen plant, welche die **Zukunft der Hamburger Speicherstadt im Ungewissen** treiben lassen. Es fehlen klare Strukturen, die explizit die **Abgrenzung des Teilkonzerns Immobilien** vom restlichen Konzern-Betrieb trennen.*

4.3) Drohender Stellenabbau in der HHLA Holding

Unter Punkt 9.6 schreibt die Bieterin: „SAS beabsichtigt, den Deutschlandsitz der Gruppe mit mehreren hundert Beschäftigten nach Hamburg zu verlegen [...], um den strategischen Standort Hamburg in der europäischen Logistiklandschaft auszubauen und die Zusammenarbeit mit HHLA zu vertiefen.“ In diesem Zuge sollen „mittel- bis langfristig mindestens 500-700 Vollzeitäquivalente am Standort Hamburg“ geschaffen werden.

Der Konzernbetriebsrat hegt Zweifel daran, dass sich MSC bzw. SAS auf Dauer eine Doppeladministration leisten wird. Stattdessen sieht er die Gefahr, dass die HHLA-Zentrale (Holding) einem Stellenabbau unterzogen wird. Damit würden personelle Kapazitäten und fachliches Knowhow von der HHLA zur Bieterin wandern, was eine Schwächung der HHLA zur Folge hätte. Hinzu kommt die Stresssituation, der die Beschäftigten der HHLA Holding in dieser unsicheren Situation ausgesetzt werden.

*Der Konzernbetriebsrat kritisiert das **Fehlen einer verbindlichen Zusage der Arbeitsplatzsicherheit in der HHLA Holding** und weist auf die Gefahr eines **anstehenden Personalabbaus** (zugunsten einer wachsenden MSC-Zentrale in Hamburg) hin.*

4.4) Wechsel des Haupt- bzw. Steuersitzes möglich

Im Angebotsschreiben heißt es unter Punkt 8.3 (b): „Änderungen bzgl. der Hauptverwaltung, des Satzungssitzes oder der steuerlichen Ansässigkeit, des administrativen oder Geschäftssitzes oder von wesentlichen Betriebsteilen der HHLA sollen nicht ohne vorherige Zustimmung der HGV möglich sein.“

Unterm Strich wird die Möglichkeit, den Hauptsitz der HHLA aus Hamburg wegzubewegen, explizit nicht ausgeschlossen, sondern lediglich an die Bedingung geknüpft, dass der städtische Akteur HGV so einem Schritt zustimmt.

*Der Konzernbetriebsrat ist schockiert, dass zwischen MSC und FHH offenbar **keine langfristige Standortsicherheit** für den Hauptsitz der HHLA vereinbart wurde. Er weist darauf*

hin, dass es **keine verbindliche Zusage** gibt, dass die HHLA dauerhaft ihre **Steuern an die Stadt Hamburg** abführt.

4.5) Bekenntnis zum Hamburger Hafengeschäft überzeugt nicht

Im Angebot wird unter Punkt 9.1 das Ziel beschrieben, „den langfristigen Wert der HHLA zu steigern und das Geschäft der HHLA als ein führender europäischer Hafen- und Logistikkonzern, dessen Kerngeschäft im Hamburger Hafen verankert ist, zu stärken.“

Der Konzernbetriebsrat hält dieses „Bekenntnis“ zum Hamburger Hafen nicht für überzeugend. Um das formulierte Ziel plausibel zu machen, wären konkrete Investitionszusagen das richtige Mittel gewesen. So ein Investitionsplan fehlt allerdings.

Wie in dieser Stellungnahme unter dem Punkt „2.2) Von Abbau bis Abwicklung: Risiken für diverse Konzern-Teile“ erklärt, sieht der Konzernbetriebsrat außerdem das Risiko, dass MSC nur ein geringes strategisches Interesse an dem Hamburger Hafengeschäft hat und sich entsprechend wenig für eine zukunftsfähige Aufstellung des Hamburger Hafens engagieren wird.

*Aus Sicht des Konzernbetriebsrats ist die Zielvorgabe, den **Hamburger Hafen stärken** zu wollen, lediglich ein unverbindliches Lippenbekenntnis. Ein **Investitionsplan**, der das Vorhaben nachvollziehbar stützen könnte, **wurde nicht geliefert**.*

4.6) Keine gleichwertige Unternehmensmitbestimmung vorgesehen

Unter Punkt 9.3 des Angebotsschreibens wird die Absicht beschrieben, Arbeitnehmerrechte und Mitbestimmung in der HHLA zu respektieren und dass konkret „die Mitbestimmung der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat der HHLA wie bisher erhalten“ bleiben solle.

Aus Sicht des Konzernbetriebsrats handelt es sich um eine offensichtliche Nebelkerze: Wie in dieser Stellungnahme unter dem Punkt „3.1.) Deklassierung der Unternehmensmitbestimmung“ erläutert, sieht das Angebot zwar vor, die bestehende Unternehmensmitbestimmung zu erhalten. Sie soll allerdings durch die Gründung einer neuen, strategisch entscheidenden Ebene darüber (in Form der PoH SE) entmachtet werden.

Wäre es MSC mit dem Bedeutungserhalt der Unternehmensmitbestimmung ernst, wäre es angebracht, die paritätische Mitbestimmung dauerhaft im Aufsichts- oder Verwaltungsrat in der PoH SE einzuführen. Ein solches Bestreben kann der Konzernbetriebsrat nicht erkennen.

*Der Konzernbetriebsrat kritisiert, dass die **Absichtserklärungen in Bezug auf Arbeitnehmerrechte und Mitbestimmung im krassen Kontrast** stehen zur gewählten Gesellschaftsform der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE, welche klar als **Mitbestimmungsumgehung** zu verstehen ist.*

5) Abschlussbemerkung

Die Umsetzung der im Angebotsschreiben umrissenen Vorhaben hängt von zahlreichen Faktoren ab. So steht die Transaktion zum Beispiel unter dem Vorbehalt fusionskontrollrechtlicher Freigaben bzw. Genehmigungen nach dem Außenwirtschaftsrecht bzw. dem Ablauf bestimmter Wartezeiten durch diverse staatliche Akteure, namentlich die Europäische Kommission, die Ukraine, Georgien, Tunesien, Italien, Slowenien, Rumänien und Dänemark.

Außerdem muss sich MSC bemühen, genug der im Streubesitz befindlichen HHLA-Aktien zu erwerben. Doch am schwersten wiegt die Hürde der Zustimmung durch die Hamburgische Bürgerschaft. Diese ist zwingend notwendig, um die Übernahme in trockene Tücher zu bringen.

Die Transaktion ist also abhängig von dem politischen Willen, ein städtisch geführtes Unternehmen und dessen Belegschaft einem intransparenten privatwirtschaftlichen Mega-Konzern zu überlassen.

Sie ist abhängig von dem politischen Willen, ein begehrtes Puzzle-Teil der globalen Lieferketten einem privaten Akteur zur Verfügung zu stellen, der damit sein Logistik-Imperium zur Perfektion ausbauen kann.

Und sie ist abhängig von dem politischen Willen, Kontrolle und Einfluss einzubüßen über europäische Handelswege und wie sie genutzt werden – und das in Zeiten sich zuspitzender geopolitischer Krisen.

Der Konzernbetriebsrat positioniert sich vor dem Hintergrund der zahlreichen in dieser Stellungnahme genannten Kritikpunkte gegen das Angebot und spricht den Privatanleger:innen sowie der Hamburgischen Bürgerschaft ausdrücklich nicht die Empfehlung aus, diesem zu entsprechen.