Gegenanträge des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre

Gegenantrag zu TOP 2 – Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2024

Der Dachverband lehnt die von Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagene Verwendung des Bilanzgewinns für das Geschäftsjahr 2024 ab.

Begründung:

Es ist schon ein außergewöhnlicher Vorgang, dass die HHLA AG eine Ad-hoc-Mitteilung der der Mehrheitsaktionärin, der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE, herausgibt, die einen Gegenantrag zur Verwendung des Bilanzgewinns beinhaltet.

„Ad hoc: Mehrheitsaktionärin stellt Gegenantrag auf Reduzierung der Dividende

Die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE, die insgesamt rund 90,4 Prozent des Grundkapitals der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) hält, hat heute einen Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 2 der für den 3. Juli 2025 einberufenen

Hauptversammlung der HHLA übermittelt, wonach anstelle der bisher von Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagenen Ausschüttung einer Dividende von 0,16 Euro je A-Aktie ein Betrag von 0,10 Euro je A-Aktie ausgeschüttet werden soll.

Laut der Begründung zum Gegenantrag soll damit das Eigenkapital der Gesellschaft gestärkt und die Liquidität erhöht werden. Hierdurch soll die Möglichkeit verbessert werden, zukünftig Investitionen noch besser zu finanzieren. ...“

<https://hlla.de/medien/news/detailansicht/ad-hoc-mehrheitsaktionaerin-stellt-gegenantrag-auf-reduzierung-der-dividende>

Offensichtlich bestand unter den unterschiedlichen Gesellschaftern der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE, der Mediterranean Shipping Company (MSC) und der Stadt Hamburg, keine Einigkeit über die Verwendung des Bilanzgewinns.

Der Vorgang ist nicht geeignet, das Vertrauen in die Urteilskraft und Handlungsfähigkeit der Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft zu erhöhen und lässt Befürchtungen für die Zukunft der HHLA AG aufkommen.

Gegenantrag zu TOP 3 – Entlastung der Mitglieder des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2024

Der Dachverband der Kritischen Aktionär*innen beantragt, die Mitglieder des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2022 nicht zu entlasten.

Begründung:

Hintergrund: Die Stadt Hamburg und die weltgrößte Reederei Mediterranean Shipping Company (MSC) führen die Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) künftig als Gemeinschaftsunternehmen, bei dem die Stadt eine Mehrheit von 50,1 Prozent und MSC 49,9 Prozent hält.

Gute Miene zum bösen Spiel

Der Vorstand der Hamburger Hafen und Logistik AG macht gute Miene zum bösen Spiel. Die Vorstandsvorsitzende Angela Titzrath hätte sich, als sie vom MSC-Deal des Hamburger Senats erfuhr, stärker gegen eine solch starke Beteiligung einsetzen müssen. Bei drei MSC-Vertreter*innen im Aufsichtsrat ist es möglich, dass Angela Titzrath bald nur noch eine machtlose „Frühstückdirektorin“ sein wird (siehe Gegenantrag zur Entlastung des Aufsichtsrats und Neuwahl zum Aufsichtsrat).

Zweifel, ob HHLA AG bis 2040 klimaneutral wird

Die Hamburger Hafen und Logistik AG strebt an, bis 2040 klimaneutral zu werden. Aber es gibt berechtigte Zweifel, ob die HHLA ihre selbst gesteckten Klimaziele erreichen wird. Es muss die Frage gestellt werden, ob die Ziele tatsächlich umsetzbar sind. Insbesondere die Umstellung auf Wasserstoff als Energieträger und die Reduzierung der CO₂-Emissionen im operativen Geschäft werden als große Herausforderungen angesehen.

Darüber hinaus bestehen ernsthafte Bedenken, ob der als nicht besonders nachhaltig bekannte neue Anker-Aktionär MSC bereit ist, ambitionierte Klimaziele zu unterstützen.

Gegenantrag zu TOP 4 – Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2024

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt die Mitglieder des Aufsichtsrates nicht zu entlasten.

Begründung:

Die Mitglieder des Aufsichtsrates haben gegen wichtige Grundsätze der Corporate Governance verstoßen.

Hamburger Senat handelte Deal mit MSC im Verborgenen aus

Mitte September 2023 hatte der Hamburger Senat nach monatelangen Geheimverhandlungen mit der Mediterranean Shipping Company (MSC) vereinbart, die Eigentümerschaft der HHLA neu zu ordnen. Der Verkaufsplan wurde nur mit Juristen und Banken diskutiert. Selbst der Vorstand des städtischen Hafensbetreibers war erst im Nachhinein informiert worden – ebenso wie die Öffentlichkeit.

Warnungen vor der weltgrößten Reederei MSC in den Wind geschlagen

Trotz aller Warnungen und Widerstände in der Freien und Hansestadt Hamburg, der Bürgerschaft und auch innerhalb der Hamburger Hafen und Logistik AG sind Bürgermeister Peter Tschentscher, Finanzsenator Andreas Dressel und Wirtschaftssenatorin Melanie Leonhardt bei ihrem MSC-Deal geblieben und eine Mehrheit der Hamburger Bürgerschaft hat zugestimmt. Die Geschicke des Hamburger Hafens werden in Zukunft auch von Genf aus gesteuert. Die Schweizer Reederei MSC ist mit 49,9 % Anteilen an der HHLA AG im wahrsten Sinne des Wortes ein Anker-Aktionär, der der Hamburg Port Authority die Stirn bieten und strategische Entscheidungen mitfällern kann.

Die MSC ist der weltgrößte Container- und Kreuzfahrt-Konzern. Als Privatunternehmen, das der Familie Aponte gehört, unterliegt es nicht den Berichtspflichten einer börsennotierten Aktiengesellschaft wie es die HHLA AG tut. ESG-Kriterien wie Verantwortung für Umwelt, Arbeitsbedingungen und gute Unternehmensführung spielen bei MSC keine große Rolle.

Mitarbeiter*innen der HHLA sowie Vertreter*innen der Gewerkschaft ver.di befürchten, dass Arbeitnehmerrechte beschnitten werden könnten, wenn MSC knapp die Hälfte der Anteile an der HHLA hält. MSC als Familienunternehmen kennt solche Formen der Mitbestimmung nicht, wie sie es bei der HHLA gibt. In einer Zusatzvereinbarung mit Stadt Hamburg und HHLA hat die Reederei zwar zugesagt, für mindestens fünf Jahre auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten, doch was danach wird, ist offen.

Im Kreuzfahrt-Ranking der Naturschutzorganisation NABU rangiert MSC nur im unteren Mittelfeld. So gibt es keine ehrgeizigen Ambitionen, die gesamte Flotte vor 2050 klimaneutral zu betreiben. Dabei hat Deutschland im Klimaschutzgesetz das Ziel der Treibhausgasneutralität bis 2045 verankert. Die HHLA strebt wie bereits erwähnt an, bis 2040 klimaneutral zu werden. So ist nicht erkennbar, wie MSC hier unterstützend hinter der strategischen Ausrichtung der HHLA beim Klimaschutz agieren wird.

Beim Stopp von Schweröl und Einbau von Rußpartikelfiltern vergibt der NABU jeweils null Punkte an MSC, beim klimaneutralen Neubau von Schiffen, Landstrom und Stickoxid-Katalysatoren gerade mal einen halben Punkt. Insgesamt kommt MSC nur auf 5,5 von 15 möglichen Punkten. (vgl. https://www.nabu.de/imperia/md/nabu/images/umwelt/verkehr/verkehrstraeger/schiff/240708_nabu-kreuzfahrtranking2024_michalka_1360x906.jpeg und https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/240711_nabu-kreuzfahrtranking2024_tabelle-bewertung.pdf)

Alte und unfallträchtige Container-Flotte

MSC fährt mit einer alten Container-Flotte, die häufig Schiffbruch erleidet. Erst am 26. Mai sank der Feeder „MSC Elsa III“ vor der Küste Indiens. <https://www.thb.info/rubriken/maritime-sicherheit/detail/news/feeder-msc-elsa-3-vor-indien-gesunken.html>. **Gefahrgut-Container treiben im Meer:** <https://hansa-online.de/2025/05/versicherungen/262836/msc-containerschiff-sinkt-vor-indien/>

Im März verlor der Containerfrachter „MSC Houston V“ im Sturm nahe Kap St. Vincent an der Südwestspitze des europäischen Festlands (nahe Portugal) seine Ladung verloren. <https://www.ankerherz.de/blogs/news/frachter-verliert-container-im-wintersturm-und-laeuft-nothafen-an>. Im Vergleich dazu hat die Hapag-Lloyd in den letzten vier Jahren kein Schiff verloren.

Gegenantrag zu TOP 9 – Wahlen zum Aufsichtsrat

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre stimmt bei den Wahlen zum Aufsichtsrat gegen Kristin Berger, Hugues Favard und Søren Toft.

Begründung:

Die auf Empfehlung des Nominierungsausschusses zur Wahl vorgeschlagenen Aufsichtsratsmitglieder bekleiden wichtige Ämter bei der Mediterranean Shipping Company (MSC). Es ist zu überprüfen, ob die drei zur Wahl vorgeschlagenen Personen unabhängig sind und bei der Ausübung ihres Aufsichtsratsmandats die Interessen der HHLA AG oder die der MSC verfolgen.

Kristin Berger ist Chief Financial Officer der MSC Germany S.A. & Co. KG.

Hugues Favard ist Chief Investment Officer der MSC Mediterranean Shipping Company S.A.

Søren Toft ist Chief Executive Officer der MSC Mediterranean Shipping Company S.A.

Aufgrund gerichtlichen Beschlusses wurden Kristin Berger, Hugues Favard und Søren Toft jeweils bis zur Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung, die über die Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2024 beschließt, zu Mitgliedern des Aufsichtsrats bestellt.

Es sollte untersucht werden, ob die Aufsichtsratsmitglieder Bettina Lentz, Dr. Norbert Kloppenburg und Prof. Dr. Burkhard Schwenker (Anteilseignerseite) ihre Mandate als Aufsichtsratsmitglieder der Gesellschaft zum 6. Januar 2025, 10. Januar 2025 und 23. Mai 2025 freiwillig niedergelegt haben, anstatt sich zur Wiederwahl aufstellen zu lassen.

Hinweis der Gesellschaft zur Stimmrechtsausübung

Sie können sich den Gegenanträgen des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre anschließen, indem Sie zu dem jeweiligen Beschlussvorschlag der Verwaltung mit „Nein“ stimmen.