

# Gegenanträge des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre

## **Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 3:**

### **Entlastung der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2025**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2025 nicht zu entlasten.

### **Begründung:**

Die Hamburger Hafen und Logistik AG befindet sich in einer tiefgreifenden Transformation. Automatisierung, Digitalisierung und der zunehmende Einfluss der Mediterranean Shipping Company (MSC) verändern die strategische Ausrichtung des Unternehmens grundlegend. Der Vorstand ist seiner besonderen Verantwortung gegenüber Beschäftigten, Klima- und Umweltschutz sowie einer transparenten und nachhaltigen Unternehmensführung aus unserer Sicht jedoch nicht ausreichend gerecht geworden.

### **Zunehmender Einfluss von MSC und angekündigter Squeeze-out**

Im Januar 2026 wurde bekanntgegeben, dass die Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE inzwischen mehr als 95 Prozent der Aktien der HHLA hält und einen Squeeze-out der verbleibenden Minderheitsaktionäre anstrebt.

Damit bestätigt sich die Entwicklung, vor der bereits im Zusammenhang mit dem Einstieg von MSC gewarnt wurde. Die Gefahr einer zunehmenden Machtverschiebung zugunsten eines privaten globalen Schifffahrtskonzerns und zulasten von Transparenz, Mitbestimmung und öffentlicher Kontrolle ist erheblich gewachsen.

Gerade bei einer kritischen Infrastruktur wie dem Hamburger Hafen hätte der Vorstand stärker darauf hinwirken müssen, Vertrauen bei Beschäftigten, Minderheitsaktionären und Öffentlichkeit zu schaffen und die soziale und nachhaltige Ausrichtung der HHLA glaubwürdig abzusichern.

### **Arbeitsschutz und soziale Verantwortung**

Kritisch sehen wir zudem die Entwicklung im Bereich Arbeitsbedingungen und Arbeitsschutz.

Die HHLA weist für das Geschäftsjahr 2025 konzernweit 196 meldepflichtige Arbeitsunfälle sowie eine Unfallhäufigkeitsrate (LTIR) von 14,33 aus.

Hinzu kommt, dass die HHLA lediglich eine tarifvertragliche Abdeckungsquote von 56,5 Prozent ausweist.

Gleichzeitig treibt das Unternehmen die Automatisierung der Containerterminals massiv voran.

Eine sozial verantwortliche Transformation erfordert jedoch nicht nur Effizienzsteigerungen, sondern auch sichere Arbeitsbedingungen, langfristige Beschäftigungsperspektiven sowie eine starke Mitbestimmung und tarifliche Absicherung der Beschäftigten.

Gerade in einer Phase tiefgreifender Umstrukturierungen sollten Arbeitsschutz und soziale Sicherheit deutlich stärker in den Mittelpunkt gestellt werden.

Für ein Unternehmen mit öffentlicher Beteiligung und hoher gesellschaftlicher Bedeutung halten wir die bisherige Entwicklung daher für unzureichend.

### **Zweifel an der Klimastrategie**

Die HHLA verfolgt offiziell das Ziel der Klimaneutralität bis 2040. Die tatsächliche Entwicklung im Geschäftsjahr 2025 wirft jedoch Zweifel an der Glaubwürdigkeit dieses Ziels auf.

Die direkten Scope-1-Emissionen stiegen im vergangenen Geschäftsjahr um 8 Prozent. Gleichzeitig erhöhte sich auch der Verbrauch fossiler Energieträger wie Diesel, Benzin und Heizöl deutlich.

Vor diesem Hintergrund erscheint die bisherige Umsetzung der Klimastrategie nicht ausreichend.

### **Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 4:**

#### **Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2025**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2025 nicht zu entlasten.

#### **Begründung:**

Der Aufsichtsrat ist seiner Verantwortung zur unabhängigen Kontrolle und strategischen Begleitung des Unternehmens aus unserer Sicht nicht ausreichend nachgekommen.

#### **Unzureichende Kontrolle der Machtverschiebung zugunsten von MSC**

Der zunehmende Einfluss der Mediterranean Shipping Company (MSC) auf die HHLA hat sich im Geschäftsjahr 2025 weiter verstärkt. Inzwischen sitzen mehrere MSC-nahe Vertreter direkt im Aufsichtsrat der HHLA.

Gleichzeitig wurde Anfang 2026 ein Squeeze-out der verbleibenden Minderheitsaktionäre angekündigt.

Damit stellt sich zunehmend die Frage, ob die Interessen der HHLA, ihrer Beschäftigten sowie der Minderheitsaktionäre noch ausreichend unabhängig vertreten werden oder ob strategische Entscheidungen zunehmend unter dem Einfluss von MSC getroffen werden.

Der Aufsichtsrat hätte hier stärker für Transparenz, Unabhängigkeit und den Schutz der Mitbestimmung eintreten müssen.

#### **Soziale und ökologische Risiken der Transformation**

Der Aufsichtsrat hat die Aufgabe, die langfristige nachhaltige Entwicklung des Unternehmens zu überwachen. Dazu gehören ausdrücklich auch soziale und ökologische Risiken.

Trotz steigender Arbeitsunfallzahlen, zunehmender Automatisierung und weiterhin erheblicher Herausforderungen beim Klimaschutz sind keine ausreichenden Maßnahmen erkennbar, mit denen der Aufsichtsrat die soziale Absicherung der Transformation oder die Glaubwürdigkeit der Klimastrategie wirksam sichergestellt hätte.

Insbesondere vor dem Hintergrund der hohen gesellschaftlichen Bedeutung des Hamburger Hafens halten wir dies für nicht ausreichend.

## **Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 7, Wahlen zum Aufsichtsrat**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre lehnt den Vorschlag des Aufsichtsrats und die Empfehlung des Nominierungsausschusses ab, Herrn Marcus Vitt, Geschäftsführender Gesellschafter der Vitt4FUTURE GmbH, Hamburg, zum Mitglied des Aufsichtsrats der HHLA AG zu wählen.

### **Begründung:**

Marcus Vitt bringt keine originäre, operative oder strategische Berufserfahrung aus der Hafenwirtschaft, Logistik oder der maritimen Schifffahrt mit. Laut seinem [offiziellen Lebenslauf bei der HHLA](#) bewegte sich seine gesamte bisherige Karriere im klassischen Bankensektor, Asset Management und im Börsenwesen.

### **Finanzmediator ohne maritime Fachkompetenz**

Dass ein Manager ohne tiefe maritime Branchenkenntnis in den Aufsichtsrat von Deutschlands wichtigstem Hafenlogistiker gewählt werden soll und dort auch noch den Vorsitz übernehmen soll, ist ein kalkulierter, aber im Hamburger Kontext durchaus riskanter Schritt.

Ein Hafenkonzern wie die HHLA AG steht vor hochkomplexen operativen und technologischen Herausforderungen: Automatisierung von Containerterminals, Dekarbonisierung der Schifffahrt, intermodale Hinterlandlogistik und der globale Wettbewerb mit den Westhäfen (Rotterdam und Antwerpen). Marcus Vitt kann hierbei nicht auf eigene operative Erfahrungen aus Linienreedereien, Terminalbetrieben oder Speditionen zurückgreifen. Seine Ernennung bricht mit der Tradition, Branchenkenner an die Spitze des Kontrollgremiums zu setzen, wie es etwa bei seinem Vorgänger Rüdiger Grube (ehemaliger Bahn-Chef mit ausgeprägter Infrastruktur- und Logistikerfahrung) der Fall war.

Marcus Vitt qualifiziert sich für das Amt nicht durch maritime Fachkompetenz, sondern lediglich durch seine Rolle als erfahrener, unparteiischer Finanzmediator. Ob diese rein finanz- und strukturgetriebene Expertise ausreicht, um den Hafenkonzern durch die anstehenden operativen Transformationen zu steuern, bleibt die zentrale Schwachstelle seiner Personalie. Der Erfolg seiner Amtszeit wird primär daran gemessen werden, wie gut er die widerstreitenden Interessen der Stadt Hamburg und des Reederei-Riesen MSC ausbalancieren kann.

*Hinweis: Sie können sich dem Gegenantrag anschließen, indem Sie zu dem jeweiligen Beschlussvorschlag der Verwaltung mit „Nein“ stimmen.*