

Von Kai zu Kai

Reedereien sichern und verschieben Anteile an Terminalbetreibern in der Hansestadt

Von Burkhard Ilschner

Eigentlich hatte der Schweizer Reedereiriese Mediterranean Shipping Co., kurz: MSC, den Hamburgern versprochen, [er werde als Miteigner des lokalen Terminalkonzerns HHLA für jährlichen Umschlagszuwachs](#) sorgen. Vergangene Woche allerdings sah sich die Hamburger Hafen- und Logistik-AG (HHLA) genötigt, ihre noch im Frühjahr verkündete Wachstumsprognose nach unten zu korrigieren. [Trotz des kürzlich bilanzierten Abschwungs an den drei Hamburger HHLA-Terminals Tollerort, Burchardkai und Altenwerder](#) im ersten Quartal 2026 hatte der Konzern bislang an seiner Prognose festgehalten und für das aktuelle Geschäftsjahr einen »deutlichen Anstieg« im Containerumschlag vorhergesagt.

Das wurde jetzt berichtigt – nun ist von einem erwarteten »leichten Rückgang« die Rede. Ob und wie sich das mit dem erwähnten MSC-Versprechen verträgt, lässt der Konzernvorstand leider offen. Auf der jüngsten Hauptversammlung hatten sich die Hauptanteilseigner, Stadtstaat Hamburg und MSC, mit ihrem Antrag zur Zwangsenteignung (aktienrechtlich »Squeeze-out«) der verbliebenen Minderheitsaktionäre durchgesetzt; der Dachverband Kritischer Aktionärinnen und Aktionäre sprach vom »Ende der ›Bürger-HHLA‹«, das Vorgehen werfe Fragen auf bezüglich der Kontrolle kritischer Infrastruktur.

Auffällig ist die Diskrepanz zwischen den HHLA-Ergebnissen und den Zahlen des lokalen Konkurrenten Eurogate: Gegenüber dem Burchardkai liegt am Waltershofer Hafen dessen Containerterminal Hamburg (CTH): dieses verzeichnete 2025 ein Umschlagsplus um 21,7 Prozent auf satte 2,3 Millionen TEU (twenty foot equity unit, Standardmaß für 20-Fuß-Container) sowie im ersten Quartal 2026 um weitere 7,2 Prozent (im Vergleich zum Vorjahrsquartal). Eurogate – hanseatisches Projekt der überwiegend staatseigenen Bremer BLG Logistics Group und des Hamburger Familienkonzerns Eurokai – ist bekanntlich neben Hamburg und Bremerhaven auch in Wilhelmshaven beim Jade-Weser-Port (JWP) sowie in Italien, Marokko, -Zypern und seit April in Ägypten aktiv.

Kein Wunder, dass andere sich für Kooperationen mit Eurogate interessieren: [Seit zwei Jahren gab es Gerüchte, seit Ende 2025 verhandelt die drittgrößte Containerreederei](#), der französische Konzern CMA CGM der Familie Rodolphe Saadé, konkret über einen Einstieg bei den Hanseaten. Und auch Hamburgs Großreederei Hapag-Lloyd (an der übrigens die Stadt ebenso beteiligt ist wie bei der HHLA, nur mit deutlich kleinerem Anteil) verhandelt aktuell über ein Engagement bei Eurogate. Beide Deals sind terminlich noch nicht entschieden, beide sollen jeweils im 20-Prozent-Bereich liegen und mit konkreten Investitionszusagen verbunden sein.

Das freut Eurogate, denn schließlich plant Hamburg seit knapp 20 Jahren die so genannte »Westerweiterung« des CTH: Dieses Milliardenprojekt würde dessen jetzige Zwei-Kilometer-Kai in Waltershof (»Predöhlkai«) durch Ausbau bis zur Elbe sowie des westlich angrenzenden Bubendeyufers um rund 50 Prozent verlängern. Eurogate bekäme neben weiteren Liegeplätzen rund 40 zusätzliche Hektar Stell- und Betriebsfläche – und Hamburgs Hafenverwaltung könnte auf der Elbe zwischen Bubendeyufer, HHLA-Burchardkai und dem Strand von Övelgönne einen deutlich vergrößerten Wendekreis für Großschiffe ausweisen.

Das Vorhaben trifft zwar bei Anwohnern und Bürgerinitiativen nicht nur auf Zustimmung, aber nachdem Gerichte alle Klagen abgewiesen haben, laufen bereits vorbereitende Maßnahmen – unter nach wie vor anhaltenden Protesten. Eurogate rechnet für seinen Anteil des Ausbaus mit mehreren hundert Millionen Euro (der »Rest« sind Steuergelder), kann also finanzkräftige Partner nur begrüßen.

Was sich in Hamburg versammelt, ist ein regelrechtes Potpourri der großen Schifffahrtsakteure. Terminalbetreiber wie HHLA oder Eurogate hoffen durch Reederbeteiligung auf mehr Anläufe durch deren Schiffe und somit auf eine garantierte Grundauslastung. Solche Deals sind anderswo längst Alltag, obwohl immer wieder die ökonomische Abhängigkeit der Terminals und sich verschlechternde Arbeitsbedingungen kritisiert werden.

Bei der HHLA mischt der weltgrößte Linienreeder MSC mit, [hinzu kommt die Beteiligung der chinesischen Cosco \(Platz vier der Weltrangliste\) am Terminal Tollerort](#). Eurogate betreibt an der Weser seit langem gemeinsam mit dem dänischen Konzern Mærsk (Platz zwei) den North Sea Terminal Bremerhaven (NTB) sowie in Wilhelmshaven mit Hapag-Lloyd (Platz fünf) den JWP. Bislang fehlte also CMA CGM im Potpourri, das würde sich per Eurogate-Einstieg ändern.

Scurrilerweise würden die Saadés damit auf Umwegen Partner auch von Mærsk, obwohl sie gerade versuchen, die Dänen durch massives Flottenwachstum von deren Platz zu verdrängen. Um die Wirrnis abzurunden: Hapag-Lloyd hat als Gemini-Partner von Mærsk und JWP-Partner von Eurogate mehrere Linien in Hamburg von HHLA-Terminals abgezogen und zum CTH verlagert. Und Eurogates Koeigner BLG schwärmt derweil davon, »der größte paneuropäische Hafen- und Logistikdienstleister« werden zu wollen – so zitierte das Magazin *Hansa* kürzlich den Konzernmanager Daniel Hosseus.

[*https://www.jungewelt.de/artikel/526867.hamburger-hafen-von-kai-zu-kai.html*](https://www.jungewelt.de/artikel/526867.hamburger-hafen-von-kai-zu-kai.html)