

GEGENANTRÄGE

ZUR ORDENTLICHEN HAUPTVERSAMMLUNG
DER HAPAG-LLOYD AG AM 30. APRIL 2024



**Der „Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre e.V.“, Köln,
stellt folgende Gegenanträge:**

Zu Tagesordnungspunkt 2: Verwendung des Bilanzgewinns.

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die von Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagene Verwendung des Bilanzgewinns abzulehnen.

Begründung:

Die von Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagene Ausschüttung einer Dividende von 9,25 EUR je Aktie ist angesichts des im Geschäftsjahr 2023 gegenüber dem Rekordvorjahr stark eingebrochenen Gewinns zu hoch.

Stattdessen sollte die Hapag-Lloyd AG einen größeren Teil des Konzernergebnisses für dringend notwendige Maßnahmen in den Umwelt- und Klimaschutz investieren (siehe Gegenantrag zu TOP 3).

Generell sollte die Ausschüttungsquote bezogen auf das Konzernergebnis auf 40 % begrenzt werden.

Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 3: Entlastung der Mitglieder des Vorstandes für das Geschäftsjahr 2022

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

Begründung:

Der Vorstand berücksichtigt die Auswirkungen der Schifffahrt auf Klima und Umwelt nicht hinreichend. Nicht nur werden hierdurch die Ziele des Pariser Klimaabkommens, der Europäischen Union und der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation IMO konterkariert, sondern zugleich die Geschäfts- und Wettbewerbsfähigkeit von Hapag-Lloyd langfristig gefährdet.

Zunahme des Schweröl-Anteils führt zu höherer Umweltbelastung

Hinsichtlich der Umwelt fällt im Nachhaltigkeitsbericht auf, dass Hapag Lloyd nicht nur weiterhin Schweröl benutzt, der der schmutzigste der möglichen Schiffskraftstoffe ist, sondern sich das Verhältnis im Vergleich zu schwefelarmem Kraftstoff sogar negativ entwickelt hat. Allen Schiffen, die mit Schweröl betrieben werden, ist ein sofortiger Umstieg auf Marinediesel ohne eine Nachrüstung möglich. Dies würde die Luftqualität in Gebieten mit hohem Schiffsaufkommen wie zum Beispiel großen Hafenstädten erheblich verbessern. Der im Nachhaltigkeitsbericht beworbene Einsatz von Scrubbern zur Reduzierung von Luftschadstoffen führt zu einer Umverlagerung dieses Schadens in die Meere und gefährdet somit marine Ökosysteme.

Klimaschädigung durch LNG und Methanschlupf

Neben den Umweltschäden ist aber insbesondere die Klimawirkung in den Blick zu nehmen. Die Nutzung von LNG nimmt bei Hapag Lloyd weiterhin zu und wird im Nachhaltigkeitsbericht sogar als Zukunftslösung beworben, die durch die neue Schiffsklasse umgesetzt wird. Sofort seien CO₂-Einsparungen von 15-25% möglich, in der Zukunft sogar von bis zu 80%. Der Methanschlupf, also das Entweichen von Methan in die Atmosphäre, wird erwähnt, nicht jedoch die Ausmaße dessen im laufenden Schiffsbetrieb.

Untersuchungen des International Council on Clean Transportation (ICCT) im Rahmen des FUMES-Projekt haben erst letztes Jahr belegt, dass diese deutlich höher ausfallen als bislang angenommen. Zudem erwähnt der Nachhaltigkeitsbericht nicht, dass Methan bereits bei Gewinnung, Lagerung, Transport und Betankung von LNG entweicht sowie die Klimawirkung von Methan, die in einem Zeitraum von 20 Jahren mehr als 80-mal so hoch ausfällt wie die von CO₂. Auch Bio-Methan und E-LNG können langfristig keinen klimaneutralen Betrieb der Flotte ermöglichen. Aufgrund des Methanschlupfes während Produktion, Transport und Verbrennung wird immer ein Anteil Restemissionen verbleiben, der selbst bei einem geringen Prozentsatz aufgrund der massiven Klimawirkung von Methan in der Atmosphäre den Klimawandel stark beschleunigt. Nimmt man all diese Umstände zusammen, zeigt sich eindeutig, dass LNG keine langfristige Lösung sein kann, da die Klimawirkung unter Annahme bester Umstände gering ist oder im Vergleich zu herkömmlichen Kraftstoffen sogar negativ ausfallen kann.

Positive Maßnahmen flächendeckend umsetzen

Effizienzsteigerungen werden im Nachhaltigkeitsbericht beworben, aber leider nicht durch feste Zahlen untermauert. Slow Steaming, Optimierung von Rumpf und Propellern, Verbesserung der Motoren und Nutzung von Landstrom sind alles positive Maßnahmen, die dazu beitragen, den Kraftstoffverbrauch von Schiffen zu reduzieren. Allerdings wird ein Großteil davon als mögliche Maßnahmen dargestellt. Es ist elementar, dass diese Maßnahmen flächendeckend für die Flotte umgesetzt werden.

Biokraftstoffe keine Lösung zur Dekarbonisierung der Flotte

Biofuels werden im Nachhaltigkeitsbericht als eine mögliche Maßnahme zur Verringerung von Emissionen aufgeführt. Im kleinen Maßstab für einzelne Schiffe mag dies möglich sein, aber Hapag-Lloyd ist ein globaler Marktführer, der jährlich ca. 4 Million Tonnen fossile Kraftstoffe verbraucht. Die Mengen an notwendigem Biokraftstoff, die zur Dekarbonisierung dieser Flotte notwendig sind, werden sich aufgrund begrenzter Flächen und einer extrem geringen Effizienz der Flächennutzung nicht produzieren lassen. Die Nutzung von gebrauchtem Speiseöl wird angesprochen, nicht jedoch die, dass diese Reststoffe bereits anderweitig genutzt werden. Zudem zeigt sich schon in den letzten Jahren, dass auch gebrauchtes Speiseöl eine begrenzte Ressource darstellt und Betrugsfälle, Palmöl als gebrauchtes Speiseöl umzudeklarieren, sind bereits bekannt geworden.

Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 4: Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2023

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

Begründung:

Die Mitglieder des Aufsichtsrates sind ihrer Pflicht als Kontrollorgan des Unternehmens nicht ausreichend nachgekommen.

Der Aufsichtsrat hat nicht ausreichend im Blick, dass mangelnde Beachtung von Klimaschutzinvestitionen ein erhebliches Risiko für die Hapag-Lloyd AG darstellen. Auch darf der Aufsichtsrat nicht tolerieren, dass der Vorstand gegen Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex verstößt.

Risiko durch Fehlinvestitionen

Neben der verheerenden Wirkung für das Klima stellen die Entscheidungen der Hapag-Lloyd AG auch ein Investitionsrisiko für den Konzern dar. LNG-Schiffe sind nicht über die gesamte übliche Lebensdauer eines Schiffes nutzbar, da sie aufgrund der Klimawirkung des Methans nicht mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens, der International Maritime Organization und der Europäischen Union vereinbar betrieben werden können. Zudem fallen bereits seit diesem Jahr innerhalb der EU Kosten aufgrund des Erwerbs von Emissionszertifikaten an, die in den nächsten Jahren weiter zunehmen werden. Mit der Einführung einer globalen Abgabe durch die IMO ist in den nächsten Jahren zu rechnen. Dies wird den Betrieb von Schiffen mit LNG unerschwinglich machen. Eine Umrüstung auf die vielversprechenderen Kraftstoffe wie Methanol oder Ammoniak, die einen CO₂-neutralen Schiffsbetrieb ermöglichen, wird weitere Mehrkosten mit sich bringen. Die strategische Entscheidung des Vorstands, auf LNG zu setzen, wird sich negativ auf das Klima und die Geschäftstätigkeit der Hapag-Lloyd AG auswirken.

Höhere Investitionen in umwelt- und klimafreundliche Technologien

Einzelne Konzepte wie beispielsweise ein Methanol-Schiff sowie ein segelunterstütztes Containerschiff sind vielversprechende Ansätze. Gewinne des Unternehmens müssen als Investitionen in diese Richtung fließen, um den Geschäftsbetrieb zukunftssicher zu gestalten und Klima und Umwelt den Stellenwert zukommen zu lassen den sie verdienen. Zudem muss die Möglichkeit der eigenen Flotte, Landstromanschlüsse zu nutzen, schnellstmöglich erweitert werden. Aktuell sind keine der eigenen Schiffe hierzu in der Lage, obwohl spätestens 2030 eine Pflicht zur Nutzung von Landstromanlagen bestehen wird und durch die Nutzung schon jetzt erhebliche Emissionseinsparungen während der Liegezeiten im Hafen möglich sind.

Hapag-Lloyd AG entspricht in vier Punkten nicht den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

§ 161 AktG verpflichtet den Vorstand und den Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd AG, jährlich zu erklären, dass den vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekanntgemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ entsprochen wurde und wird bzw. welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden und warum nicht.

Nach der Empfehlung C.7 DCGK 2020 soll mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sein. Hapag-Lloyd erklärt hierbei „eine Abweichung von den Empfehlungen C.7, C.10 Satz 1 Var. 2, Satz 2 und D.4 Satz 1 DCGK 2020“.

Hapag-Lloyd berichtet auch, dass der Empfehlung G.10 DCGK 2020 nicht entsprochen werde. „Hiernach sollen die dem Vorstandsmitglied gewährten variablen Vergütungsbeträge überwiegend aktienbasiert gewährt werden.“ Diese beiden und zwei weitere Abweichungen von den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex berichtet Hapag-Lloyd in seinem Geschäftsbericht (S. 102 – 105).