

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Landesbürgschaft von 1997 für zwei Kreuzfahrtschiffe, gebaut bei Blohm + Voss GmbH, Hamburg

I.

Anlass der Drucksache

Die Freie und Hansestadt Hamburg hat im August 1997 für zwei Kreuzfahrtschiffe eine Landesbürgschaft gegenüber der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) bis zur Höhe von 69,5 Mio. Euro beschlossen. Für jedes der beiden Kreuzfahrtschiffe wurde bei Ablieferung an den Reeder in 2000 und 2002 eine Bürgschaft herausgegeben. Aus diesem Engagement ist mit einer Inanspruchnahme der Freien und Hansestadt Hamburg nach Abzug der von Blohm + Voss zu tragenden Teile in Höhe von bis zu 50 Mio. Euro zu rechnen.

II.

Sachverhalt

1. Übernahme der Bürgschaft und Planungen

In 1997 bat Blohm + Voss GmbH die zuständige Fachbehörde um Unterstützung beim Auftrag über zwei Kreuzfahrtschiffe neuer Bauart „Fast Monohull“, die durch eine spezielle Rumpfkonstruktion besonders schnell fahren können. Man versprach sich nach diesen Erstaufträgen weitere Folgeaufträge im zivilen Sektor. Dies war Teil der Unternehmensstrategie von Blohm + Voss GmbH nach schwierigen, verlustreichen Jahren und einem anschließendem umfassenden Restrukturierungsprozess. Man wollte sich auf die Kernprodukte konzentrieren, die das am deutschen Standort verfügbare hohe Know-how für anspruchsvolle Produkte benötigen.

Der Auftrag von damals insgesamt 312 Mio. Euro sicherte nicht nur die Auslastung des Schiffsneubaubereichs und damit die Arbeitsplätze bei Blohm + Voss bis weit in das Jahr 2000, sondern es sollten auch zusätzliche Aufträge an Zulieferer aus Hamburg ermöglicht werden. Außerdem sollte die Chance genutzt werden, mit der Schiffsbauinnovation „Fast Monohull“ Folgeaufträge zu erhalten und damit Arbeitsplätze dauerhaft zu sichern. Zudem wurde auch die Chance

für den „Standort Hamburg“ von Blohm + Voss vor dem Hintergrund beginnender Fusionsgespräche zwischen Preussag und Thyssen verbessert. Dies waren die tragenden Gründe für Senat und Kreditkommission der Bürgerschaft zuzustimmen.

Die Kreditkommission hat 1997 eine 100%ige Bürgschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (max. 136 Mio. DM, das sind 69,5 Mio. Euro) gegenüber der KfW für den letzt-rangigen Kreditteilbetrag – entsprechend 20% des Kaufpreises – zur Finanzierung zweier Kreuzfahrtschiffe beschlossen. Die Bürgschaft dient allein zur Absicherung der anteiligen Kaufpreisfinanzierung. Nicht verbürgt durch diese Bürgschaft sind die Kosten für den Betrieb der Schiffe. Die Bürgschaft entsprach der zum damaligen Zeitpunkt üblichen Art und Weise der Gewährung von Bürgschaften in den norddeutschen Küstenländern. Die Höhe des Bürgschaftsrisikos war für die Freie und Hansestadt Hamburg einmalig.

Die beiden schnellen Kreuzfahrtschiffe „Olympic Voyager“ und „Olympic Explorer“ wurden bei der Hamburger Werft Blohm + Voss gebaut und in 2000 bzw. 2002 abgeliefert. Um die Finanzierung der Kreuzfahrtschiffe durch den griechischen Reeder Olympic World Cruises Inc./Royal Olympic Cruise Lines Inc. (ROCL) sicherzustellen, war die Bürgschaft übernommen worden.

Die Bürgschaftsvereinbarung hatte u. a. zum Inhalt, dass bei einer Inanspruchnahme der Freien und Hansestadt Hamburg aus dieser Bürgschaft sich Blohm + Voss/Thyssen-Krupp verpflichten, die Freie und Hansestadt Hamburg aus der Bürgschaft für die Finanzierung der Voyager mit 20% und der Explorer mit 33,33% freizuhalten.

2. Unerwartete Entwicklungen

Die „schnellen Schiffe“ (Fast Monohull), die im Sommer im östlichen Mittelmeer mit amerikanischen Touristen zwischen den Kontinenten Europa, Asien und Afrika auf

Routen von Griechenland bis Ägypten und Israel fahren sollten, konnten ihre ursprünglich geplanten Fahrziele auf Grund der politischen Lage in dieser Region und insbesondere nach dem 11. September 2001 sowie dem Irak-Krieg nicht bedienen. Statt diesen Touren wurden etwas westlich davon gelegene Strecken befahren. Amerikanische Touristen blieben zum größten Teil aus, durch den Europäischen Markt konnte diese Lücke nur unzureichend gefüllt werden.

Auf den Routen im Winter, z. B. im stark besetzten Markt in der Karibik, konnte sich die Reederei nicht ausreichend durchsetzen.

Ein wirtschaftlicher Betrieb konnte durch die Reederei nicht erreicht werden. Die Kredite wurden wiederholt und längerfristig nicht ordnungsgemäß getilgt, eine Besserung der wirtschaftlichen Lage war nicht in Sicht. Im Dezember 2003 haben die Einschiffsgesellschaften in den USA, in deren Hoheitsgebiet sich die Schiffe befanden, Gläubigerschutz beantragt. Die zuständigen Gerichte hoben den Gläubigerschutz auf, als zu erkennen war, dass die Gesellschaften nicht überlebensfähig sein würden, und ordneten eine Zwangsversteigerung der Schiffe an. Bei den öffent-

lichen Auktionen am 24. und 26. März 2004 wurden keine angemessenen Kaufpreise geboten, sodass die Bankenkonsortien die Schiffe zunächst selber erworben haben, um ihre Interessen zu schützen. Der Kaufpreis für die „Explorer“ betrug 82,7 Mio. USD und für die „Voyager“ 97,2 Mio. USD. Da der Versteigerungserlös die staatsverbürgten Kredite nicht abdeckt, ist mit einem Ausfall der Landesbürgschaften zu rechnen.

Der von der Freien und Hansestadt Hamburg zu tragende Ausfall, abzüglich der von Blohm+Voss GmbH zu tragenden Teile, wird sich nach heutigen Schätzungen und ersten vorliegenden Abrechnungen auf einen Betrag von bis zu 50 Mio. Euro belaufen.

Mit der Drucksache 18/100 hat der Senat seinen Haushaltsplan-Entwurf 2004 entsprechend ergänzt.

III.

Petitum

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle von den Ausführungen in dieser Drucksache Kenntnis nehmen.