

Bericht

des Haushaltsausschusses

über die Drucksache

**19/1575: Mittelbare Beteiligung der HGV an der Hapag-Lloyd AG
(Senatsmitteilung)**

und über die Selbstbefassungsangelegenheit

Hapag-Lloyd

Vorsitz: **Thies Goldberg (i.V.)**

Schriftführung: **Dr. Peter Tschentscher**

I. Vorbemerkung

Die Drucksache wurde auf Antrag der SPD-Fraktion am 10. Dezember 2008 durch die Bürgerschaft in den Haushaltsausschuss überwiesen. Dessen Mitglieder verständigten sich in der Haushaltsausschusssitzung am 13. Januar 2009 darauf, die Drucksache in den Unterausschuss Vermögen und Öffentliche Unternehmen zu überweisen.

Die Mitglieder des Haushaltsausschusses beschlossen in der Sitzung am 15. Juli 2008 gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft eine Selbstbefassung zum Thema „Hapag-Lloyd“. Sie verständigten sich einvernehmlich darauf, auch die Selbstbefassungsangelegenheit zunächst im Unterausschuss Vermögen und Öffentliche Unternehmen zu beraten. Einvernehmen wurde darüber hergestellt, die Beratung der Drucksache gemeinsam mit der Selbstbefassungsangelegenheit in der Sitzung des Unterausschusses am 15. Mai 2009 durchzuführen. Der Bericht des Unterausschusses Vermögen und Öffentliche Unternehmen ist diesem Bericht als **Anlage** beigelegt. Der Haushaltsausschuss befasste sich am 29. September 2009 abschließend mit der Drucksache und der Selbstbefassungsangelegenheit.

II. Beratungsinhalt

Beratung der Drs. 19/1575 am 13. Januar 2009

Die SPD-Abgeordneten machten deutlich, dass vor der Überweisung in den Unterausschuss Vermögen und Öffentliche Unternehmen eine Beratung gewünscht sei.

Der Vorsitzende erwiderte, die Tagesordnung sehe vor, die Drucksache direkt in den Unterausschuss zu überweisen.

Die CDU-Abgeordneten hielten es für sinnvoll, die Drucksache direkt in den Unterausschuss zu überweisen, da die Transaktion Hapag-Lloyd noch nicht abgeschlossen sei und daher an dieser Stelle keine abschließende Berichterstattung der Senatsvertreter erfolgen könne. Sie schlugen vor, die Beratung des Haushaltsausschusses nach der Befassung im Unterausschuss stattfinden zu lassen.

Die SPD-Abgeordneten führten aus, eine Beratung sei zu jedem Tagesordnungspunkt möglich. Aufgrund der Änderungen der wirtschaftlichen Lage würden sich Verständnisfragen zu dieser Thematik ergeben.

Der Vorsitzende erklärte, die Regierungsfractionen würden eine direkte Überweisung der Drucksache, wie in der Tagesordnung vorgesehen, beantragen.

Die SPD-Abgeordneten merkten an, dass hinsichtlich der Tagesordnung kein Benehmen hergestellt worden sei. Sie gingen davon aus, Fragen über eine derartige Kapitalmaßnahme im Haushaltsausschuss vorbringen zu können und die Drucksache nicht ohne Debatte in den Unterausschuss zu überweisen.

Die GAL-Abgeordneten legten dar, derzeit würden Verhandlungen des Konsortiums mit der TUI zur Realteilung der TUI geführt und Hapag-Lloyd sei kein eigenständiges Unternehmen. Erst nach dem Ergebnis der Verhandlungen sei eine Beratung im Haushaltsausschuss sinnvoll. Die Drucksache sei in der vorliegenden Form schon im Haushaltsausschuss beraten worden. Derzeit entstände ein neuer Sachstand, der nach Abschluss, voraussichtlich Anfang Februar, zu beraten sei.

Die SPD-Abgeordneten wiesen darauf hin, aus der Tagesordnung würde sich nicht ergeben, dass keine Fragen gestellt werden dürften. Im Hinblick auf neue Sachstände zum Kaufpreis und der Entwicklung der Frachtraten würden sich selbstverständlich Fragen ergeben, die einer sach- und zeitgerechten Beantwortung bedürften.

Die CDU-Abgeordneten stellten den Antrag auf Abstimmung über die Überweisung in den Unterausschuss.

Der Vorsitzende wertete den Antrag als Antrag zur Geschäftsordnung und stellte fest, dass Uneinigkeiten über die Auslegung der Geschäftsordnung durch die Bürgerchaftskanzlei geklärt werden müssten.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKEN erklärten, im Vorwege habe keine Abstimmung über die Überweisung in den Unterausschuss stattgefunden. Sie würden es jedoch begrüßen, die Beratung zunächst im Unterausschuss zu führen.

Die SPD-Abgeordneten stellten klar, dass über diese Drucksache vorher nicht im Haushaltsausschuss beraten worden sei. Weiterhin bliebe die Frage bestehen, auf welcher Grundlage der Geschäftsordnung Fragen zur Drucksache unzulässig seien.

Der Vorsitzende merkte an, die Einladung mit der Tagesordnung sei frist- und formgerecht verteilt worden. In der Regel würden Drucksachen ohne Beratung in die Unterausschüsse überwiesen. Sinn der Unterausschüsse sei eine detaillierte Beratung, die eine Berichterstattung an den Haushaltsausschuss nach sich ziehe. Bei Unstimmigkeiten zur Tagesordnung sei eine Kontaktaufnahme mit dem Vorsitzenden möglich gewesen.

Die SPD-Abgeordneten machten Bezug nehmend auf die Geschäftsordnung deutlich, dass eine Überweisung in die Unterausschüsse nicht grundsätzlich ohne eine Beratung im Haushaltsausschuss erfolge. Sie würden das Verfahren als Verweigerung von Fragen verstehen.

Die GAL-Abgeordneten merkten an, dass sich aus der Tagesordnung ein eingeschränkter Aufruf der Drucksache ergebe und eine Beratung im Unterausschuss produktiver sei.

Sodann ließ der Vorsitzende darüber abstimmen, ob die Drucksache in den Unterausschuss überwiesen werden solle. Der Ausschuss beschloss mehrheitlich bei Gegenstimmen der SPD-Abgeordneten und Enthaltung der Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, die Drucksache ohne vorherige Diskussion in den Unterausschuss „Vermögen und Öffentliche Unternehmen“ zu überweisen.

Die SPD-Abgeordneten hoben hervor, dass eine derartige Beschlussfassung zur Beendigung der Debatte für unzulässig gehalten werde.

Der Vorsitzende erwiderte, eine inhaltliche Debatte habe nicht stattgefunden. Die Debatte sei lediglich über das Verfahren der Überweisung geführt worden. Die Richtigkeit der Abstimmung sei, sofern es dafür entsprechenden Bedarf bei einer Fraktion gebe, durch die Bürgerschaftskanzlei abschließend zu prüfen.

Beratung am 29. September 2009

Es bestand kein weiterer Beratungsbedarf.

III. Ausschussempfehlung

Der Haushaltsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, die Beratungen des Unterausschusses Vermögen und Öffentliche Unternehmen sowie seine eigenen Beratungen zu der Drs. 19/1575 und zu der Selbstbefassung „Hapag-Lloyd“ zur Kenntnis zu nehmen.

Dr. Peter Tschentscher, Berichterstattung

Bericht

des Unterausschusses Vermögen und Öffentliche Unternehmen

an den

Haushaltsausschuss

über die Drucksache

19/1575: Mittelbare Beteiligung der HGV an der Hapag-Lloyd AG (Senatsmitteilung)

und die Selbstbefassung mit dem Thema

Hapag-Lloyd

Vorsitz: **Thies Goldberg**

Schriftführung: **Thomas Völsch**

I. Vorbemerkung

Die Drs. 19/1575 war dem Haushaltsausschuss auf Antrag der SPD-Fraktion durch Beschluss der Bürgerschaft vom 10. Dezember 2008 überwiesen worden.

Der Haushaltsausschuss hat sich in seiner Sitzung am 13. Januar 2009 darauf verständigt, die Unterlage zunächst im Unterausschuss Vermögen und Öffentliche Unternehmen beraten zu lassen.

Der Haushaltsausschuss beschloss in seiner Sitzung am 15. Juli 2008 die Selbstbefassung „Hapag-Lloyd“ gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft. Der Haushaltsausschuss verständigte sich darauf, die Selbstbefassung zunächst im Unterausschuss Vermögen und Öffentliche Unternehmen beraten zu lassen.

Die Beratung der Drucksache und der Selbstbefassungsangelegenheit fand einvernehmlich zusammengefasst in der Sitzung des Unterausschusses am 15. Mai 2009 statt.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten eingangs, dass die bislang geführten Verhandlungen über die Einzelheiten der Vertragsausgestaltung nach der seitens des Senats getroffenen Grundsatzentscheidung durch die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) begleitet worden seien. Vor Kurzem sei der aktuelle Stand der Vertragsverhandlungen in einer Ergänzungsdrucksache mit der Nummer 19/3049 „Mittelbare Beteiligung der HGV an der Hapag-Lloyd AG unter veränderten Bedingungen“ dargestellt worden.

Auf den Hinweis des Vorsitzenden, dass die letztgenannte Drucksache noch nicht allseits bekannt sei, erläuterten die Vertreter der HGV, in der Drs. 19/1575 sei darüber unterrichtet worden, dass im Oktober 2008 der Kaufvertrag über den Erwerb eines Teils von Hapag-Lloyd, über die sogenannte „Albert Ballin“ Holding GmbH & Co. KG (ABKG), geschlossen worden sei. An diesem Erwerb habe sich die HGV mit 484 Millionen Euro beteiligt. Der Anteil der Freien und Hansestadt Hamburg an Hapag-Lloyd habe zum damaligen Zeitpunkt 23 Prozent betragen. Nach Abschluss des Kaufvertrages habe es einer Reihe von Voraussetzungen bedurft, um den Kaufvertrag vollziehen zu können. So hätten zunächst beispielsweise die kartellrechtlichen Voraussetzungen erfüllt werden müssen; wesentlich sei auch die Zustimmung der EU-Kommission gewesen, die erst am 9. Februar 2009 erfolgt sei. Aus diesen zeitlichen Abläufen heraus sei die Überlegung entstanden, den Kaufvertrag erst zum 31. Dezember 2008 wirksam werden zu lassen. Im Zuge der sich im Herbst auch in der Containerschifffahrt stark auswirkenden Krise am Weltmarkt seien in der Folgezeit seitens des Verhandlungskonsortiums Initiativen in Richtung TUI gestartet worden. Die vertraglichen Bedingungen hätten keine Rücktrittsmöglichkeit von dem Vertrag oder Möglichkeiten zu grundlegenden Änderungen vorgesehen, die man auf die veränderte wirtschaftliche Entwicklung hätte stützen können. Es sei jedoch gelungen, die Finanzierung von Hapag-Lloyd auf eine solide Grundlage zu stellen. Die involvierten mehr als ein Dutzend Banken hätten in ihren Verträgen ein Kündigungsrecht für den Fall eines Eigentümerwechsels verankert. Während der Finanzmarktkrise hätten die Banken ihre Chance dazu genutzt, die Konditionen hinreichend zu verbessern. Ihre Entscheidung darüber, die Kreditverträge fortzusetzen oder zu kündigen, hätten die Banken von einer Verbesserung der Margen ebenso wie von weiteren Zugeständnissen abhängig gemacht. Dies sei der Grund dafür gewesen, dass sich die Verhandlungen mit den Banken relativ lange hingezogen hätten. Das Konsortium habe vor dem Problem gestanden, eine finanziell abgesicherte Gesellschaft erwerben zu wollen, was es notwendig gemacht habe, zunächst das Vorliegen der sogenannten Fortsetzungsentscheidungen der Kreditinstitute abzuwarten, bevor der Vollzug der Transaktion eingeleitet werden können. Die TUI habe ihrerseits einen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag mit Hapag-Lloyd geschlossen, was die Konsequenz habe, dass das Ergebnis 2008 ihr zugerechnet werde. Eigentlich habe laut der vertraglichen Bedingungen die Vereinbarung bestanden, dass TUI diesen Ergebnisabführungsvertrag zum Ende des Jahres 2008 aufhebe. Unter Berücksichtigung der ungesicherten Finanzierungslage der Hapag-Lloyd habe TUI dieses nicht fristgerecht getan. Dies sei in den Nachverhandlungen Anlass dafür gewesen, mit der TUI nicht nur zu verabreden, dass der Vollzug aufgeschoben werde, bis der Ergebnisabführungsvertrag aufgehoben werde, sondern auch, dass die Finanzierungsvoraussetzungen für Hapag-Lloyd endgültig geschaffen worden seien. Hierdurch sei für Januar und Februar 2009 die Bildung eines Rumpfwirtschaftsjahres für Hapag-Lloyd erforderlich geworden. Das Ergebnis des Rumpfwirtschaftsjahres habe TUI übernehmen müssen, was erwähnenswert sei, weil entgegen der ursprünglichen Erwartung das Ergebnis 2008 nicht positiv ausgefallen sei und es relativ hohe Anfangsverluste im Jahr 2009 gegeben habe.

In den Nachverhandlungen mit TUI habe eine große Rolle gespielt, dass der bis dahin in dem Konsortium den größten Anteil übernehmende Herr Kühne seinen Anteil von 25,1 Prozent auf 15 Prozent habe verringern wollen. Deshalb habe die TUI in den Nachverhandlungen einen größeren Anteil übernommen, als in der Ursprungsdrucksache angegeben. TUI sei also heute im Besitz von insgesamt 43,3 Prozent der Anteile. Zudem habe TUI einen Finanzierungsschirm in einer Größenordnung von 1,4 Milliarden Euro bereitgestellt, um Hapag-Lloyd über das schwierige Jahr 2009 und gegebenenfalls auch 2010 zu begleiten. Im Zuge der Finanzierungsverhandlungen mit den Banken habe es einige gegeben, die, wie die Royal Bank of Scotland, ihr anfängliches Interesse zurückgezogen hätten. Die sich daraus ergebenden Ausfälle in einer Größenordnung von 500 Millionen US-Dollar habe TUI substituiert. Zu erwähnen sei darüber hinaus, dass eine Verzinsung des Kaufpreises für die Zeit vom 1. Januar bis zum Zeitpunkt des Vollzugs am 23. März von TUI nicht mehr beansprucht worden sei. Insgesamt sei eine indirekte Verbesserung des Kaufpreises um circa 75 Millionen Euro erreicht worden.

Nach Vorliegen der kartellrechtlichen Voraussetzungen und der Finanzierungszusagen habe am 23. März der Vollzug des Kaufvertrages erfolgen können. Vonseiten der ABKG habe eine Summe von 1,19 Milliarden Euro statt der ursprünglich vorgesehenen 1,4 Milliarden Euro mit Rücksicht darauf gezahlt werden müssen, dass Herr Kühne seinen Anteil um 210 Millionen Euro verringert habe.

Bezogen auf die aktuelle Situation teilten die Vertreter der HGV mit, dass sich die Lage der Containerschifffahrt in Bezug auf die Frachtraten im 1. Quartal dieses Jahres weiter verschlechtert habe und eine Verringerung der Frachtraten um 15 Prozent zu verzeichnen sei. Zurzeit lägen etwa 500 Containerschiffe ohne Fracht im Hafen – Hapag-Lloyd habe aufgrund dieser Entwicklungen im Rumpfwirtschaftsjahr Januar/Februar 2009 einen Verlust von 363 Millionen Euro zu verzeichnen, was teilweise auf Buchverluste durch Abschreibung von Bunker swaps zurückzuführen sei. Hapag-Lloyd habe im Jahr 2008 einen Großteil des benötigten Öls zum Betreiben der Schiffe abgesichert; nach dem Absinken der Ölpreise seien die Absicherungsmechanismen nicht mehr erforderlich gewesen. Ein Teil der Verluste, etwa die Hälfte der 363 Millionen Euro, seien also Bewertungseffekte.

Hapag-Lloyd versuche, den prognostizierten Rückgang an Frachtmengen und -raten durch aktive Sparmaßnahmen im Umfang von 415 Millionen US-Dollar zu begegnen, die bereits im November 2008 eingeleitet worden seien. Dienste seien verknappert worden – so würden beispielsweise im Asienverkehr nicht mehr sechs Linien fahren, sondern lediglich vier. Hapag-Lloyd habe darüber hinaus mit den Terminalbetreibern Verhandlungen zur Reduzierung der dort entstehenden Kosten geführt. Ein Einstellungsstopp sei verhängt und Kurzarbeit angeordnet worden. Darüber hinaus seien die Investitionen gekürzt worden. Hapag-Lloyd habe für dieses Jahr lediglich zwei Schiffe bestellt und auch nur diese relativ geringe Menge abzunehmen. Von den 128 Schiffen, die Hapag-Lloyd betreibe, seien etwa die Hälfte eigene Schiffe, die andere Hälfte sei geleast. Dies schaffe eine gewisse Flexibilität dafür, auslaufende Charter nicht zu verlängern. Hapag-Lloyd erwarte im Laufe dieses Jahres zudem wieder ansteigende Frachtraten. Wesentlich hierfür sei, ob sich im 3. Quartal des Jahres 2009 ein Weihnachtsgeschäft abzeichne und damit zusammenhängend die Frage, ob Karstadt/Arcandor Ware in Asien ordere, die von Hapag-Lloyd transportiert werden könne. Problematisch sei augenblicklich, dass große Überkapazitäten im Markt existierten und die Reeder sich untereinander einen gnadenlosen Verdrängungswettkampf lieferten.

Die HGV habe den Kaufpreis in Höhe von 484 Millionen Euro zunächst aus vorhandener Liquidität finanziert – 350 Millionen Euro, die aus dem Börsengang der HHLA zur Verfügung gestanden hätten, seien aufgewendet worden, der restliche Betrag sei über die Nutzung von Kreditlinien finanziert worden. Aufgrund des bestehenden Schirms der TUI und der gesicherten Finanzierung werde nicht damit gerechnet, dass Hapag-Lloyd im laufenden Jahr Unterstützung seitens der Gesellschafter benötige. Für das Jahr 2010 stünden die Gesellschafter aufgrund einer Patronatserklärung allerdings in der Verpflichtung, ein von der TUI gestelltes Darlehen mit abzulösen. Daher werde die HGV mit 175 Millionen Euro in ein Darlehensverhältnis mit Hapag-Lloyd eintreten. Dieses Darlehen werde allerdings zu marktüblichen Konditionen verzinst, was bedeute, dass daraus keine Verluste für die HGV entstehen könnten. Noch nicht absehbar sei zurzeit, ob Hapag-Lloyd im Wirtschaftsjahr 2009 Verluste erwirtschaftete, die durch die Gesellschafter aufgefangen werden müssten. Die Vertreter der HGV erläuterten, dass die HGV mit TUI ein Gemeinschaftsunternehmen, die sogenannte Joint Venture Company, gegründet habe, bei der eine Erwerbsgesellschaft angesiedelt sei, unter der wiederum sich Hapag-Lloyd befinde. Die Erwerbsgesellschaft habe eventuell entstehende Verluste aufgrund eines Beherrschungsvertrages mit Hapag-Lloyd zu übernehmen. Die Verluste müssten jedoch nicht zwingend durch die darüber angesiedelten Gesellschafter ausgeglichen werden.

Die Vertreter der HGV führten aus, dass das Gemeinschaftsunternehmen die Immobilien von Hapag-Lloyd am Ballindamm und in der Rosenstraße bereits von der TUI für 150 Millionen Euro gekauft habe, der Kaufpreis sei allerdings auf ein Jahr gestundet. Es sei abzuwarten, wodurch das Unternehmen in einem Jahr in der Lage sei, den Kaufpreis zu finanzieren. Die Geschäftsführung des Gemeinschaftsunternehmens arbeite zurzeit an der Erstellung entsprechender Modelle. Sollten beispielsweise nur

60 Prozent der Gesamtsumme über Banken finanziert werden können, sei denkbar, dass die Gesellschafter über eine Kapitalerhöhung für den restlichen Betrag aufkommen müssten.

Die GAL-Abgeordneten nahmen Bezug auf die erwähnte Überkapazität in der Containerschifffahrt und fragten nach deren Umfang.

Die Vertreter der HGV sahen sich nicht in der Lage, hierzu konkrete Zahlen zu nennen. Bis Mitte des Jahres 2008 seien zahlreiche Bestellungen für große Containerschiffe aufgegeben worden, wodurch die Auftragsbücher der koreanischen und chinesischen Schiffsbauer gut gefüllt gewesen seien. In China seien zahlreiche neue Werften geplant worden, die nun aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung nicht gebaut würden. Die Anzahl der bestellten Schiffe, die über kurz oder lang auf den Markt drängten, sei jedoch relativ hoch.

Die CDU-Abgeordneten nahmen mit Erstaunen zur Kenntnis, dass die HGV von der HHLA-Milliarde 350 Millionen Euro zur Finanzierung von Hapag-Lloyd aufgewendet habe. Sie wollten wissen, ob die Absicht bestehe, die 350 Millionen Euro wieder zurückzuführen. Darüber hinaus fragten sie, ob absehbar sei, dass die Gesellschafter erneut Gelder zur Verfügung stellen müssten.

Die Vertreter der HGV erläuterten, dass die Mittel aus dem Börsengang der HHLA über einen längeren Zeitraum an die Stadt transferiert würden, um über die Port Authority für den Ausbau des Hafens zur Verfügung zu stehen. Das Geld werde also bei der HGV zur Zwischenfinanzierung verwendet und zu entsprechender Zeit für den ursprünglich vorgesehenen Zweck bereitstehen. Es bestehe also nicht die Gefahr, dass Gelder zweckentfremdet würden.

Der Verlust, der auf der Ebene von Hapag-Lloyd entstehe, könne die Gesellschafter gegebenenfalls zu Kapitalmaßnahmen nötigen. Dies sei jedoch sehr von der Liquiditätssituation, zunächst unterhalb der HGV-Ebene, abhängig. Welche Konsequenzen sich gegebenenfalls für die relativ komplizierte gesellschaftsrechtliche und handelsrechtliche Konstruktion ergeben könnten, werde augenblicklich mithilfe eines Wirtschaftsprüfers und eines Steuerberaters geprüft.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE verliehen ihrer Überzeugung Ausdruck, dass die HGV gute Verhandlungsergebnisse für die Stadt Hamburg erzielt habe. Sie fragten, ob es Indizien dafür gebe, dass der Teilhaber Kühne seine Anteile komplett zur Disposition stellen wolle. Bezüglich der Patronatserklärung interessierte sie zu erfahren, wie viele Schiffe Hapag-Lloyd für die Jahre 2009 und 2010 in Auftrag gegeben habe. Zudem wollten sie wissen, ob aus der Hauptversammlung der TUI Rückwirkungen auf die Gesellschafterkonstruktion resultieren könnten.

Die Vertreter der HGV antworteten bezüglich des Engagements von Herrn Kühne, dieser habe mitgeteilt, dass er die Summe von 200 Millionen Euro, um die sein Engagement verringert worden sei, selber hätte fremdfinanzieren müssen. Er habe allerdings betont, dass seine Beteiligung als längerfristige, wenn nicht gar dauerhafte anzusehen sei. Zu gegebener Zeit, wenn er dazu finanziell wieder in der Lage sei, werde er seine Anteile erneut aufstocken – die Reduzierung seines Anteils sei also nicht als Einstieg in den Ausstieg zu interpretieren.

Zur Patronatserklärung führten die Vertreter der HGV aus, dass ein revolvingender Kredit in Höhe von 200 Millionen Euro, den die TUI an Hapag-Lloyd gegeben habe, abgesichert werde. Dieser sei befristet auf den 31. März 2010. Die Patronatserklärung gelte für den Fall, dass dieser Kredit nicht zurückgezahlt werden könne. Da es nicht unwahrscheinlich sei, dass keine Rückzahlung erfolgen könne, werde die HGV im Rahmen der Patronatserklärung tätig werden müssen.

Zu den Auswirkungen der Hauptversammlung bei TUI teilten die Senatsvertreterinnen und -vertreter mit, dass das Verlangen Herrn Frederiksens auf Abwahl des Herrn Dr. Frenzel zum wiederholten Male abgewiesen worden sei. Somit stehe die Amtszeit von drei Jahren und damit auch das Vorgehen des Herrn Dr. Frenzel im Moment nicht infrage.

Bezüglich der Immobilienfinanzierung merkten die Vertreter der HGV an, dass die Mieten, die seitens der Firma Hapag-Lloyd noch an TUI gezahlt würden, nun an das Konsortium gezahlt werden müssten. Hierüber wäre eine Refinanzierung von fremdfinanziertem Eigenkapital möglich. Sie stellten klar, dass die in Zusammenhang mit der Patronatserklärung erwähnten 175 Millionen Euro keinesfalls mit einer laufenden Belastung der HGV in Verbindung zu bringen seien. Dies wäre eine Kreditaufnahme, der eine Forderung an Hapag-Lloyd gegenüberstünde. Aus den zu erzielenden Zinserträgen würde sich aller Voraussicht nach sogar ein Überschuss für die HGV ergeben. Zum Verlust Hapag-Lloyds im Rumpfgeschäftsjahr März bis Dezember 2009 äußerten die Vertreter der HGV, dass ein solcher qua Beherrschungsvertrag seitens der Kommanditgesellschaft zu übernehmen wäre. Da es sich bei der Kommanditgesellschaft um eine Personengesellschaft handele, werde augenblicklich davon ausgegangen, dass ein Verlustkonto gefüllt werden würde und die Finanzierung zwischen Hapag-Lloyd und der Kommanditgesellschaft geklärt werden müsste. Ein Durchschlagen auf die höheren Ebenen sei nicht automatisch vorauszusetzen. Sollte allerdings bei der Kommanditgesellschaft ein gewisser Eigenkapitalverzehr entstehen, könnten sich die darüber liegenden Eigentümergesellschaften fragen, inwieweit ihre jeweils getätigten Kommanditeinlagen zum Bilanzstichtag noch werthaltig seien.

Die GAL-Abgeordneten interessierte zu erfahren, wie sicher die Arbeitsplätze bei Hapag-Lloyd seien. Sie ergänzten, dass es aufgrund der nicht vorliegenden Planungszahlen sinnvoll sein könne, sich in einem halben Jahr nochmals mit Hapag-Lloyd zu befassen. Sie fragten, ob im Oktober/November 2009 belastbare Zahlen vorlägen, auf deren Grundlage weitere Beratungen stattfinden könnten.

Die Vertreter der HGV erläuterten zu den Arbeitsplätzen, dass das von Hapag-Lloyd aktivierte Einsparprogramm keine betriebsbedingten Kündigungen, sondern im Rahmen der Fluktuation einen sehr maßvollen Abbau von Arbeitsplätzen vorsehe. In Hamburg würden 1.000 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen beschäftigt, weltweit seien es circa 7.000. Von den vorgesehenen 415 Millionen US-Dollar, die das Einsparprogramm vorsehe, beruhten 8 Millionen Euro auf Personaleinsparungen. Dies lasse erkennen, dass Hapag-Lloyd an seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern festhalten wolle, weil dem Unternehmen bewusst sei, dass es diese im Falle eines Aufschwungs dringend benötigte. Im Hinblick auf die nachgefragten Zahlen teilten die Vertreter der HGV mit, dass im Herbst deutlicher erkennbar sei, wie sich die Frachtraten entwickelt hätten.

Der Vorsitzende des Unterausschusses betonte, dass das Thema Hapag-Lloyd jederzeit wieder beraten werden könne – es stelle sich lediglich die Frage nach dem richtigen Zeitpunkt. Er schlug eine Weiterberatung im Frühjahr 2010 vor, da dann der Jahresabschluss für das Jahr 2009 vorliegen werde.

Die SPD-Abgeordneten schlossen sich dem Vorschlag der GAL-Abgeordneten an, erneut über das Thema zu beraten.

Sie nahmen Bezug auf den auf Seite 3 der Drs. 19/3049 erwähnten Verkauf der verbleibenden TUI-Anteile und wollten wissen, ob ein Termin festgesetzt worden sei, zu dem die TUI die noch verbleibenden Anteile verkaufen wolle.

Die Vertreter der HGV informierten darüber, dass die TUI ursprünglich 100 Prozent der Anteile an Hapag-Lloyd habe verkaufen wollen. Das Hamburger Konsortium sei jedoch nicht so finanzkräftig gewesen, dass ein entsprechender Ankauf möglich gewesen sei. TUI könne zwar grundsätzlich über die restlichen Anteile mit Zustimmung der ABKG frei verfügen, sei aber hinsichtlich der 33 ein Drittel Prozent bis zum 1. April 2010 gebunden. Die ABKG verfüge über ein Vorerwerbsrecht, was bedeute, dass die TUI eine Verkaufsabsicht mitteilen müsse. Bis zum 2. Januar 2012 habe die TUI Zeit, darüber nachzudenken, ob sie dieses Andienungsrecht wahrnehmen wolle. Sollte die TUI von dem Andienungsrecht Gebrauch machen wollen, müsse sie mit wirtschaftlicher Wirkung bis Ende des Jahres 2012 angenommen haben. Dies bedeute, dass ein Jahr zur Verfügung stünde, um die Finanzierungsfragen zu klären. Sollte die ABKG die Andienung ablehnen, habe TUI das Recht, von der ABKG so viele Anteile zu erwerben, dass TUI 51 Prozent der Anteile erreicht. Damit werde es TUI ermöglicht, eine Mehrheitsbeteiligung an Hapag-Lloyd verkaufen zu können. Sollte TUI vom Recht Gebrauch machen, von der ABKG Anteile an Hapag-Lloyd zum jetzigen Ein-

standspreis zu erwerben, um 51 Prozent der Anteile an Hapag-Lloyd zu erreichen, habe die ABKG ein Mitverkaufsrecht hinsichtlich der übrigen Anteile, weil sie in einem solchen Fall nicht mehr Mehrheitsanteilseigner sein könne.

Auf Seite 2 der Drs. 19/3049 Bezug nehmend fragten die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE nach der Bedeutung des Satzes „Wenn das Andienungsrecht ausgeübt worden ist, hat die TUI AG 2014 auch das Recht, der ABKG ihren weiteren Anteil von 10 % der HLAG-Anteile zum feststehenden, dem jetzt bestehenden Eigenkapitalwert entsprechenden Kaufpreis anzudienen.“

Der jetzige Kaufpreis, mit dem die TUI rückeingestiegen sei, belaufe sich auf 910 Millionen Euro, führten die Vertreter der HGV aus. Insgesamt belaufe sich das Eigenkapital auf 2,1 Milliarden Euro – wenn TUI ihre Anteile andiene, werde hierfür der jetzige Equity-Wert angesetzt. Dieses Andienungsrecht, verbunden mit dem derzeitigen Preis, bestehe dann im Jahr 2014, wenn bis zu diesem Zeitpunkt alle anderen Maßnahmen nicht erfolgreich gewesen seien. Die Vertreter der HGV erklärten, dass TUI die genannten 10 Prozent jederzeit verkaufen könne. Wenn die Andienung im Jahr 2012 angenommen werde, könnten auch die weiteren 10 Prozent seitens der ABKG verlangt werden. Würde die ABKG dies nicht tun, habe die TUI das Recht, der ABKG Ende des Jahres 2014 die genannten 10 Prozent aufzunötigen. Die TUI habe also bis zum 2. Januar 2012 ein Andienungsrecht für 33 ein Drittel Prozent. Danach erlösche dieses Recht. Die ABKG habe dann bis zum 31. Dezember 2012 Zeit, dieses anzunehmen. Bei Annahme seitens der ABKG bestehe gleichzeitig das Recht, die genannten 10 Prozent mit zu verlangen. Sollte die ABKG bis Ende 2012 nur 33 ein Drittel Prozent finanzieren können, bleibe TUI mit 10 Prozent beteiligt.

Die GAL-Abgeordneten wollten wissen, ob eine Verpflichtung seitens der ABKG dazu bestehe, die 33 ein Drittel Prozent anzunehmen.

Dies verneinten die Vertreter der HGV, die 33 ein Drittel Prozent könnten, müssten aber nicht angenommen werden, es sei allerdings notwendig, sie anzunehmen, wenn das Geschäft des Hamburger Konsortiums letztendlich erfolgreich sein solle. Grundlage des ganzen Erwerbs sei die Überlegung gewesen, dass TUI sich vollständig von allen Anteilen habe lösen und die Containerschifffahrt aufgeben wollen. Die Rückbeteiligung sei als Hilfestellung für das Hamburger Konsortium zu sehen.

Die CDU-Abgeordneten wollten zu dem Vorerwerbsrecht wissen, ob es eine Regelung darüber gebe, wie ein entsprechender Preis festgelegt werde.

Hierzu erläuterten die Vertreter der HGV, dass der Preis für die jetzt im Besitz der TUI befindlichen Anteile im Vertrag festgelegt sei. Sollte TUI einen Käufer finden, der Anteile abnehme, bestehe ein Vorerwerbsrecht für die HGV, was bedeute, dass dann Verhandlungen über den Kaufpreis stattfinden müssten. Dies würde sich außerhalb der geschilderten Regularien vollziehen, was dazu führe, dass der Preis frei ausgehandelt werden könne.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE stellten fest, dass die HGV ein großes Interesse am Erfolg von Hapag-Lloyd haben müsse, weil im Falle eines Misserfolges ein sehr hoher Preis zu zahlen sei. TUI sei abgesichert, weil das Unternehmen im Zweifelsfall das Schifffahrtsgeschäft zu einem festen Preis abstoßen könne.

Die Vertreter der HGV merkten an, dass zu dem Zeitpunkt, als der Vertrag ausgehandelt worden sei, die Schifffahrtskrise noch nicht in ihrem vollen Umfang zu überblicken gewesen sei. Die Verhandlungsführer hätten zum Zeitpunkt der Vertragsverhandlungen nicht ausschließen können, dass der Wert von Hapag-Lloyd erheblich gestiegen sein könne, wenn die Anteile übernommen werden müssten. Somit habe beiderseits ein Risiko bestanden.

Die SPD-Abgeordneten baten um eine Erläuterung, wer bei welcher Marktentwicklung welche Risiken trage.

Die Vertreter der HGV skizzierten den Fall, dass sich der Markt im Jahr 2014 erholt habe. In einer solchen Situation sei von einer gezahlten jährlichen Dividende in Höhe von 300 Millionen Euro auszugehen. Der zugrunde gelegte Unternehmenswert habe sich im Jahr 2008 auf 4,3 Milliarden Euro belaufen. Bei einer dergestalt verlaufenden Entwicklung werde der Einstandspreis wieder erreicht und von diesem Szenario wür-

den alle Beteiligten, die beteiligten Banken ebenso wie Herr Kühne, ausgehen. Sollte sich der Markt nicht erholen, müsse neu entschieden werden. Normalerweise bemesse sich der Wert eines Unternehmens nach dessen Ertragswert, der wiederum die mutmaßliche Entwicklung eines Unternehmens spiegele. Die letzten Monate hätten gezeigt, wie schnell sich Ertragswerte ändern könnten, und damit werde deutlich, dass es schwierig sei, einen objektiven Unternehmenswert zu benennen. Daher sei es spekulativ, jetzt Prognosen über in drei Jahren vorzunehmende Bewertungen anzustellen.

Die GAL-Abgeordneten stellten fest, dass nicht die HGV alleine über die Annahme der Kaufoption entscheide, sondern das Konsortium. Sie interessierte, mit welchen Mehrheiten diese Entscheidung getroffen werde.

Die Vertreter der HGV erklärten, dass eine solche Entscheidung mit einer doppelten qualifizierten Mehrheit getroffen werden müsse, was bedeute, dass sowohl die Mehrheit der Anteile als auch die Mehrheit der Beteiligten zustimmen müsse. Es existiere allerdings die Klausel, dass kein Anteilseigner einer Kapitalerhöhung zustimmen müsse.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE wollten wissen, ob die genannten 910 Millionen Euro den 43 Prozent entsprächen. Dies bestätigten die Vertreter der HGV.

Bezogen auf Herrn Kühne fragten die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE, ob dieser nicht in gewisser Weise von der wirtschaftlichen Situation profitiere, weil hierdurch die Möglichkeit entstehe, die Anzahl seiner Anteile zu reduzieren. Darüber hinaus interessierte sie zu erfahren, wie die Motivationslage der anderen Gesellschafter augenblicklich zu bewerten sei. Über die Aussage aus der Drs. 19/3049, „Die privaten Investoren behalten mit einem Anteil von knapp 60 Prozent die Mehrheit“, zeigten sie sich verwundert, weil die HSH Nordbank unter die privaten Anteilseigner subsumiert werde.

Die Vertreter der HGV sahen sich außerstande, die Beweggründe für die Entscheidungen von Herrn Kühne zu kommentieren. Unter den Gesellschaftern bestehe keine Krise, man fände vielmehr zunehmend zu einem geordneten Verfahren. Bezogen auf Hapag-Lloyd werde sichtbar an einem Strang gezogen. Die Vertreter der HGV äußerten, sie sähen sich als verlängerten Arm der Freien und Hansestadt Hamburg und teilten mit, dass sich die HGV zu 100 Prozent unter den Fittichen der Stadt befinde. Die Zuordnung der HSH Nordbank zu den privaten Investoren sei zwar interpretierbar, aber durchaus zutreffend.

III. Ausschussempfehlung

Der Unterausschuss bittet den Haushaltsausschuss, von seinen Beratungen Kenntnis zu nehmen.

Thomas Völsch, Berichterstattung