

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Stabilisierung der Hapag-Lloyd AG durch Gesellschafterbeiträge und Landesbürgerschaft

I.

Ausgangslage

Durch die als Folge der Finanzkrise entstandene Wirtschaftskrise ist der weltweite Warenaustausch im Jahre 2009 im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken. Dadurch mussten alle im globalen Containertransport tätigen Reedereien erhebliche Mengen- und Preisrückgänge hinnehmen. Da sich diese Entwicklung in einem kurzen Zeitraum abspielte – Mengen- und Preise lagen noch im dritten Quartal 2008 auf oder bei historischen Höchstwerten – war die Möglichkeit der internen Anpassung durch Kostensenkungsprogramme begrenzt. Praktisch alle Linienreedereien haben daher angekündigt, im Jahre 2009 erhebliche Verluste auszuweisen.

Die größte deutsche Linienreederei, die Hapag-Lloyd AG (HLAG), ist davon nicht verschont geblieben. Ihre gegenwärtige wirtschaftliche Situation ist so schlecht, dass Beiträge der Gesellschafter und Bürgerschaften des Bundes und des Landes Hamburg im Rahmen des Wirtschaftsfonds Deutschland notwendig sind, um das Unternehmen zu stabilisieren.

Vom Unternehmen beauftragte Gutachter haben festgestellt, dass die HLAG zum Stichtag 1. Juli 2008 kein Unternehmen in Schwierigkeiten gemäß den EU-Kriterien war, die problematische Unternehmenssituation also auf die Wirtschaftskrise zurückzuführen ist. Zugleich haben sie bestätigt, dass das vorliegende Unternehmenskonzept eine ausreichende Grundlage für die Sanierungsfähigkeit des Unternehmens darstellt. Damit sind die zentralen Voraussetzungen für einen Antrag beim Wirtschaftsfonds Deutschland wahrscheinlich gegeben; die Überprüfung erfolgt im weiteren Verfahren. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens als weitere Voraussetzung für die staatliche Unterstützung ist gegeben.

II.

Volkswirtschaftliche Bedeutung der Hapag-Lloyd AG

Die HLAG beschäftigt an 320 Standorten in 130 Ländern rund 7.200 Mitarbeiter, davon ca. 2.500 Mitarbeiter in Deutschland und davon ca. 1.200 deutsches Seepersonal. Mit 118 Ausbildungsstellen für Seepersonal (von insgesamt 210 Ausbildungsstellen) – unter anderem auf speziell ausgerüsteten Ausbildungsschiffen – spielt die HLAG eine führende Rolle in der Ausbildung des deutschen Seepersonals.

Die HLAG stellt 38 % der aktiven Flotte unter deutscher Flagge. Ein erheblicher Teil der Schiffe ist von deutschen Firmen gechartert; nach gutachterlicher Feststellung belaufen sich die an deutsche Reeder zu entrichtenden Charterprämien auf 250 Mio. Euro p.a.

Das jährlich von der HLAG vergebene Auftragsvolumen für Ladungs- und Hafenkosten, Verkehrsträgerkosten etc. beläuft sich auf weitere rund 270 Mio. Euro. 90 % dieses Auftragsvolumens fällt im Hafen Hamburg an.

Die HLAG erbringt ihre Transportleistungen jedoch nicht „Stand-alone“, sondern bildet mit den Reedereien OOCL (Hongkong) und NYK (Japan) die Grand Alliance. Durch diese Allianz entstehen Größenvorteile in der Wertschöpfungskette. Da die HLAG als deutsche Reederei ihre Partner an deutsche Häfen, insbesondere Hamburg, bindet, muss die volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Verbundes betrachtet werden, um das gesamte Risiko eines eventuellen Marktaustritts der HLAG zu erfassen.

Die Grand Alliance hatte 2008 einen Anteil von 42 % am Containerumschlag des Hamburger Hafens; die gemeinsam vergebenen Dienstleistungsaufträge erreichen ein Volumen

von ca. 800 Mio. Euro p.a. (ohne Charterprämien). Auf den Containerumschlag der Grand Alliance entfallen rund 45.000 der im Jahre 2008 rund 167.000 vom Hamburger Hafen abhängigen Beschäftigten in der Metropolregion. Die Lohnsumme dieser 45.000 Beschäftigten beläuft sich auf 1,8 Mrd. Euro. Die mit der Prüfung des Unternehmenskonzepts beauftragten Gutachter gehen davon aus, dass bei Ausscheiden von Hapag-Lloyd aus dem Markt ca. 60 % des Frachtvolumens nicht mehr auf Hamburg gelenkt, sondern in Rotterdam und Antwerpen umgeschlagen würde. Damit wären neben den ca. 1.100 Arbeitsplätze in der Unternehmenszentrale von Hapag-Lloyd weitere über 20.000 Arbeitsplätze in der Metropolregion Hamburg gefährdet. Hinzukommen über 6.000 weitere Arbeitsplätze bei der HLAG außerhalb der Metropolregion in Deutschland und der Welt.

III.

Unternehmenskonzept

Die HLAG hat ein Unternehmenskonzept zur Überwindung der Krise erstellt, das von einer Unternehmensberatung bewertet und weiterentwickelt worden ist. Außerdem hat eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bestätigt, dass das Konzept eine ausreichende Grundlage für die Sanierungsfähigkeit des Unternehmens darstellt.

Ausgangspunkte des Unternehmenskonzeptes sind die von den Gutachtern bestätigte gute strategische Position und die operativen Stärken der HLAG. Dazu gehören unter anderem die Netzwerksteuerung auf Basis eines als Benchmark eingestuften IT-Systems, die anerkannt hohe Leistungsqualität, die auf den Bedarf zugeschnittene Flottenstruktur sowie die globale Präsenz und die positiven Skaleneffekte durch die Einbindung in die Grand Alliance.

Das Unternehmenskonzept trifft notwendigerweise Annahmen über die Entwicklung von Mengen und Preisen über mehrere Jahre hinweg und ist damit mit unvermeidlichen Unsicherheiten verbunden. Um das Risiko der Fehlplanung zu begrenzen, hat die Unternehmensleitung neben dem Basisfall, der auf den als wahrscheinlich eingestuft und sich gegenwärtig auch abzeichnenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen beruht, ein Szenario mit ungünstigeren Bedingungen durchgeplant. Dieses sogenannte Worst-Case-Szenario unterstellt gegenüber dem Basisfall einen stärkeren Einbruch der Frachtmengen im Jahre 2009 und eine verzögerte Erholung ab 2010 sowie bei den Frachtraten ebenfalls einen stärkeren Einbruch und geringere Erholung bis 2012.

Bei der Planung des Einsparungsprogramms und des Finanzbedarfs ist die Unternehmensleitung von diesem ungünstigeren Szenario ausgegangen.

Das Programm der HLAG zur dauerhaften Kostenreduzierung hat insgesamt ein Volumen von bis zu 1,1 Mrd. US-Dollar bis zur vollen Wirksamkeit aller Maßnahmen ab 2011; rd. 540 Mio. USD sind bereits umgesetzt. Das Einsparprogramm bezieht sich auf alle Bereiche: Nachverhandlungen der Transportkosten, der Leasing- und Charterprämien gehören beispielsweise ebenso dazu wie die Reduzierung von Leerfrachten, die Einstellung oder Zusammenlegung von Diensten sowie die Reduzierung der Flotte und Rationalisierungen im Overhead.

Der wesentliche Beitrag zur Stabilisierung des Unternehmens muss aber von wieder steigenden Transportmengen und -preisen ausgehen. Daher ist ein zentrales Element des Restrukturierungsplans die Deckung des Finanzbedarfs bis zur in der Planung angenommenen Erholung der weltwirtschaftlichen Lage. Neben den staatlichen Bürgschaften für neue Kredite (siehe dazu Ziff. IV.) und den als Genehmigungsvorausset-

zung für die Kredite und Bürgschaften notwendigen Beiträgen der Gesellschafter (siehe dazu Ziff. V) gehören dazu auch noch in Verhandlungen befindliche Beiträge der Banken (Tilgungsaussetzung, Aussetzung der sogenannten Loan-to-Value-Klauseln, mit denen die Höhe von Schiffskrediten an die Wertentwicklung der Schiffe angepasst wird).

IV.

Bürgschaft

Mit dem zweiten Konjunkturpaket ist der Wirtschaftsfonds Deutschland eingerichtet worden, der unter anderem Bürgschaften in Höhe von normalerweise 80 %, in Ausnahmefällen auch 90 % des Kreditvolumens für Unternehmen übernehmen kann, die durch die Wirtschaftskrise in wirtschaftliche Schieflage geraten sind.

Der Finanzierungsplan des von der HLAG aufgestellten pessimistischen Szenarios sieht einen Liquiditätsbedarf von 1,95 Mrd. Euro vor, der – unter der Voraussetzung, dass die o.g. Einsparungsmaßnahmen und die skizzierten Beiträge Dritter in vollem Umfang greifen – im Umfang von bis zu 1,2 Mrd. Euro als Kredit mit einer Laufzeit von 7 Jahren durch ein Bankenkonsortium mit einer Bürgschaft über den Wirtschaftsfonds Deutschland bereitgestellt werden soll. Sollte sich die weitere Entwicklung der HLAG wie im günstigeren Basisfall angenommen darstellen, würde dieser auf den ungünstigeren Fall berechnete Kreditbedarf nicht in vollem Umfang eintreten.

Kreditnehmer werden sowohl die HLAG als auch ihre von den Gesellschaftern gegründete Muttergesellschaft BidCo sein (zur Beteiligungsstruktur siehe Anlage). Bei der BidCo dient der Kredit der Finanzierung der auf Grund des Beherrschungsvertrages zu übernehmenden Verluste der HLAG.

Der Antrag auf die 90%ige-Verbürgung dieses Kreditvolumens ist am 13. August 2009 durch die HSH Nordbank federführend für das Bankenkonsortium gestellt worden. Die Bürgschaftsgewährung setzt die Prüfung des Unternehmenskonzepts durch externe Experten und die Klärung einer Reihe von derzeit noch offenen Fragen voraus, so unter anderem die Sicherheiten, den Bürgschaftsprozentsatz und die beihilferechtliche Prüfung. Ziel ist eine Entscheidung über die Bürgschaft, bevor weiterer Finanzbedarf bei der HLAG eintritt, sodass auch die weiteren Leistungen der Gesellschafter (vgl. Ziff. V) erst erfolgen, wenn über das gesamte Finanzierungspaket entschieden ist.

Die Bürgschaften durch den Wirtschaftsfonds Deutschland werden durch den Bund und diejenigen Länder, in denen ein relevanter Anteil der durch die Maßnahme erhaltenen Arbeitsplätze angesiedelt ist, gemeinsam und hälftig getragen. Daher wird Hamburg voraussichtlich parallel zur Bundesbürgschaft eine direkte Landesbürgschaft in Höhe von bis zu 540 Mio. Euro übernehmen müssen. Die Bürgerschaft hat den Senat im Haushaltsbeschluss 2009/2010 ermächtigt, nach dem Verfahren des Gesetzes über die Kreditkommission in 2009 Sicherheitsleistungen in Höhe von bis zu 230 Mio. Euro zu übernehmen. Davon ist bereits ein Teil in Anspruch genommen, weitere konkrete Anfragen auf Bürgschaften liegen vor. Daher soll diese Bürgschaftsermächtigung um den vollen Betrag, der für die Sicherheitsleistung zugunsten der HLAG gegebenenfalls benötigt wird, erhöht werden, mit der Maßgabe, dass dieses zusätzliche Volumen nicht für andere Bürgschaftsfälle genutzt werden kann.

Die Entscheidung über die Bürgschaft setzt nach den Verfahrensregeln des Wirtschaftsfonds Deutschland die Prüfung des Unternehmenskonzeptes durch einen unabhängigen Drit-

ten voraus. Außerdem sind eine Reihe von noch offenen Fragen, unter anderem die beihilferechtliche Zulässigkeit, der Bürgerschaftsprozentsatz und die Besicherung zu klären.

Im Rahmen des Wirtschaftsfonds Deutschland werden Anträge auf Großbürgschaften des Bundes, ab einem Bundesobligo von 300 Mio. Euro oder die von grundsätzlicher Bedeutung sind, nach positivem Votum im Bürgerschaftsausschuss (interministerieller Ausschuss, in dem bei diesem Fall auf Arbeitsebene Vertreter der Bundesministerien und der zuständigen Hamburger Behörden vertreten sein werden) auf der Grundlage eines externen Gutachtens im „Lenkungsausschuss Unternehmensfinanzierung“ (Lenkungsausschuss) beraten und entschieden. Dem Lenkungsausschuss gehören auf Staatssekretärsstufe je ein Vertreter des Bundeswirtschaftsministeriums (Vorsitz), des Bundesfinanzministeriums, des Bundesjustizministeriums sowie ein Vertreter des Bundeskanzleramtes an. Die Tätigkeit des „Wirtschaftsfonds Deutschland“ wird durch einen „Lenkungsrat Unternehmensfinanzierung“ (Lenkungsrat) begleitet, der sich aus Persönlichkeiten mit besonderen Erfahrungen in Wirtschafts- und Finanzfragen zusammensetzt. Der Lenkungsrat spricht Empfehlungen gegenüber dem Lenkungsausschuss aus. Fälle, in denen das Bundesobligo 300 Mio. Euro überschreitet oder die von grundsätzlicher Bedeutung sind, sind zudem dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vor Entscheidung durch den Lenkungsausschuss vorzulegen.

Das Entscheidungsverfahren in Hamburg nach dem Gesetz über die Kreditkommission verläuft parallel, bedarf jedoch der Abstimmung mit der Entscheidung des Bundes (die inhaltliche Abstimmung über die Ausgestaltung der parallelen Bürgschaften erfolgt im Wesentlichen im Rahmen der Sitzungen des Bürgerschaftsausschusses).

Für die anstehenden Sitzungen der genannten Gremien gibt es folgende Terminvorstellungen: die Sitzung des Bürgerschaftsausschusses (interministerieller Ausschuss) findet voraussichtlich am 18. September 2009 auf Grundlage eines externen Gutachtens statt. Unmittelbar zuvor wird die Beschlussfassung der Hamburgischen Bürgerschaft auf Grundlage dieser Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft angestrebt. Die Befassung der Kreditkommission ist – bei einem antragsgemäßen Votum der Bürgerschaft – für den 16. September 2009 vorgesehen. Auf Bundesebene tagen der Lenkungsrat und abschließend der Lenkungsausschuss voraussichtlich in der 39. Kalenderwoche.

V.

Beiträge der Gesellschafter

Die Unterstützung durch den Wirtschaftsfonds Deutschland setzt ausreichende Gesellschafterbeiträge voraus. Das Konzept für die HLAG sieht vor, dass die Gesellschafter Mittel in Höhe von 600 Mio. Euro als liquide Mittel zuführen, die im Umfang von 570 Mio. Euro das Eigenkapital der HLAG/BidCo erhöhen. Hinzu kommen 150 Mio. Euro, die durch den Verkauf der HLAG-Immobilien an Dritte statt an die BidCo generiert werden sollen. Zusätzlich ist es notwendig, dass die Gesellschafter zur Verbesserung der Bilanzrelationen Gesellschafterdarlehen in Höhe von 353 Mio. Euro in sogenanntes Hybridkapital (unbefristete und nur bei Ausschüttungsfähigkeit verzinsliche Mittel) umwandeln.

Mittelbare Gesellschafter der Hapag-Lloyd AG sind die TUI AG mit einem Anteil von 43,33 %, die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH mit rund 23 %, die Kühne Holding AG mit rund 15 %, die Iduna Vereinigte Lebensversicherung a.G. für Handwerk, Handel und Gewerbe (Iduna) mit 7,1 %, die HSH Nordbank AG mit

rund 4,8 %, ein von der M.M. Warburg & Co. KGaA geführter Investorenpool mit ebenfalls rund 4,8 % und zwei Gesellschaften der HanseMercur-Versicherungsgruppe mit zusammen 1,9 % (zur Beteiligungsstruktur siehe Anlage).

1. Kauf und Wiedereinbringung des Anteils am Containerterminal Altenwerder (CTA)

Die TUI AG, die HGV und die Iduna haben einen ersten Schritt zur Eigenkapitalstärkung der HLAG bereits vollzogen. Um einen unmittelbaren Liquiditätssengpass Ende Juli 2009 zu beseitigen, haben sie über eine neu gegründete Zwischengesellschaft, die „Albert Ballin“ Terminal Holding GmbH (ABTH), die 25,1 %ige Beteiligung der HLAG am CTA erworben. Die dafür notwendigen 315 Mio. Euro haben die HGV und die Iduna entsprechend ihrer Beteiligungsquote an der HLAG erbracht, die TUI AG hat den restlichen Betrag von 215 Mio. Euro übernommen, allerdings mit der Bedingung, 25 Mio. Euro im Jahre 2011 durch die HGV refinanziert zu bekommen. Der Kaufpreis ist bei der HLAG in vollem Umfang liquiditätswirksam geworden und führte in Höhe von rd. 285 Mio. Euro als Veräußerungsgewinn zu einer Verbesserung des Eigenkapitals der HLAG.

Der Bund und das Bankenkonsortium haben verlangt, dass die Beteiligung an CTA wieder in den HLAG/BidCo-Konzern zu dessen Stärkung zurückgeführt werden muss. Sie haben darauf hingewiesen, dass sowohl der für die staatsverbürgten Mittel von HLAG zu zahlende Zinssatz als auch die an die Garantiegeber (Bund und Land Hamburg) zu zahlende Garantieprovision aus beihilferechtlichen Gründen wesentlich höher ausfallen müssten, wenn die CTA-Beteiligungen als einzige verfügbare werthaltige Sicherheit nicht wieder in den HLAG/BidCo-Konzern eingegliedert würden.

Darüber hinaus hat auch TUI die alleinige Übernahme eines von den Banken geforderten Beitrags von 50 Mio. Euro zur Sicherstellung der Zahlungsfähigkeit der HLAG bis Ende Oktober 2009 davon abhängig gemacht, dass auch die bislang im Zuge des CTA-Kaufs engagierten Gesellschafter der Albert Ballin KG (ABKG), HGV und Signal Iduna, einer Einbringung der CTA-Beteiligungen in den HLAG/BidCo-Konzern zustimmen. Vor diesem Hintergrund hat der Senat am 3. September 2009 beschlossen, die Beteiligung am CTA wieder in den HLAG/BidCo-Konzern einzubringen und so die Haftungsmasse für weitere von der Freien und Hansestadt Hamburg und dem Bund zu verbürgende Kredite zu erhöhen.

Die Gesellschafter der für den Erwerb der Beteiligung am CTA gegründeten ABTH verkaufen ihre Beteiligung an dieser Gesellschaft an die BidCo. Damit wird die Beteiligung wieder in den HLAG/BidCo-Konzern eingegliedert und BidCo ist Schuldnerin der von HGV, Signal Iduna und TUI ausgereichten Darlehen. Dabei sollen die gegenwärtig zur Finanzierung des CTA-Erwerbs ausgereichten Darlehen in Höhe von 314 Mio. Euro (76 Mio. Euro von HGV, 24 Mio. Euro von Signal Iduna, 214 Mio. Euro von TUI) auf Ebene von HLAG/BidCo in haftendes Eigenkapital (sog. Hybridkapital) umgewandelt werden.

Die ABKG refinanziert den Erwerb des Hybridkapitals von HGV und Signal Iduna durch entsprechende Gesellschafterdarlehen, die mit 8 % verzinst werden. Darüber hinaus ist beabsichtigt, dass 50 % der Dividenden aus der CTA-Beteiligung an die ABKG und TUI weiter geleitet werden und innerhalb der ABKG zugunsten der Gesellschafter quotale aufgeteilt werden, die an der CTA-Finanzierung ursprüng-

lich beteiligt waren. Außerdem wird die Erwerbsverpflichtung der HGV von 25 Mio. Euro von ABKG übernommen, d. h. ABKG übernimmt (statt HGV) mit Wirkung zum 31. März 2011 weiteres Hybridkapital in Höhe von 25 Mio. Euro, das wie oben angegeben vergütet wird. Der Erwerb der CTA-Beteiligungen durch BidCo bedarf der Zustimmung der HHLA und des Verzichts der HHLA auf entsprechende Andienungsrechte.

2. Kapitalerhöhung

Unter dem Vorbehalt, dass die staatsverbürgten Kredite gewährt werden, ist für Ende September 2009 eine weitere Barkapitalerhöhung bei der HLAG im Umfang von 285 Mio. Euro vorgesehen. Die Kapitalerhöhung soll nicht durch Einlagen, sondern über entsprechende Gesellschafterdarlehen an die ABKG erfolgen, die mit 5 % verzinst werden. Soweit die ABKG nicht in der Lage ist, die Zinsen zu zahlen, werden sie jeweils zum Ende eines Kalenderjahres der Darlehensvaluta zugeschlagen. Die Darlehen werden von der TUI AG, der HGV, der Kühne Holding, der Iduna und der HanseMercur-Gruppe entsprechend ihrer Beteiligungsquoten an der HLAG erbracht. Die Kühne Holding übernimmt zusätzlich den Restbetrag von ca. 27 Mio. Euro.

Für die Gesellschafterdarlehen besteht ab 2011 bis 2014 ein Wandlungsrecht in Eigenkapital auf der Grundlage einer dann vorzunehmenden Bewertung nach dem Verkehrswert.

3. Immobilientransaktion

Um einen bislang geplanten Liquiditätsabfluss zu vermeiden, sollen die beiden von der HLAG genutzten Immobilien in Hamburg (Ballindamm und Rosenstraße) nicht, wie bisher vorgesehen, von dem gemeinsamen Erwerbsvehikel der Gesellschafter (BidCo, siehe Anlage) erworben, sondern an Dritte veräußert werden.

4. Weitere Eigenkapitalmaßnahmen

Zur Verbesserung der Bilanzstruktur des auf Grund des Beherrschungsvertrages von HLAG und BidCo gebildeten Konzerns sollen im Frühjahr 2010 außerdem Gesellschafterdarlehen im Umfang von 353 Mio. Euro in Eigenkapital der BidCo gewandelt werden. Daran beteiligen sich die ABKG und die TUI AG im Verhältnis ihrer Beteiligungsquoten mit 200 Mio. Euro bzw. 153 Mio. Euro. Die ABKG wird dazu die Darlehen nutzen, deren Ablösung bereits bei Abschluss des Kaufvertrags im Oktober 2008 gegenüber der TUI AG mit Patronatserklärung der HGV (175 Mio. Euro) bzw. der Kühne Holding (25 Mio. Euro) für März 2010 garantiert ist (siehe Drucksache 19/1575). Die Mittel von 175 Mio. Euro der HGV werden der ABKG als Gesellschafterdarlehen zur Verfügung gestellt, das von der Gesellschaft mit 5 % verzinst wird. Auch hier werden die Zinsen jeweils zum Ende eines Kalenderjahres der Darlehensvaluta zugeschlagen, soweit die ABKG nicht imstande ist Zinsen zu zahlen und es besteht gleichfalls ein Wandlungsrecht, allerdings erst für den Zeitraum von 2014 bis 2016.

In Summe führen die vereinbarten Eigenbeiträge der Gesellschafter (einschließlich der Liquiditätseffekte in Höhe von 750 Mio. Euro aus den dargestellten Schritten 1–3) zu einer Eigenkapitalstärkung von bis zu 923 Mio. Euro.

Darüber hinaus hat sich TUI bereit erklärt, weitere von ihr ausgereichte Darlehen so umzuwandeln, dass sie als Eigenkapital zu qualifizieren sind. Sie hat dafür zum Teil ein Wandlungsrecht; dabei ist darauf geachtet worden, dass

TUI dadurch ihre Anteile an HLAG durchgerechnet maximal auf 49,9 % erhöhen kann.

Das der TUI bis 2012 zustehende Recht, der Albert Ballin KG Anteile des Joint Ventures anzudienen, soll so geändert werden, dass nicht der im Oktober 2008 festgelegte Kaufpreis für die 33 1/3 %ige Beteiligung von 700 Mio. Euro sondern der dann zu ermittelnde Verkehrswert maßgeblich ist.

VI.

Laufende Gespräche mit dem Bankenkonsortium

Die Modalitäten der Kreditvergabe an die HLAG/BidCo durch das Bankenkonsortium befinden sich noch in Verhandlungen.

In Abhängigkeit von der Dauer des Verfahrens zur Bürgschaftsgewährung durch den Wirtschaftsfonds Deutschland waren auf Grund von Bankenforderungen auch Maßnahmen der Gesellschafter zur zwischenzeitlichen Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit der HLAG über den 30. September hinaus nötig. Sie sind durch eine Erklärung der TUI, der HLAG zusätzliche Liquidität in Höhe von 50 Mio. Euro bis Ende Oktober bereit zu stellen, erbracht worden.

Außerdem kann im gegenwärtigen Stadium des Kredit- und Bürgschaftsverfahrens nicht ausgeschlossen werden, dass von Banken und Bürgen weitere Forderungen mit finanziellen Auswirkungen gestellt werden. Ggf. wird der Senat entsprechende Informationen nachliefern.

VII.

Auswirkungen auf die HGV und den Haushalt

Die HGV hat im Zusammenhang mit dem CTA-Anteilserwerb Darlehen in Höhe von 76 Mio. Euro gewährt, die zwar auf Ebene von BidCo/HLAG in haftendes Eigenkapital (sog. Hybridkapital) umgewandelt werden. Die ABKG wird aber die Hybriddarlehen übernehmen und durch ein mit 8 % verzinstes Gesellschafterdarlehen der HGV refinanzieren. Während der Laufzeit der staatsverbürgten Kredite soll der Zinsanspruch zunächst durch Weiterleitung eines Teils der Dividende aus der CTA-Beteiligung erfüllt werden. Die auf Verlangen der TUI AG im Jahre 2011 weiteren von HGV zu zahlenden 25 Mio. Euro zur Ablösung entsprechender TUI-Anteile an diesem Geschäft werden in gleicher Weise behandelt.

Die notwendigen Mittel wird die HGV durch Kreditaufnahme finanzieren. Da die Finanzierungsmaßnahmen als verzinsliche Gesellschafterdarlehen bereitgestellt werden, fallen – solange die Darlehen nicht in Eigenkapital gewandelt werden – Zinserträge an. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Zins- und Bürgschaftsaufwendungen der HGV insofern weitgehend kompensiert werden.

An der für September 2009 vorgesehenen Eigenkapitaleinlage wird sich die HGV quotale mit rund 66 Mio. Euro beteiligen, an der im Frühjahr vorgesehenen Wandlung von Gesellschafterdarlehen in Eigenkapital entsprechend der bei Abschluss des Kaufvertrages abgegebenen Patronatserklärung (siehe Drucksache 19/1575) mit bis zu 175 Mio. Euro. Die Mittel wird die HGV ebenfalls vollständig fremdfinanzieren.

Diese zusätzlichen Fremdmittelaufnahmen der HGV machen zusätzliche Bürgschaften über die mit Drucksache 19/3786 bereits bei der Bürgerschaft beantragte Ermächtigung hinaus in Höhe von 70 Mio. Euro erforderlich.

Unabhängig davon wird der sich aus verschiedenen Elementen zusammensetzende Bilanzverlust der HGV voraussichtlich ab dem Haushaltsjahr 2011 Gesellschaftereinlagen

erfordern; nach Konkretisierung wird der Senat bei der Bürgerschaft die Einrichtung einer entsprechenden Verpflichtungsermächtigung für den Haushaltsplan 2010 (kassenwirksam im Haushaltsjahr 2011) beantragen.

Im Rahmen des Jahresabschlusses 2009 wird die Werthaltigkeit der Beteiligung der HGV an der ABKG zu überprüfen sein. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass daraus ein Abschreibungsbedarf entsteht. Dieser Buchverlust soll gegebenenfalls durch Auflösung von Rücklagen gedeckt werden, würde also den Bilanzverlust und damit den Zuschussbedarf der HGV nicht erhöhen. Bezogen auf die Vermögenslagen bedeutet die Auflösung von Rücklagen eine Minderung des Eigenkapitals, sodass eine entsprechende Wertberichtigung der HGV-Anteile im doppelten Abschluss der Stadt vorzunehmen ist.

Die Bürgschaftsgewährung zugunsten der HLAG bedeutet für die Freie und Hansestadt Hamburg eine zusätzliche Haushaltseinnahme auf Grund der vom Unternehmen jährlich bezogen auf die verbürgte Summe zu zahlenden Bürgschaftsvergütung, deren Höhe auf der Grundlage beihilferechtlicher Vorgaben noch im weiteren Verfahren festzulegen ist. Aus der Erhöhung der Sicherheitsleistungen ergeben sich keine Auswirkungen auf die Vermögenslage der Freien und Hansestadt Hamburg, da nach § 251 HGB i.v.m. § 268 Absatz 7 HGB Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten unter der Bilanz und im Anhang zum Jahres- und Konzernabschluss ausgewiesen werden.

Risiken für die HGV und den Haushalt ergeben sich insbesondere dann, wenn

- die Erholung von Mengen und/oder Preisen auf den globalen Transportmärkten noch später eintritt als im sogenannten Worst-Case-Szenario der Hapag-Lloyd AG unterstellt,

- sich die der Planung unterstellten Bunkerpreise erhöhen;
- im Einsparungsprogramm unterstellte Kostenreduzierungen nicht oder nicht vollständig realisiert werden können,

da dann der Finanzbedarf der HLAG/BidCo steigt.

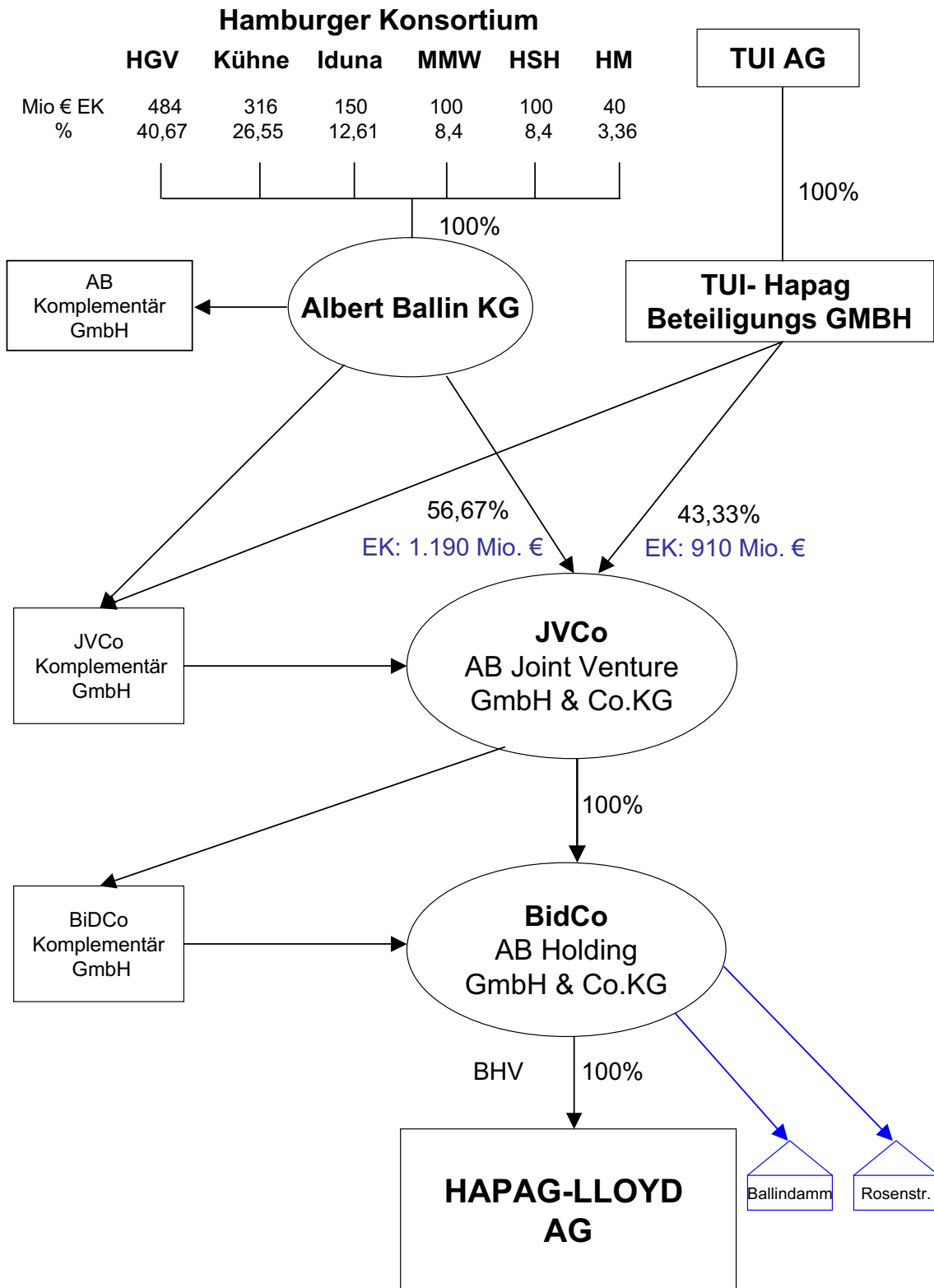
Sollte die Kreditgewährung durch die Banken bzw. die Bürgschaftsgewährung durch den Bund nicht oder nicht in der erforderlichen Höhe oder nicht rechtzeitig bezogen auf den Mittelbedarf zustande kommen, ist mit dem Ausscheiden der HLAG aus dem Markt zu rechnen. Damit würde das bereits investierte Kapital entwertet; die Stadt hätte die Folgekosten der entfallenden Arbeitsplätze zu tragen.

VIII.

Petition

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

1. von den Ausführungen in dieser Drucksache Kenntnis nehmen und
2. den Haushaltsbeschluss 2009/2010 vom 5. März 2009 wie folgt ändern:
 - 2.1 In Artikel 5 Nummer 1 wird der Punkt am Ende des ersten Satzes durch ein Semikolon ersetzt und der Text durch „außerdem im Haushaltsjahr 2009 eine Sicherheitsleistung zugunsten der Hapag-Lloyd AG und mit ihr verbundener Unternehmen bis zu 540 Mio. Euro als Parallelbürgschaft zu einer Bürgschaft des Bundes,
 - 2.2 in Artikel 5 Nummer 2 wird die Zahl „1.300“ für das Haushaltsjahr 2009 durch die Zahl „1.370“ ersetzt.



Glossar: Kühne: Kühne Holding AG; Iduna: Iduna Vereinigte Lebensversicherung a.G.; MMW: M.M.Warburg & Co. Gruppe KG aA mit zwei Privatpersonen mit je 30 Mio.; HSH: HSH Nordbank AG; HM: HanseMercur Versicherungen; AB: Albert Ballin, Hamburgische Seefahrtsbeteiligung „Albert Ballin“ GmbH & Co. KG