

Protokoll

der öffentlichen Sitzung
des Ausschusses Öffentliche Unternehmen

Sitzungsdatum: 26. November 2013
Sitzungsort: Hamburg, Victoriahaus, Sitzungssaal 1
Sitzungsdauer: 17:04 Uhr bis 21:17 Uhr
Vorsitz: Abg. Thilo Kleibauer (CDU)
Schriftführung: Abg. Andrea Rugbarth (SPD)
Sachbearbeitung: Silke Faber

Tagesordnung:

1. Hapag Lloyd AG
Regelmäßige Befassung aufgrund der von der Bürgerschaft beschlossenen Drucksachen 20/3658 und 20/3671, Ziffer 5 (Selbstbefassungsangelegenheit gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
2. Drs. 20/5900 Beteiligungsbericht 2011
(Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft)
hier: Stadtreinigung Hamburg AöR
3. Drs. 20/9508 Haushaltsplan 2013/2014, Haushaltsjahr 2013, Einzelplan 7, Nachforderung von Kassenmitteln bei dem neu einzurichtenden Titel 7100.831.01 – Hamburgische Beteiligung an hamburg.de – in Höhe von 6 Tsd. Euro für den Kauf von Geschäftsanteilen an der hamburg.de GmbH & Co. KG (hamburg.de) sowie Einrichtung des Leertitels 7100.539.01 – Ausgaben im Zusammenhang mit der Beteiligung an hamburg.de
(Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft)
4. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Norbert Hackbusch (DIE LINKE) i.V.
Abg. Birte Gutzki-Heitmann (SPD)
Abg. Dr. Roland Heintze (CDU)
Abg. Jens Kerstan (GRÜNE)
Abg. Susanne Kilgast (SPD)
Abg. Thilo Kleibauer (CDU)
Abg. Dr. Thomas-Sönke Kluth (FDP)
Abg. Andrea Rugbarth (SPD)
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD)
Abg. Olaf Steinbiß (SPD)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Matthias Czech (SPD)
Abg. Thomas Kreuzmann (CDU)
Abg. Anjes Tjarks (GRÜNE)
Abg. Dr. Sven Tode (SPD)

III. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation:

Herr	Staatsrat	Andreas Rieckhof
Herr	SD	Christopher Braun
Herr	RD	Joachim Nerling
Herr	GF Hamburg.de GmbH u Co KG	Axel Konjack

Finanzbehörde:

Herr	Senator	Dr. Peter Tschentscher
Frau	SD'in	Dr. Sybille Roggencamp
Herr	LRD	Christian Heine
Herr	RD	Rüdiger Hintze

Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH:

Herr	Geschäftsführer	Dr. Rainer Klemmt-Nissen
Herr	Beteiligungsreferent	Sascha Kuhlmann

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt:

Herr	Staatsrat	Holger Lange
Herr	LRD	Wilfried Laugwitz
Herr	Wiss. Ang.	Matthias Wensch
Frau	Tech. Ang.	Elke Schekahn

Hapag-Lloyd AG:

Herr	Mitglied des Vorstandes	Peter Ganz
Herr	Senior Director Corporate Development	Daniel von Below

Stadtreinigung Hamburg AöR:

Herr Geschäftsführer
Herr Geschäftsführer

Prof. Dr. Rüdiger Siechau
Werner Kehren

IV. Vertreter des Rechnungshofs

Herr Wiss. Ang

Eckard Wille

V. Teilnehmerin der Bürgerschaftskanzlei

Silke Faber

VI. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

Acht Personen

Vor Eintritt in die Tagesordnung baten die Vertreter der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH um eine Änderung des Protokolls über die Sitzung am 25. Oktober 2013. Sie legten eine Protokollerklärung vor, die als Anlage 1 beigefügt ist.

Der Ausschuss legte fest, die Protokollerklärung solle in das Protokoll über die Sitzung am 25. Oktober 2013 eingefügt werden.

Zu TOP 1.

Die Vertreter der Hapag-Lloyd AG (HLAG) berichteten, anhand der als Anlage 2 beigefügten Präsentation über die das Unternehmen betreffenden aktuellen Entwicklungen.

Die SPD-Abgeordneten erklärten, sie hätten den Ausführungen entnommen, dass die Geschäftszahlen in die richtige Richtung wiesen. Sie nahmen Bezug auf die Ausführungen der Vertreter der HLAG und fragten, ab wann es keine weiteren Möglichkeiten mehr gebe, seitens der HLAG auf die Auslastung ihrer Schiffe und die Kostensituation Einfluss zu nehmen. Sie erkundigten sich, welche Strategie die HLAG für den Fall habe, dass diese Grenze erreicht werde.

Die Vertreter der HLAG bestätigten, die Einsparungen, die die HLAG bisher getätigt habe, näherten sich der Grenze. Dazu trage die Inflation in einigen Staaten ebenso bei wie ölpreisgetriebene Preissteigerungen. Die Lösung des Problems bestehe in einer stärkeren Bündelung der Dienstleistungen, die die HLAG erbringe. Darum sei es notwendig, größere Schiffe einzusetzen, um aus deren Skalenvorteilen die Belastungen auszugleichen. Ein großer Vorteil liege in der Zusammenarbeit innerhalb der G6-Alliance (s. Folie 15). Bei einem Wechsel von Schiffen mit 8 000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) zu Schiffen mit 13 000 TEU seien in einigen Bereiche Kostenentlastungen von bis zu 20 Prozent möglich. Sehr deutlich schla-ge sich der Vorteil beim Bunkerverbrauch nieder. Im Jahr 2014 werde die HLAG ihre Dienstleistungen zu 91 Prozent mit Schiffen der neuen, größeren Klasse erbringen, im Jahr 2015 zu 100 Prozent. Somit würden sich weitere Kostenvorteile ergeben. Aus diesen Gründen seien die Investitionsmaßnahmen sehr wichtig.

Die SPD-Abgeordneten stellten fest, die HLAG habe Schiffe im Orderbuch. Gleichzeitig baue sie ihren Bestand an alten Schiffen ab. Die SPD-Abgeordneten fragten, ob sichergestellt sei, dass der Bestand an eigenen Schiffen der HLAG insgesamt kleiner werde.

Die Vertreter der HLAG erläuterten, sie erwarteten ein Mengenwachstum von etwa fünf Prozent. Dabei werde auf den Linien mit großen Transportmengen von Asien nach Europa und Nordamerika ein Wachstum von etwa zehn Prozent und beim Rücktransport etwa null Prozent erwartet. Die HLAG richte ihre Kapazitätsplanung auf die Linien mit großen Transportmengen aus, weil dort das Geld verdient werde. Um der Mengenentwicklung zu entsprechen, werde sie ihre Kapazität um fünf bis zehn Prozent ausbauen. Nur etwa 50 Prozent der Schiffe, die die HLAG einsetze, befänden sich in ihrem Eigentum. Die übrigen würden gechartert. Dies habe den Vorteil, dass die HLAG in Abhängigkeit von der Marktentwicklung entscheiden könne, welche Kapazitäten sie chartere. Auch in der Krise habe sich dieses Vorgehen bewährt, denn die HLAG habe keines der eigenen Schiffe auflegen müssen. Statt dessen habe sie Charterverträge gekündigt und für die verbleibende Menge die eigenen Schiffe eingesetzt.

Die CDU-Abgeordneten fragten, ob zu erwarten sei, dass sich alle Reedereien zu Allianzen zusammenschließen und eine Konsolidierung des Marktes eintreten werde.

Die Vertreter der HLAG erklärten, es sei durchaus möglich, dass eine vermehrte Bildung von Allianzen zu einer Konsolidierung des Marktes führen könne. Es sei aber zu bedenken, dass im Jahr 2009 unter wesentlich schlimmeren Voraussetzungen keine Konsolidierung eingetreten sei. Um zu Zusammenschlüssen zu kommen, gehörten nicht nur Käufer. Es gebe derzeit genügend Kaufinteressenten. Vielmehr gehörten auch Verkäufer dazu. Aktuell sei niemand bereit, sein Unternehmen zu veräußern. Eine Veränderung dieser Haltung sei zurzeit nicht zu erkennen. Die Eigentümer von Reedereien erwarteten mittelfristig ein gutes Geschäft.

Die CDU-Abgeordneten fragten, wie sich die HLAG bei den kurzfristigen Bankverbindlichkeiten aufstelle und wie sie im Vergleich stehe.

Die Vertreter der HLAG wiesen darauf hin, dass der Zinsaufwand im Konzernzwischenbericht 9M 2013, Seite 15, dargestellt sei. Die HLAG sei zum Wachsen gezwungen. Sie müsse in moderne Technologie investieren. Neben den übrigen Schwierigkeiten habe sie ein großes Investitionsprogramm zu bewältigen. Wenn die HLAG in die Substanz des Unternehmens investiere, wachse die Verschuldung mit, sofern das Unternehmen keine großen Gewinne mache. Der Höchststand der Verschuldung werde zu Beginn des Jahres 2014 erwartet, wenn die letzten drei Großschiffe zur Auslieferung kämen. Anschließend sei mit einem Rückgang der Finanzschulden zu rechnen. Die Vertreter der HLAG betonten, die Schulden seien investiv, nicht aber durch Verluste entstanden. Die HLAG habe kontinuierlich den Auftrag, die Zinsen auf einem niedrigen Niveau zu halten. Bei unbesicherten Anleihen sei der Zinssatz von neun auf weniger als acht Prozent gesenkt worden. Der Zinssatz für besicherte Verschuldungen liege bei vier bis fünf Prozent. Der durchschnittliche Zinssatz für Fremdkapital betrage knapp sechs Prozent. Der nächste Kredit für 180 Mio. Euro werde zu einem Zinssatz von drei Prozent aufgenommen.

Die CDU-Abgeordneten interessierten sich für den aktuellen Wert des Unternehmens an sich. Sie erkundigten sich, ob die Stadt für das Jahr 2013 eine Dividende erwarten könne.

Die Vertreter der HLAG wiesen auf den Konzernzwischenbericht 9M 2013, Seite 4 hin. Die indexierte Darstellung der Aktien der Containerschiffahrtslinien sei ebenso wichtig, wie die Statistik der Anleihen auf Seite 5, die belege, dass die Anleihen der HLAG gut gelaufen seien. Der Darstellung auf Seite 4 sei zu entnehmen, dass die Aktien der Containerschiffahrtslinien sich seit 2011 deutlich schlechter entwickelt hätten als der Markt. Daraus sei auf eine Underperformance der Containerlinienreedereien zu schließen, die zu einem großen Teil durch die Überkapazitäten verursacht worden sei. Die HLAG setze sich bis zu einem gewis-

sen Grad von dem indexierten Wert ab, weil es ihr gelungen sei, durch die bereits geschilderten Maßnahmen in hohem Maße Kosten einzusparen. Weitere Aussagen seien nicht möglich, da die HLAG nicht börsennotiert sei. Eine Aussage zur Dividende sei nicht zu diesem Zeitpunkt sondern erst im März 2014 möglich.

Die CDU-Abgeordneten äußerten die Vermutung, dass die guten Bedingungen, zu denen die HLAG Kredite aufnehmen könne, durch die gute Liquidität bedingt seien, die auf die Ausgabe von Bonds zurückzuführen sei.

Die Vertreter der HLAG bestätigten, es sei ein bekanntes Phänomen, dass Unternehmen, die über Geld verfügten, leichter Kredite erhielten als Unternehmen, die nicht über Geld verfügten. Darum sei es wichtig, frühzeitig Vorsorge zu treffen. Gleichwohl sei es wichtig, dass die Banken an das Unternehmen glaubten. Der Erfolg, den die HLAG am Markt habe erzielen können, stehe in Zusammenhang mit einer positiven Einschätzung der Banken.

Die CDU-Abgeordneten fragten, wie die die HLAG im Vergleich mit anderen Linienreedereien dastehe im Hinblick auf ihre Kostensituation im Bereich der Investitionen in die Struktur des Unternehmens.

Die Vertreter der HLAG erklärten, von besonderer Bedeutung sei es, in die wichtigsten Technologiebereiche zu investieren. Dies seien die fahrenden Schiffe, die Containerboxen und die steuernde IT. Es gebe eine hohe Nachfrage nach der IT der HLAG, die das Unternehmen aber nicht verkaufe. Dies spreche dafür, dass viele Reedereien diese IT gern hätten. Nur durch modernste Verknüpfungen sei es möglich, einen hervorragenden Service zu bieten und steuernd einzugreifen. Dass die HLAG hinsichtlich der IT gut positioniert sei, sei abzulesen an dem bei der HLAG sehr günstigen Verhältnis zwischen der Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Transportmenge.

Die Abgeordneten der GRÜNEN erkundigten sich nach dem Verhältnis zwischen der Entwicklung der Kapazitäten und dem Marktwachstum.

Die Vertreter der HLAG wiesen darauf hin, dass die Frage durch den Konzernzwischenbericht 9M 2013, Seiten 10 und 11, „Branchenspezifische Rahmenbedingungen“, ausführlich beantwortet werde.

Die Abgeordneten der GRÜNEN fragten, ob es bei der HLAG Überlegungen hinsichtlich eines Ausbaus der bestehenden Allianz gebe und ob Hamburg Süd in derartige Überlegungen einbezogen werde.

Die Vertreter der HLAG entgegneten, sie könnten zu diesem Zeitpunkt keine näheren Auskünfte geben. Zu gegebener Zeit werde der Ausschuss Informationen erhalten.

Die Abgeordneten der GRÜNEN fragten, welche Jahre von dem Kartellverfahren der EU-Kommission betroffen seien.

Die Vertreter der HLAG teilten mit, der HLAG sei bisher ein Prüfverfahren angekündigt worden. Dabei gehe es nicht um Preisabsprachen zwischen Reedereien sondern darum, dass die HLAG, wie auch in anderen Branchen üblich, bevorstehende Preiserhöhungen einige Wochen vorher im Internet ankündige. Die EU gehe dem Verdacht nach, dass die Ankündigungen einem abgestimmten Verhalten folgten. Die Vertreter der HLAG betonten, es gebe keinen Anlass zu vermuten, dass die HLAG gegen geltende Wettbewerbsregeln verstoße. Die EU-Kommission habe verdeutlicht, dass ihr keine Beweise für Verstöße vorlägen. Die Vertreter der HLAG wollten das schwebende Prüfverfahren nicht näher kommentieren.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE bat um eine Einschätzung, wann damit zu rechnen sei, dass der Markt wieder ins Gleichgewicht komme.

Die Vertreter der HLAG antworteten, sie erwarteten dies nicht vor dem Sommer 2015. Allerdings sei es wünschenswert, wenn es durch die geschilderten disziplinarischen Maßnahmen früher gelinge. Die Vertreter der HLAG wiesen auf ihre Ausführungen zum Orderbuch hin.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE interessierte sich für die Auswirkungen der Bildung von Allianzen auf den Hamburger Hafen. Die P3-Allianz fahre Hamburg überhaupt nicht an.

Die Vertreter der HLAG sagten, sie könnten nicht für andere Reedereien sprechen. Sie verwiesen auf die Berichterstattung in den Medien. Die HLAG werde, auch im Rahmen der G6-Allianz, viel dafür tun, den Hamburger Hafen zu unterstützen. Da sie am Central Terminal Altenwerder beteiligt sei, habe sie ein wirtschaftliches Interesse daran, den Vorteil zu nutzen.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE nahm Bezug auf die Ausführungen der Vertreter der HLAG zur Entwicklung der Schiffsgrößen. Er fragte, ob ein Ende der Entwicklung abzusehen sei und ob die HLAG Schiffe mit 4 800 TEU außer Dienst stellen werde, bevor sie abgeschrieben seien.

Die Vertreter der HLAG legten dar, für eine Reederei sei es wichtig, die Entwicklung beim Größenwachstum mitzumachen. Denn größere Schiffe brächten Kostenvorteile mit sich. Die HLAG sei mit den Schiffen mit 13 Tsd. TEU auf einem guten Weg. Möglicherweise werde es in der Zukunft auch für die HLAG eine Notwendigkeit sein, Schiffe mit 18 Tsd. TEU einzusetzen. Sie habe 20 eigene Schiffe. Ihre Aufgabe sei es, dafür zu sorgen, dass die Schiffe erst außer Dienst gestellt würden, wenn sie abgeschrieben seien. Dies werde in vernünftiger Weise geschehen. Das Thema werde erst im Jahr 2015 aktuell. Neben den eigenen Schiffen setze die HLAG auch gecharterte Schiffe ein. Wenn diese nicht mehr den Ansprüchen genügten, werde der jeweilige Chartervertrag beendet.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE ging auf den Konzernzwischenbericht 9M 2013, Seite 27, ein. Er bat, die Entwicklung bei den Positionen „Kapitalrücklagen“ und „Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital“ zu erläutern.

Die Vertreter der HLAG führten aus, die Veränderung im Bereich des Konzerneigenkapitals hänge mit der Verschmelzung der Hapag Lloyd Holding AG mit der HLAG zusammen. Die Verschmelzung habe der Vereinfachung der Strukturen und einer kostenseitigen Verbesserung gedient. Durch die Verschmelzung sei beim Eigenkapital beider Unternehmen keine bilanzielle Veränderung eingetreten. Das Eigenkapital werde aber nunmehr an anderer Stelle ausgewiesen.

Die Abgeordneten der GRÜNEN nahmen Bezug auf die Aussage, dass es zwar Investoren gebe, die daran interessiert seien, Anteile an Reedereien zu erwerben, allerdings niemand seine Anteile verkaufen wolle. Es sei denkbar, dass die TUI AG eine andere Haltung habe. Sie habe das vertraglich vereinbarte Recht, bis zum Ende des Jahres 2014 einen Börsengang zu verlangen. Das Börsenumfeld sehe für diese Branche aktuell nicht gut aus. Die Abgeordneten der GRÜNEN baten die Senatsvertreterinnen und -vertreter um eine Einschätzung der Absichten der TUI AG. Sie fragten, ob die Stadt selbst ein Interesse daran habe, dass es zu einem Börsengang komme.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, alle Anteilseigner seien an einem Börsengang interessiert. Dies sei immer wieder, zuletzt anlässlich der Veränderung der Eigentumsverhältnisse im Jahr 2012, dokumentiert worden. An dieser Haltung sei bei keinem Anteilseigner eine Änderung zu bemerken. Allerdings solle der Börsengang zu einem Zeitpunkt erfolgen, wenn er zu wirtschaftlich vernünftigen Bedingungen möglich sei. Dieser Zeitpunkt habe sich immer weiter verschoben. Ursprünglich sei der Börsengang seitens des Unternehmens im Frühjahr 2011 vorbereitet worden. Er sei aber wegen des Tsunamis in Japan und seiner Folgen nicht vollzogen worden. Seitdem werde fortlaufend geprüft, ob der Bör-

sengang unter wirtschaftlich vernünftigen Bedingungen erfolgen könne. Es gebe noch immer Gespräche zwischen den Anteilseignern über alle Fragen, die das Unternehmen aus Sicht der Anteilseigner betreffen. Aus der Sicht der Stadt werde derzeit keine Situation gesehen, die einen Börsengang angezeigt erscheinen lasse. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter vermochten keine Einschätzung zur weiteren Entwicklung zu geben.

Die Vertreter der Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) erläuterten die Vertragslage. Die TUI AG habe das Recht, bis zum Ende des Jahres 2014 einen Börsengang auszulösen. Dabei müsse die TUI AG ihre eigenen Aktien voll platzieren. Den öffentlichen Äußerungen der TUI AG sei zu entnehmen, dass sie mit dem Thema klug umgehen wolle. Es sei davon auszugehen, dass es im Jahr 2014 Gelegenheit geben werde, die Positionen der HGV und der TUI AG abzugleichen. Aktuell zeige die TUI AG nicht das Verlangen, den Börsengang auszulösen. Die Anteilseigner beobachteten derzeit das Marktumfeld. Die Vertreter der HGV wiesen auf die Erläuterungen der Vertreter der HLAG hin und erinnerten an die zurückliegenden Entwicklungen am Markt. Eine Chance, dass sich die Situation kurzfristig positiv entwickle, sei nicht ausgeschlossen.

Die Abgeordneten der GRÜNEN fragten, und zu welchem Zeitpunkt die HGV im Falle eines Börsengangs ihre Buchwerte der Beteiligung anpassen müsse.

Die Vertreter der HGV wiesen auf die Grafik „Aktien der Containerschiffahrtlinien indiziert (Januar 2011 - September 2013)“ (Konzernzwischenbericht 9M 2013, Seite 4) hin, anhand derer eine Einschätzung der Wertvorstellungen von Investoren möglich sei. Diese müssten aber nicht identisch sein mit dem Unternehmenswert, der im Rahmen einer Unternehmensbewertung und damit im Rahmen einer Jahresabschlussprüfung für die Beteiligungswerte zugrunde gelegt würde. Die Vertreter der HGV riefen die Entwicklung der Beteiligung der Stadt an der Beiersdorf AG in Erinnerung. Sie stellten fest, es gebe keine direkte Beziehung zwischen dem aktuellen Börsenkurs eines Unternehmens und der Wertvorstellung des Eigentümers. Soweit man plausibel vertreten könne, dass Wertpotentiale in dem Unternehmen steckten, von denen erwartet werde, dass sie sich in der mittelfristigen Entwicklung zeigten, sei es angebracht, die Schwankungen an der Börse im eigenen Anlagevermögen und im Bilanzausweis nicht nachzuvollziehen. Dies sei auch in anderen Unternehmen ständige Praxis.

Die Abgeordneten der GRÜNEN erkundigten sich, aus welchem Grund die HLAG sich in einer Sitzung mit ihrem größten Anteilseigner an die Regeln des Aktienrechts halten müsse, obwohl das Unternehmen nicht börsennotiert sei.

Die Vertreter der HLAG antworteten, die HLAG sei an den Anleihemärkten notiert, die wiederum an der Börse in Luxemburg notiert sei. Darum sei es notwendig, sich an das Aktienrecht zu halten.

Die Abgeordneten der GRÜNEN sagten ein Börsengang bedürfe eines Vorlaufs. Sie fragten, bis wann die TUI AG ihren Wunsch, den Börsengang auszulösen, signalisieren müsse.

Die Vertreter der HGV erwiderten, ihren Beobachtungen zufolge seien die Regeln, die früher für Börsengänge gegolten hätten, nicht mehr der heutigen Praxis entsprächen. Die technische Vorbereitung sei innerhalb von drei bis sechs Monaten zu leisten. Somit sei ein Signal der TUI AG etwa zur Mitte des Jahres 2014 zu geben.

Die Abgeordneten der GRÜNEN fragten, ob es zwischen den Anteilseignern aktuell Gespräche im Hinblick auf Fusionen gebe. Sie erkundigten sich nach dem aktuellen Stand hinsichtlich einer Fusion mit Hamburg Süd.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter berichteten, Gespräche zwischen den Anteilseignern fänden sowohl förmlich als auch informell immer wieder statt. Es werde stets geprüft, ob sich

die Möglichkeit zu einer Fusion ergebe. Im Jahr 2012 habe es die gemeinsame Haltung gegeben, dass die Möglichkeit einer Fusion zwischen der HLAG und Hamburg Süd geprüft werden solle. In den weiteren Prüfungsschritten habe sich ergeben, dass diese Option zunächst nicht weiter verfolgt werden solle.

Die Vertreter der HGV äußerten sich erfreut darüber, dass die Gesellschafter auf das wirtschaftliche Umfeld achteten. Sobald sich Ansatzpunkte für einen Börsengang zu vernünftigen Bedingungen ergäben, sei zu erwarten, dass entsprechende Verabredungen getroffen würden.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE stellte fest, die Kühne Maritime GmbH und die TUI AG hätten zusammen 50,2 Prozent der Anteile. Er fragte, welche Sicherheit die Stadt habe, um zu verhindern, dass beide Anteilseigner ihre Anteile strategisch verkauften.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter entgegneten, die hamburgischen Anteilseigner seien seinerzeit das Engagement eingegangen, mit dem Ziel die HLAG langfristig am Standort Hamburg zu erhalten. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, sie hätten keinerlei Anzeichen dafür, dass einer der Anteilseigner seine Absichten geändert habe. In einem solchen Fall bestünde nur die Möglichkeit, dass die Stadt auch noch die Anteile der Kühne Maritime GmbH erwerbe, um eine eigene Mehrheit zu bekommen. Dieser Weg entspreche nicht der Strategie des Senats. Vielmehr habe die Absicht bestanden, den Mehrheitsverkauf durch die TUI AG zu verhindern, und zwar zunächst durch das Albert Ballin-Konsortium. Im Jahr 2012 sei das bis dahin noch vereinbarte Mehrheitsverkaufsrecht endgültig abgewendet worden. Inzwischen habe die TUI AG keine eigene Mehrheit mehr und könne keine eigene Verkaufsmehrheit herstellen. Vor diesem Hintergrund habe sich die Situation für die Stadt grundlegend geändert. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter sahen keinen Anlass, sich an Spekulationen zu beteiligen, die in den Medien angestellt würden. Sie berichteten, die ehemaligen Gesellschafter des Albert Ballin-Konsortiums, mit Ausnahme der Eigner geringer Anteile, hätten nach Auflösung des Konsortiums einen Kooperationsvertrag geschlossen, um zu dokumentieren, dass es die gemeinsame Strategie weiterhin gebe.

Die Vertreter der HGV erläuterten die Inhalte des Kooperationsvertrags. Die Motivation, sich weiterhin in der Entwicklung der HLAG zu engagieren, bestehe unverändert fort. Die Partner des Kooperationsvertrags hätten die Bereitschaft erklärt, ihr Abstimmungsverhalten in Hauptversammlungen zu koordinieren, wenn es um Fragen des Börsengangs oder um strategische Entwicklungen wie Fusionen gehe. Außerdem sei ein wechselseitiges Vorerwerbsrecht vereinbart worden. Diese Verabredungen hätten bereits zum Zeitpunkt der Auflösung des Albert Ballin-Konsortiums gegolten. Der Kooperationsvertrag sei seit dem 1. November 2013 in Kraft und gelte zunächst für ein Jahr.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, wichtiger als die einzelnen Vereinbarungen im Kooperationsvertrag sei die Haltung der Vertragspartner. In ihren strategischen Überlegungen und Zielen bestehe Einigkeit. Auch sei das Verhalten der TUI AG sehr konstruktiv. Darum bestehe kein Anlass zu negativen Prognosen. Wichtig sei, dass sich die HLAG in dem volatilen Markt weiterhin auf ihrem Kurs bewege und dass sich die wirtschaftlichen Bedingungen positiv entwickelten. Daran hätten alle Anteilseigner ein Interesse. Für alle sei der Börsengang das Ziel, jedoch ohne den Standort Hamburg in Frage zu stellen.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE erkundigte sich nach der Erbensituation des Anteilseigners Herrn Kühne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, unmittelbare Anteilseignerin sei die Kühne Maritime GmbH. Die Vertreter der HGV ergänzten, die kommerzielle Tätigkeit der Kühne + Nagel International AG sei abzugrenzen vom Privatvermögen des Herrn Kühne, das er, soweit es die Kühne Maritime GmbH betreffe, in eine Stiftung eingebracht habe. Insofern seien

die Strukturen, in denen die Beteiligung der Stadt gehalten werde, als sehr transparent zu betrachten.

Die CDU-Abgeordneten vertraten die Auffassung, dass es vor dem Hintergrund des beträchtlichen Engagements der Stadt beruhigend sei, wenn die einhellige Haltung der Anteilseigner schriftlich dokumentiert sei. Sie fragten, ob sie es richtig verstanden hätten, dass die Haltung von allen relevanten Anteilseignern im Kooperationsvertrag dokumentiert sei und dass das gemeinsame Ziel sei, die HLAG am Standort Hamburg zu erhalten. Diese Intention habe bereits bei dem Erwerb der ersten Anteile durch die Stadt im Jahr 2008 bestanden. Die CDU-Abgeordneten erklärten, aus ihrer Sicht sei der spätere Erwerb weiterer Anteile im Jahr 2012 nicht notwendig gewesen. Sie kritisierten, ihnen fehle es an einer Gesamtstrategie des Senats. Die Beteiligung der Stadt an der HLAG werde in dem Moment obsolet, in dem die gemeinsame Haltung der Anteilseigner nicht mehr erkennbar sei. Den Ausführungen der Senatsvertreterinnen und -vertreter sei zu entnehmen, dass der Kooperationsvertrag lediglich das Verhalten in Bezug auf einen Börsengang und auf Fusionen regle. Dies umfasse nicht das Ziel, die HLAG am Standort Hamburg zu erhalten. Die CDU-Abgeordneten baten um Einsichtnahme in den Kooperationsvertrag.

Die Vertreter der HGV erklärten, der Kooperationsvertrag enthalte eine Vertraulichkeitsklausel. Darum müsse eine Einsichtnahme durch die Ausschussmitglieder mit den Vertragspartnern zunächst abgestimmt werden. Im Vertrag sei festgelegt, dass die Vertragspartner unverändert das Ziel verfolgten, die HLAG als eigenständiges Unternehmen langfristig mit satzungsmäßigem und effektivem Verwaltungssitz in Hamburg zu erhalten und als erfolgreiches Unternehmen weltweit und am Standort weiterzuentwickeln. Die Vertreter der HGV sagten, sie könnten den CDU-Abgeordneten nicht folgen bei der Aussage, dass ein Börsengang oder eine Fusion Ereignisse wären, die diese Zielsetzung in Frage stellen würden. Die Vertreter der HGV vertraten die Auffassung, es komme auf die Art der Ausgestaltung an. Gerade in einem Börsengang sähen sie die Chance, die Gesellschafterseite langfristig auf eine breitere Basis zu stellen und damit für die Eigenständigkeit der HLAG einen Mehrwert zu erzielen gegenüber der Situation vor 2008. Ebenso stelle nicht jede Form einer Fusion eine eigenständige Entwicklung der HLAG in Frage. Bereits in der eigenen Unternehmensgeschichte der HLAG gebe es die Übernahme eines anderen Unternehmens, nämlich der Reederei CP Ships (Canadian Pacific Ships). Diese habe zur Stabilisierung der Verkehrsmöglichkeiten der HLAG auf der Nordatlantik-Route beigetragen. Die HGV habe stets eine bestimmte Konstellation im Blick gehabt, bei der die HLAG das Objekt einer Übernahme durch ein etabliertes Unternehmen geworden wäre, das kein großes Interesse gehabt hätte, an einem anderen Sitz in einem anderen Land Aktivitäten fortzuführen. Selbstverständlich seien Überlegungen, wie über einen Börsengang hinaus auch weiterhin eine Entwicklung der HLAG abgestützt werden könne, für die HGV wichtig. Die HGV müsse sich solchen Überlegungen in dem konkreten Zusammenhang der Chancen, die sich dann für das Unternehmen am Standort Hamburg ergäben, stellen. In einem Markt, der weiterhin von Mengenwachstum gekennzeichnet sei, sei das Wachstum des Unternehmens wichtig, um seine Eigenständigkeit zu sichern. Aus den genannten Gründen sehe die HGV keinen Widerspruch zwischen den gemeinsamen Zielen der Anteilseigner und einem Börsengang beziehungsweise einer Fusion.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter riefen in Erinnerung, dass 2008 im Gesellschaftsvertrag der Albert Ballin GmbH & Co. KG jedem Gesellschafter das Recht zugestanden worden sei, den Vertrag zum 31. Dezember 2013 zu kündigen. Dies habe die Grundlage für das Engagement des Senats dargestellt. Die Vereinbarung sei eine kluge Idee gewesen, habe aber von vornherein nicht zum Ziel gehabt festzulegen, dass kein anderer Mitgesellschafter das Albert Ballin-Konsortium verlassen dürfe. Es sei bemerkenswert und bedeutsam, dass sich an der Grundhaltung der hamburgischen Investoren seit 2008 keine grundsätzliche strategische Veränderung ergeben habe. Im Jahr 2012 sei das Mehrheitsverkaufsrecht der TUI AG endgültig beendet worden. Im Zeitraum von 2008 bis 2012 sei das Risiko, dass sich andere Anteilseigner als die Stadt strategisch neu ausrichteten, höher als in der aktuellen Situation

gewesen. Insoweit sei es plausibel, dass der Kooperationsvertrag geschlossen worden sei, er sei aber nur zustande gekommen, weil sich an der Haltung der hamburgischen Anteilseigner nichts verändert habe. Im Kooperationsvertrag sei eine Konkretisierung im Hinblick auf einen möglichen Börsengang vorgenommen worden. Der Börsengang sei abhängig von den bereits geschilderten Umständen.

Die CDU-Abgeordneten fragten, ob das Wort des Ersten Bürgermeisters „I want my money back“ gelte. Außerdem baten sie um Auskunft, ob der Senat an seiner Dividendenerwartung von 35 Mio. Euro festhalte, die er anlässlich der Erhöhung der Anteile im Jahr 2012 formuliert habe. Die CDU-Abgeordneten hätten die Dividendeneinschätzung seinerzeit kritisch beurteilt.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigen, das Wort des Ersten Bürgermeisters gelte fort. Sie wiesen darauf hin, dass der Kurs der Anteile im Jahr 2012 deutlich niedriger gewesen sei als der Kurs im Jahr 2008. Somit sei es leichter, das Geld aus dem Erwerb im Jahr 2012 zurückzuerhalten als das Geld aus dem Erwerb im Jahr 2008. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter beurteilten beide Entscheidungen in der jeweiligen Situation als plausibel, weitsichtig und sinnvoll. Selbstverständlich seien mit den Investments Dividendenerwartungen verknüpft gewesen. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, wenn es der HLAG in den nächsten Jahren möglich sein werde, Dividenden zu zahlen, dann habe dazu beigetragen, dass mit der im Jahr 2012 veränderten Kapitalstruktur ein sehr teures Hybriddarlehen abgelöst worden sei. Der Grund, aus dem die Stadt und ihre Partner im Konsortium sich bei der HLAG engagiert hätten, sei nicht die Dividendenerwartung sondern die volkswirtschaftliche Bedeutung der Containerschifffahrt für den Hamburger Hafen gewesen, an der die HLAG einen wesentlichen Anteil habe. Der Anteil der HLAG am Containerumschlag in Hamburg betrage 50 bis 55 Prozent. Die Entscheidungen des Senats für die Engagements in den Jahren 2008 und 2012 seien weitsichtig, klug und im Interesse Hamburgs richtig gewesen.

Zu TOP 2.

Die Vertreter der Stadtreinigung Hamburg AöR (SRH) gaben anhand der als Anlage 3 beigelegten Präsentation ausführliche Informationen über das Unternehmen.

Der FDP-Abgeordnete nahm Bezug auf den Konzernbericht 2012, Seite 75. Die SRH stelle den überwiegenden Teil des Jahresergebnisses in die Gewinnrücklagen ein. Der Bilanz (Seite 73) sei zu entnehmen, dass inzwischen ein erheblicher Betrag in den Gewinnrücklagen angesammelt worden sei. Der FDP-Abgeordnete fragte, ob die SRH verpflichtet sei, die Gewinne größtenteils in die Gewinnrücklage einzustellen oder ob sie die Mittel auch anders verwenden dürfe, beispielsweise für Zahlungen an die Stadt oder zur Verminderung der Gebühren.

Die Vertreter der SRH wiesen darauf hin, dass das Unternehmen nicht auf das Erzielen von Gewinnen sondern auf Kostenerstattung angelegt sei. Die Gebührenkalkulation beruhe auf Wiederbeschaffungszeitwerten. Der Gewinn resultiere im Wesentlichen daraus, dass die SRH handelsrechtlich die Anschaffungskosten gemindert um die linearen Abschreibungen ansetze. Bisher sei stets entschieden worden, den Gewinn den Rücklagen zuzuführen. Die SRH habe keinen Gewinnabführungsvertrag mit der Stadt. Es bestehe die Absicht, die Rücklagen für abfallwirtschaftliche Maßnahmen und Maßnahmen der Sauberkeit zu verwenden. So würden aktuell Überlegungen angestellt, aus Gründen der Entsorgungssicherheit eine Entsorgungsanlage zu kaufen.

Der FDP-Abgeordnete fragte nach, ob die SRH rechtlich gebunden sei, den Gewinn in dieser Weise zu verwenden, beziehungsweise, ob eine andere Verwendung ebenfalls zulässig sei. Er erkundigte sich nach der rechtlichen Grundlage.

Die Vertreter der SRH antworteten, das Gesetz zur Errichtung der Anstalt Stadtreinigung Hamburg stelle die rechtliche Grundlage dar. Danach müsse der Gewinn Zwecken zugutekommen, die dem Wesen des Unternehmens entsprächen. Daher sei eine Verwendung für andere Zwecke nicht zulässig.

Der FDP-Abgeordnete ging auf das Beteiligungsportfolio (Konzernbericht 2012, Seite 68) ein. Er fragte, welche Beteiligungserträge die einzelnen Unternehmen an die SRH ablieferten beziehungsweise mit welchen Verlusten die SRH sich auseinandersetzen müsse.

Die Vertreter der SRH berichteten, die WERT Wertstoff-Einsammlung GmbH habe einen Umsatz von 18 Mio. Euro. Sie steuere 1,6 Mio. Euro zum Ergebnis der SRH bei. Die anderen Unternehmungen steuerten relativ geringe Beiträge bei. So sei das Kaufhaus Stilbruch weniger zur Erzielung von Gewinnen angelegt worden sondern mit dem Ziel, Brauchbares aus der Sperrmüllsammlung zu günstigen Preisen zu verkaufen. Sie diene eher der Abfallpolitik. Die Müllverwertung Rugenberger Damm GmbH & Co. KG, an der die SRH mit 25 Prozent beteiligt sei, habe in den vergangenen Jahren jeweils einen Umsatz von 50 bis 60 Mio. Euro gemacht. Nach erheblichen Anfahrverlusten in den ersten Jahren habe sie im Jahr 2012 aber ein ordentliches Ergebnis erzielt und etwa 5 Mio. Euro an die SRH abgeliefert. Für die folgenden Jahre würden vergleichbare Ergebnisse erwartet.

Der FDP-Abgeordnete thematisierte die Folie 14 der Präsentation und fragte, auf welcher Grundlage die 780 Personen, die als Fremdpersonal bezeichnet würden, bei der SRH eingesetzt würden.

Die Vertreter der SRH erklärten, es würden keine Leiharbeiter eingesetzt. Die SRH beauftrage im Rahmen des Winterdienstes andere Unternehmen, die im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt würden. Häufig handle es sich um Gartenbauunternehmen. Die Ausschreibung enthalte die Bedingung, dass den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zumindest der hamburgische Mindestlohn zu zahlen sei.

Der FDP-Abgeordnete bezog sich auf die Folie 26 der Präsentation und erkundigte sich nach der Quote des Krankenstands.

Die Vertreter der SRH antworteten, die Quote des Krankenstands liege bei etwa zehn Prozent. Dabei seien die Langzeitkranken nicht berücksichtigt. Die Quote sei im gewerblichen Bereich sowohl in privaten als auch in öffentlichen Unternehmen als normal zu betrachten. Die SRH könne die Überalterung ihrer Belegschaft nicht verhindern. Neben dem Anstieg der Krankenquote, die mit der Überalterung einhergehe, nehme die körperliche Leistungsfähigkeit mit zunehmendem Alter ab. Darum steige die Anzahl der Beschäftigten, die ihre Aufgabenstellung nicht mehr wahrnehmen könnten. Dies verursache eine Kostenbelastung für die SRH. Im Jahr 2025 werde die SRH etwa 600 Beschäftigte haben, die 60 Jahre und älter seien. Ausgehend von einer realistischen Ausfallquote von 20 bis 25 Prozent ergebe sich eine Anzahl von 120 bis 130 Beschäftigten, die nicht mehr für die originäre Wertschöpfung eingesetzt werden könnten.

Die Abgeordneten der GRÜNEN stellten fest, der Hausmüll werde in Hamburg zu 67 Prozent thermisch verwertet. Die entsprechenden Entscheidungen seien in der Vergangenheit getroffen worden. Die Abgeordneten der GRÜNEN meinten, aus umweltpolitischer Sicht sei der hohe Anteil an thermischer Verwertung nicht wünschenswert. Ein Teil der Verträge mit den bestehenden vier Müllverbrennungsanlagen laufe aus. Die Abgeordneten der GRÜNEN hielten es für angezeigt, diese Tatsache zu nutzen, um eine Reduzierung der thermischen Verwertung und gleichzeitig eine Erhöhung des Recycling-Anteils in die Wege zu leiten. Im Ver-

gleich mit anderen Städten sei der Recycling-Anteil in Hamburg besonders gering. Die Abgeordnete der GRÜNEN bat die Vertreter der SRH, ihre Strategie zu erläutern. Sie nahmen Bezug auf die Folie 21 und fragten, auf welche Weise eine Reduzierung der Mengen erreicht werden könne. Die Abgeordneten der GRÜNEN erkundigten sich nach den Plänen der SRH für die Müllverbrennungsanlage Stelling Moor. Den geltenden Verordnungen zufolge gebe es für hamburgische Haushalte verbindlich die Pflicht, die Biotonne und die Blaue Tonne zu nutzen. Bisher hielten sich nicht alle Haushalte daran. Die Abgeordneten der GRÜNEN fragten, inwieweit der Senat plane, der Verordnung zur Durchsetzung zu verhelfen.

Die Vertreter der SRH führten aus, die Recycling-Offensive, sei im Jahr 2011 gestartet worden, weil die Getrenntsammlung gesetzlich vorgeschrieben sei und weil die SRH sich als modernes Unternehmen weiterentwickeln wolle. Es bestehe die Absicht, die Restmüllmenge zu reduzieren und vermehrt Müll getrennt zu sammeln. Dadurch könne die Menge, die stofflich genutzt werde, erhöht und die Menge, die verbrannt werde, verringert werden. Seit 2007 habe die Restmüllmenge um 100 Tsd. Tonnen abgenommen. Nunmehr sei die Situation eingetreten, dass Verträge mit Müllverbrennungsanlagen ausliefen. Die Vertreter der SRH betonten, es werde nicht zu einem Entsorgungsnotstand kommen. Die Müllverbrennungsanlage Stelling Moor könne flexibel gehandhabt werden, weil sie im Eigentum der SRH stehe. Dabei sei aber zu berücksichtigen, dass dort etwa 90 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt seien. Die Überlegungen, eine andere Anlage zu kaufen, würden im Hinblick auf die Entsorgungssicherheit für die nächsten 20 Jahre angestellt. Voraussetzung sei, dass die eigene Anlage stillgelegt werde und dass der Vertrag mit der Müllverbrennungsanlage Stapelfeld im Jahr 2016 auslaufe. Der Vertrag sei gekündigt worden. Die SRH werde auch zukünftig nicht vollständig ohne Müllverbrennung auskommen. Dabei sei zu bedenken, dass die Technologie bei der Müllverbrennung sich in den vergangenen Jahren fortentwickelt habe. Für die SRH sei es gut, eine eigene Müllverbrennungsanlage zu haben, um eine ortsnahe Verbrennung in eigener Regie sicherzustellen. Parallel zum Kauf einer Müllverbrennungsanlage verfolge die SRH das Ziel, die getrennte Abfallsammlung weiterzuentwickeln. Die Einführung der Blauen Tonne sei in Hamburg sehr erfolgreich verlaufen. Auch die Einführung der Biotonne sei erfolgreich verlaufen, wenngleich sich der Erfolg zeitlich verzögert eingestellt habe. Im Jahr 2012 sei gemeinsam mit der Senatorin für Stadtentwicklung und Umwelt ein Runder Tisch ins Leben gerufen worden mit dem Ziel, die Getrenntsammlung im Bereich der Wohnungsbaugesellschaften voranzutreiben. Auch hier seien erste Erfolge zu verzeichnen. Die SRH verfolge ihr Ziel weiterhin. Dabei sei die Frage aufgekommen, in welcher Weise die geltenden Regelungen durchgesetzt werden sollten. Die Vertreter der SRH erklärten, es sei notwendig, dass die Bürgerinnen und Bürger sich darüber klar würden, warum das Trennen der Abfälle wichtig sei und wie diese später verwertet würden. Allein im Jahr 2011 sei für entsprechende Kampagnen mehr als 1 Mio. Euro ausgegeben worden. In der Entwicklung sei die SRH auf einem guten Weg. Die Kapazitäten für Müllverbrennung würden deutlich reduziert. Die Vertreter der SRH berichteten über die Verhandlungen mit den Eigentümern der Müllverbrennungsanlagen.

Die Abgeordneten der GRÜNEN fragten, welche Quote für die thermische Verwertung die SRH anstrebe und welche Ziele sie sich im Bereich des Recyclings gesetzt habe.

Die Vertreter der SRH räumten ein, im Bereich der Getrenntsammlung habe Hamburg in der Vergangenheit schlechter als andere Städte dagestanden. Die SRH strebe an, die Restmüllmenge in den nächsten Jahren auf etwa 400 Tsd. Tonnen jährlich zu reduzieren. Die Analysen des Hausmülls hätten ergeben, dass die Menge durch intensivere Trennung weiter vermindert werden könne. Außerdem sei das Thema der Abfallvermeidung voranzutreiben. Das vor kurzem vorgelegte Abfallvermeidungsprogramm der Bundesregierung zeige, dass das Thema schwierig sei. In diesem Zusammenhang sei es erforderlich, auf die Gestaltung von Produkten Einfluss zu nehmen.

Die SPD-Abgeordneten erklärten, dem Konzernbericht 2012 sei zu entnehmen, dass die Umsatzerlöse der SRH stiegen, obwohl die Müllmenge geringer werde und die Preise stabil blieben. Sie baten um eine Erklärung. Außerdem baten sie um Informationen über die Preisentwicklung bei den Wertstoffen sowie über die Erträge aus der Gewinnung von Strom und Gas.

Die Vertreter der SRH berichteten, die Erlöse aus der Sammlung von Papier entwickelten sich gut. Sie wiesen darauf hin, dass sich Mehrerlöse mindernd auf die Kalkulation der Gebühren auswirkten. Die Umsatzerlöse der SRH im Bereich des Hausmülls seien zurückgegangen. Die Erlöse aus der Sammlung von Wertstoffen erreichten einen zweistelligen Millionenbetrag, die Erlöse aus der Gewinnung von Strom und Gas machten jährlich 2 bis 3 Mio. Euro aus. Mittelfristig sehe die SRH keine substantielle Steigerung der Umsatzerlöse. Das Gebührenaufkommen betrage knapp 200 Mio. Euro, die Erlöse aus der Verwertung von Wertstoffen und dem Recycling etwa 10 bis 14 Mio. Euro. Die SRH sei der öffentlich-rechtliche Entsorgungsträger. Sie werde sich nicht an anderen Standorten positionieren, um sich weitere Geschäftsfelder zu erschließen. Die Situation der SRH sei stabil.

Die SPD-Abgeordneten fragten, wie lange die Verträge mit den Landkreisen im Umland noch liefen und welche Mengen der Stadt dort angedient würden.

Die Vertreter der SRH antworteten, die Verträge mit den vier niedersächsischen Landkreisen liefen noch bis zum Jahr 2019. Sie lieferten mit 120 Tsd. Tonnen jährlich etwa ein Drittel der Gesamtkapazität in die Müllverwertung Rugenberger Damm GmbH & Co. KG. Eine Verlängerung des Vertrags sei nicht vorgesehen. Der Vertrag mit der Gemeinschaft für Abfallwirtschaft & Abfallbehandlung mbH Pinneberg und der Vertrag mit dem Wege-Zweckverband des Kreises Segeberg über insgesamt etwa 70 Tsd. Tonnen liefen im Jahr 2016 aus. Für diese Verträge sei keine Verlängerung vorgesehen.

Die SPD-Abgeordneten führten aus, dem Konzernbericht 2012 zufolge bestünden die Chancen für die SRH darin, bestehende Geschäftsfelder, die im Bereich der Wertstoffwirtschaft gesehen würden, zu erweitern. Die SPD-Abgeordneten baten um Erläuterung.

Die Vertreter der SRH legten dar, in erster Linie gehe es im Bereich des Recyclings um eine Wertschöpfung bei der Behandlung der Wertstoffe. So erprobe die SRH aktuell, wie die Wiederverwendung von Elektroschrott vorangetrieben werden könne. Außerdem befasse sie sich mit der Aufbereitung und Wiederverwertung von Schlacken. Prognosen zufolge enthielten Schlacken etwa ein Prozent seltener Erden im Wert von etwa 1 Mio. Euro. Des Weiteren prüfe die SRH, ob sich für sie Tätigkeitsbereiche in Zusammenhang mit der Nutzung der Bioabfälle zur Erzeugung von Wärmeenergie und elektrischer Energie ergäben. Zunächst sei zu beobachten, wie sich die Energiewende grundsätzlich entwickle.

Die SPD-Abgeordneten erkundigten sich nach dem Stand bei den Anschlussverträgen für die WERT Wertstoff-Einsammlung GmbH.

Die Vertreter der SRH erwiderten, in Hamburg erfolge die Ausschreibung der dualen Systeme in zwei Bereichen. Die Ausschreibung sei anders strukturiert gewesen als in der Vergangenheit. Die WERT Wertstoff-Einsammlung GmbH habe für die Bereiche Hamburg-Nord und Hamburg-Süd für die Dauer von drei Jahren den Sammelauftrag für die Leichtverpackungen bekommen. In dem Unternehmen seien über 100 Personen beschäftigt.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE erkundigte sich, ob es einen Vergleich Hamburgs mit anderen Städten im Hinblick auf die Recyclingquote gebe.

Die Vertreter der SRH erläuterten, grundsätzlich habe Hamburg als Stadtstaat sich für die Abfallverbrennung entschieden. Die Abkehr von der Deponierung im Jahr 1999 habe grundsätzlich gezeigt, dass die Entscheidung richtig gewesen sei. Die Tatsache, dass sich das

Verhalten der Bürgerinnen und Bürger einerseits und die gesetzlichen Grundlagen andererseits verändert hätten, habe dazu geführt, dass nicht nur in Hamburg zu große Kapazitäten für die Müllverbrennung vorhanden seien. Die Vertreter der SRH nannten als Beispiele deutsche Großstädte, deren abfallwirtschaftliche Struktur sich deutlich von der Hamburgs unterscheide. Hamburg habe sich in dieser Hinsicht in den letzten drei Jahren verbessert. Gleichwohl habe es noch immer ein großes Potential. Besonders gut sei Hamburg bei der Abfallbehandlung aufgestellt. Hierzu trage insbesondere die Gewinnung von Energie und Gas bei. Die Vertreter der SRH kündigten eine Protokollerklärung an.

Protokollerklärung der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt vom
3. Dezember 2013

Die Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt legt den Vergleich der HH-Recyclingquoten mit den Quoten anderer Großstädte vor (s. Anlage 4).

Hinweis: Die Abkürzung sNVP (Abb. 1) bedeutet „stoffgleiche Nichtverpackungen“ und Ew steht für Einwohner (Abb. 2).

Die SPD-Abgeordneten nahmen Bezug auf die Folie 11, der zu entnehmen sei, dass 67 Prozent des Abfalls thermisch verwertet werde. Wenn die Abfälle getrennt gesammelt würden, könne aus der hohen Quote der thermischen Verwertung geschlossen werden, dass auch ein hoher Anteil der getrennt gesammelten Abfälle verbrannt werde.

Die Vertreter der SRH führten aus, der Inhalt der Restmülltonnen werde verbrannt. Der Inhalt der Wertstofftonnen werde nur dann verbrannt, wenn falsch getrennt worden sei und sich in den Tonnen nicht nur Wertstoffe befänden. Dies stelle insbesondere nach Feiertagen ein Problem dar. Ansonsten werde der Inhalt der Wertstofftonnen sortiert und einer geeigneten Verwertung zugeführt. Die Vertreter der SRH wiesen auf die Folie 19 hin. Da die Kunststoffe zunehmend komplexer würden, sei die Wiederverwertung schwierig.

Die SPD-Abgeordneten fragten, was in der Türkei aus den Plastikabfällen, die dorthin verkauft würden, hergestellt werde.

Die Vertreter der SRH erwiderten, aus den Plastikabfällen würden relativ einfache Gegenstände hergestellt. Sie würden nicht für Medizintechnik oder den Autobau verwendet. Typisch sei die Herstellung von Einrichtungsgegenständen. Beim Recycling von Kunststoff bestehe im Wesentlichen das Problem, dass das Material sortenrein sein müsse. Bei Mischkunststoffen müsse zunächst eine Trennung erfolgen, um das Material verarbeiten zu können. Vor diesem Hintergrund wäre es sinnvoll, schon beim Design der Produkte die Möglichkeit für das Recycling zu eröffnen.

Die SPD-Abgeordneten fragten, ob die Vergütungen der Mitglieder der Geschäftsführung an Ziel- und Leistungsvereinbarungen geknüpft seien und welchen Inhalts diese gegebenenfalls seien. Der Senat habe sich zur Transparenz auch bei den Vergütungen der Mitglieder der Geschäftsführung von öffentlichen Unternehmen verpflichtet. Die Geschäftsführung der SRH mache dem Konzernbericht 2012 zufolge von der Schutzklausel Gebrauch. Die SPD-Abgeordneten fragten, ob sie dies auch in Zukunft tun wolle.

Die Vertreter der SRH teilten mit, künftig würden die Gehälter der Geschäftsführer veröffentlicht, und zwar getrennt nach fixen und variablen Anteilen. Es gebe Ziel- und Leistungsvereinbarungen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, über die Ziel- und Leistungsvereinbarungen werde in jedem Jahr mit der Geschäftsführung ausführlich verhandelt, bevor sie abgeschlossen würden. Zu den Inhalten gehörten zahlreiche Themen wie Umweltschutz und Recycling.

Zu TOP 3.

Keine Niederschrift, siehe Stellungnahme an den Haushaltsausschuss.

Zu TOP 4.

Keine Wortmeldungen.

Thilo Kleibauer (CDU)
(Vorsitz)

Andrea Rugbarth (SPD)
(Schriftführung)

Silke Faber
(Sachbearbeitung)

Ausschuss öffentliche Unternehmen am 26.11.2013

TOP: Verschiedenes

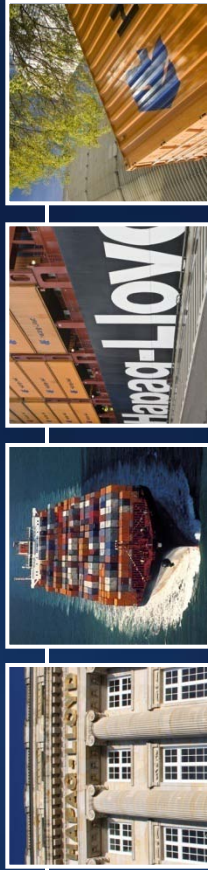
Die HGV bittet um eine Klarstellung im Protokoll der Sitzung vom 25. Oktober 2013.

In der Protokollierung zu TOP 1 heißt es auf Seite 8, im 3. Absatz:

„Die Vertreterinnen und Vertreter der HGV legten dar, im Jahr 2010 habe die HGV eine Zuführung in die Gewinnrücklagen vorgenommen. Diese habe sich aus einer Zuschreibung in Höhe von 29,9 Mio. Euro ergeben, die die HGV auf die Dedalus-Beteiligung habe vornehmen können. Außerdem sei als Vorsorge für Instandsetzungen an den Immobilien der Polizei, der Feuerwehr und der Museen, die die HGV von der Stadt übernommen habe, eine Zuführung in die Gewinnrücklage von insgesamt 34 Mio. Euro vorgenommen worden.“

Richtig muss es heißen: „Außerdem sei als Vorsorge für Instandsetzungen an den Immobilien der Polizei, der Feuerwehr und der Museen, die die HGV von der Stadt übernommen habe, eine Zuführung in die Gewinnrücklagen von **4,1** Mio. Euro erfolgt. **Zusammen mit der Zuführung für die Dedalus-Beteiligung ergibt sich ein Zuführungsbetrag von 34 Mio. Euro.**“

Petra Bödeker-Schoemann
Geschäftsführerin HGV



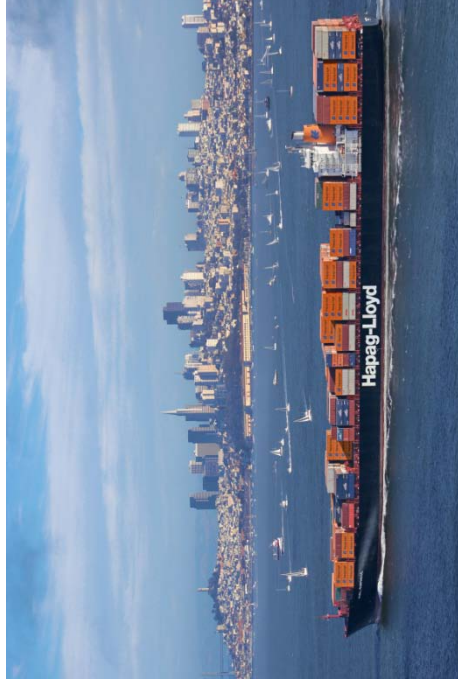
Sitzung des Ausschusses öffentliche Unternehmen

Hamburg, 26. November 2013

Hapag-Lloyd ist eine der führenden Linienreedereien weltweit mit Hauptsitz in Hamburg



Hapag-Lloyd auf einen Blick



- Eine führende **Containerlinienreederei**
- Gründungsmitglied der **Grand und G6 Alliance**
- **152 Containerschiffe** mit 729 TTEU¹⁾
- Transportmenge von **5,3 Mio. TEU** in 2012
- Umsatzerlöse von **6,8 Mrd. EUR** in 2012
- Verbindet ca. **500 Häfen** in über 120 Ländern
- Betreut rund **22.100 Kunden** weltweit
- **7.032 Mitarbeiter** an Land und auf See¹⁾

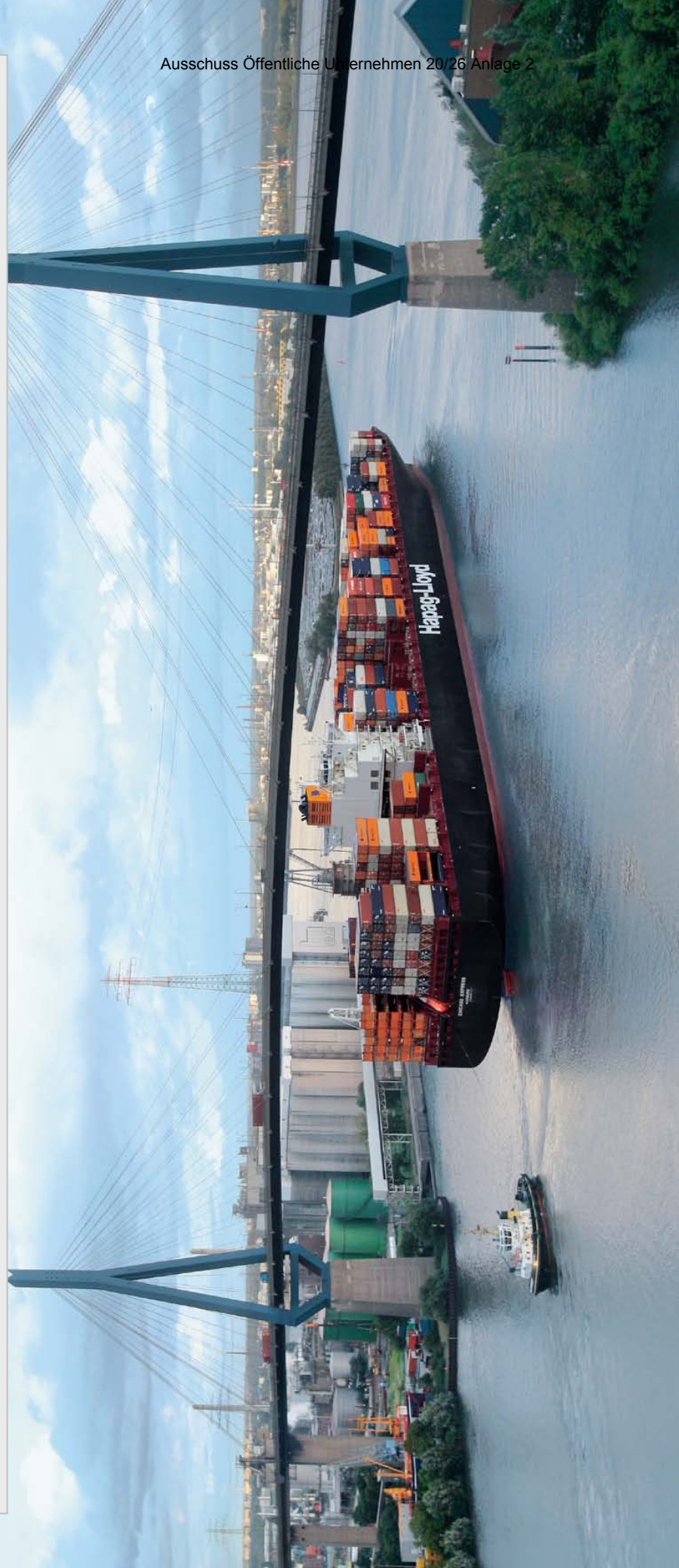
Ausschuss Öffentliche Unternehmen 20/26 Anlage 2

1) Per 30. September 2013

A. Geschäftsentwicklung 9M 2013

B. Marktentwicklungen und Allianzen

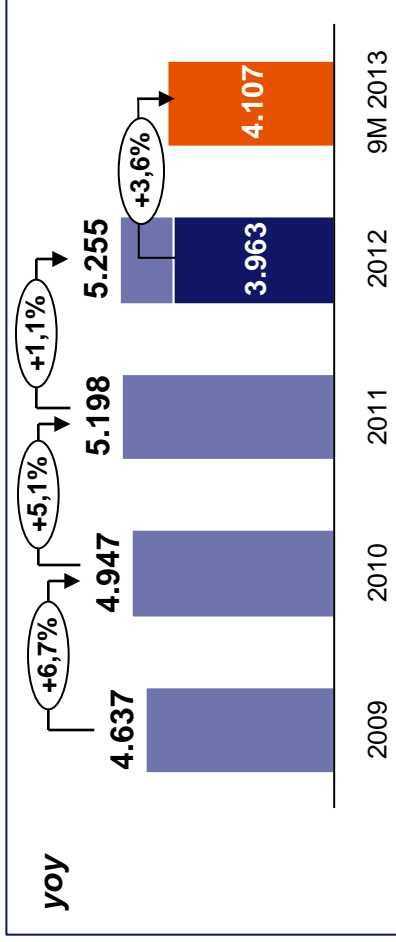
C. Fazit und Ausblick



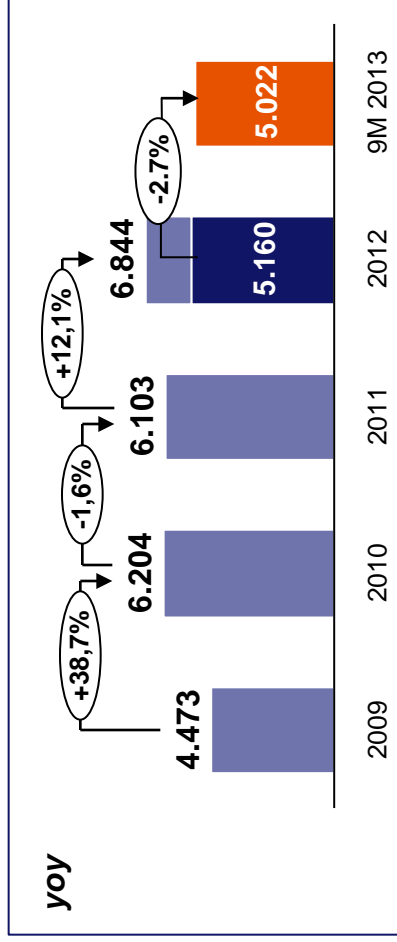
In den 9M 2013 steigerte Hapag-Lloyd die Transportmenge um 3,6% – Entwicklung der Frachtraten ist dagegen enttäuschend



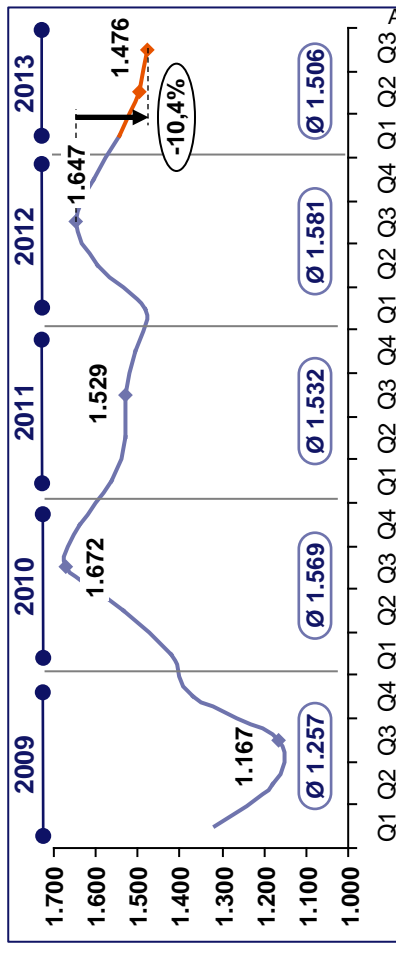
Transportmenge [TTEU]



Umsatz [Mio. EUR]



Frachtrate [USD/TTEU]



Anmerkungen

- **Weitgehend stabiler Umsatz** mit 5.022 Mio. EUR in den 9M 2013 (Vorjahr: 5.160 Mio. EUR)
- **Die Entwicklung der Frachtraten war enttäuschend** mit -4,3% in den 9M 2013 gegenüber den 9M 2012
- **Anstieg der Transportmenge** um +3,6% auf 4.107 TTEU in den 9M 2013

Hapag-Lloyd ist dabei ein Haupttreiber des Umsatzwachstums im Hamburger Hafen

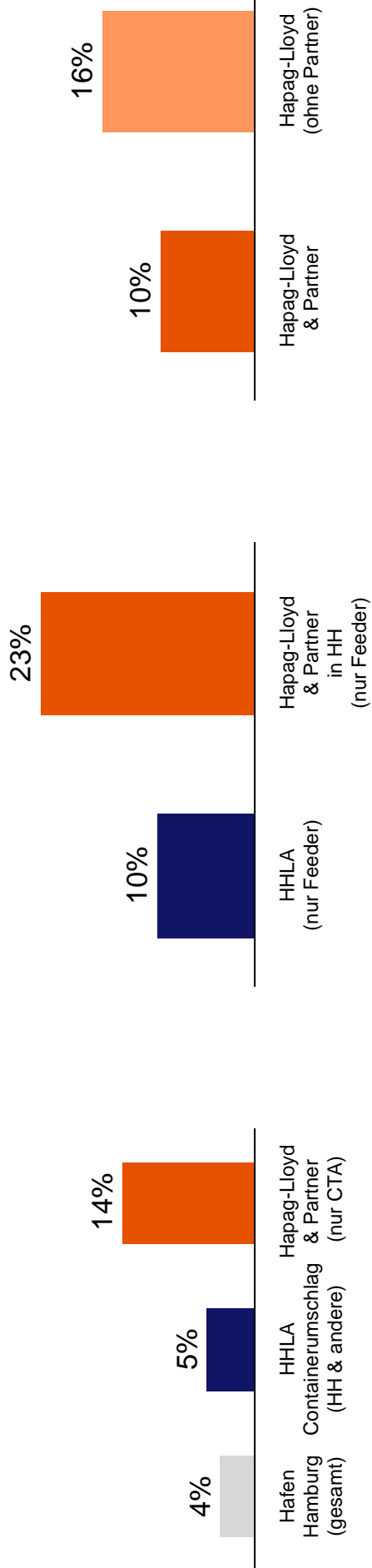


Wachstum des Containerumschlags im Hamburger Hafen

Wachstum des Containerumschlags (Jan-Sep 2013)

Wachstum des Containerumschlags von Feederdiensten (Jan-Sep 2013)

Anzahl der Schiffsanläufe im Hafen Hamburg (erwartet für 2013)



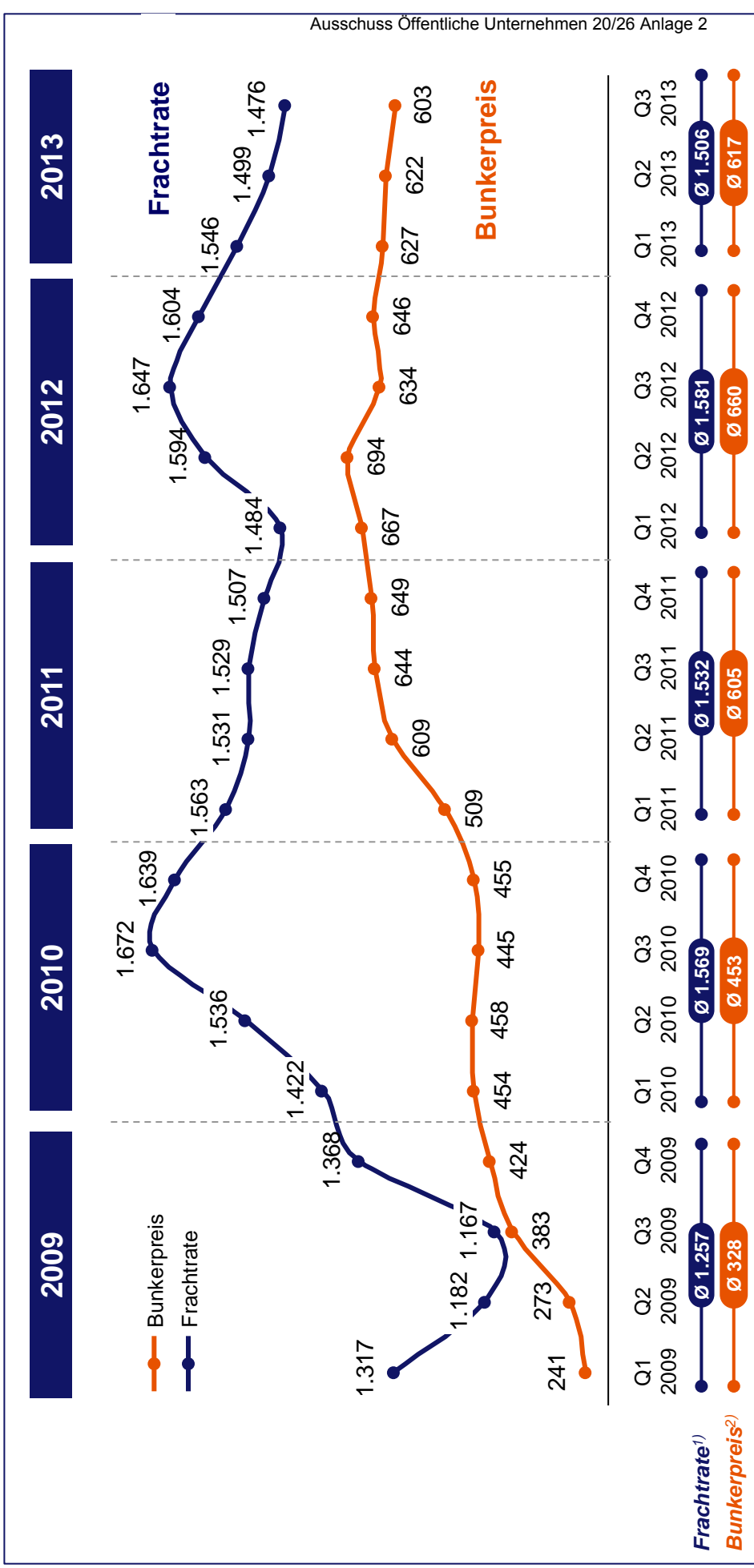
Ausschluss Öffentliche Unternehmen 20/26 Anlage 2

- Der Mehrumschlag des Hamburger Hafens in den 9M 2013 speist sich vollständig aus den zusätzlichen Mengen von **Hapag-Lloyd und seinen Partnerreedereien**
- In 2013 haben Hapag-Lloyd und seine Partner ihre Aktivitäten in Hamburg bewusst **weiter ausgebaut**
- Die steigende Anzahl der Hafenanläufe erhöht auch das **Auftragsvolumen an die Hamburger Hafen- und maritime Wirtschaft** – dieses beträgt jährlich rund **500 Mio. EUR** z.B. für Terminal-, Schlepper-, Lotsen-, und Festmacherdienstleistungen

Ø-Frachtrate in den 9M 2013 lag bei 1.506 USD/TEU, der saison-
übliche Anstieg im Q3 blieb aus – Bunkerpreis bei 617 USD/t



Frachtrate¹⁾ [USD/TEU] vs. Bunkerpreis²⁾ [USD/t]



1) Hapag-Lloyds durchschnittliche Frachtrate pro Quartal 2) Hapag-Lloyds durchschnittlicher Verbrauchspreis pro Quartal

In einem weiterhin schwierigen Marktumfeld hat Hapag-Lloyd in den 9M 2013 ein EBITDA von 305 Mio. EUR erwirtschaftet



Hapag-Lloyd Finanzkennzahlen

	Q3 2013	Q3 2012	Δ	9M 2013	9M 2012	Δ
Transportmenge [TTEU]	1.392	1.281	+110	4.107	3.963	+144
Frachtrate [USD/TEU]	1.476	1.647	-170	1.506	1.574	-68
Bunkerpreis [USD/t] ¹	603	634	-31	617	665	-48
Wechselkurs [EUR/USD]	1,32	1,25	+0,07	1,32	1,28	+0,03
Umsatz [Mio. EUR]	1.664	1.765	-101	5.022	5.160	-138
EBITDA [Mio. EUR]	134	164	-30	305	245	60
EBIT bereinigt [Mio. EUR]	67	87	-20	80	18	63
Investitionen [Mio. EUR]²	125	198	-73	589	693	-104

Ausschuss Öffentliche Unternehmen 20/26 Anlage 2

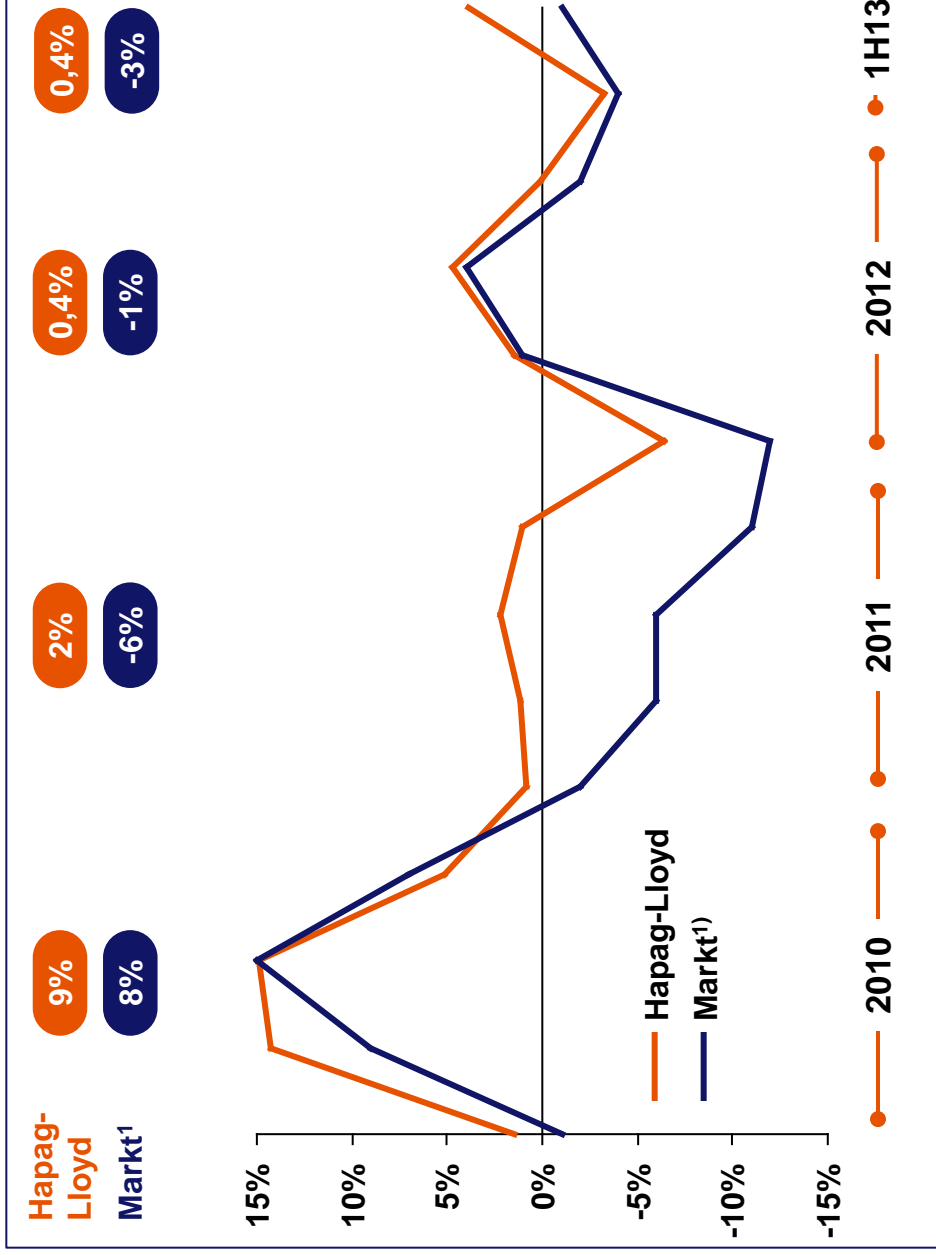
1) Durchschnittlicher Hapag-Lloyd Verbrauchspreis

2) Investitionen in Sachanlagen

Im Wettbewerbsvergleich liegt die operative Performance von Hapag-Lloyd weiterhin über dem Marktdurchschnitt (1/2)



Entwicklung EBIT-Marge Linienreedereien¹⁾ [%]



- Darstellung von einer anerkannten, externen Quelle (AlphaIner)
 - Von 2010 bis H1 2013 lag Hapag-Lloyd in der EBIT-Marge oberhalb des Marktdurchschnitts (gemäß Datenverfügbarkeit)
 - Zudem war Hapag-Lloyd der Best Performer in Q2, Q3 und Q4 2011
 - Lediglich CMA CGM hat mehr Quartale als Best Performer abgeschlossen (7) im Vergleich zu Hapag-Lloyd (3)
- Hapag-Lloyds operative Performance liegt im schwierigeren Marktumfeld kontinuierlich über dem Marktdurchschnitt**

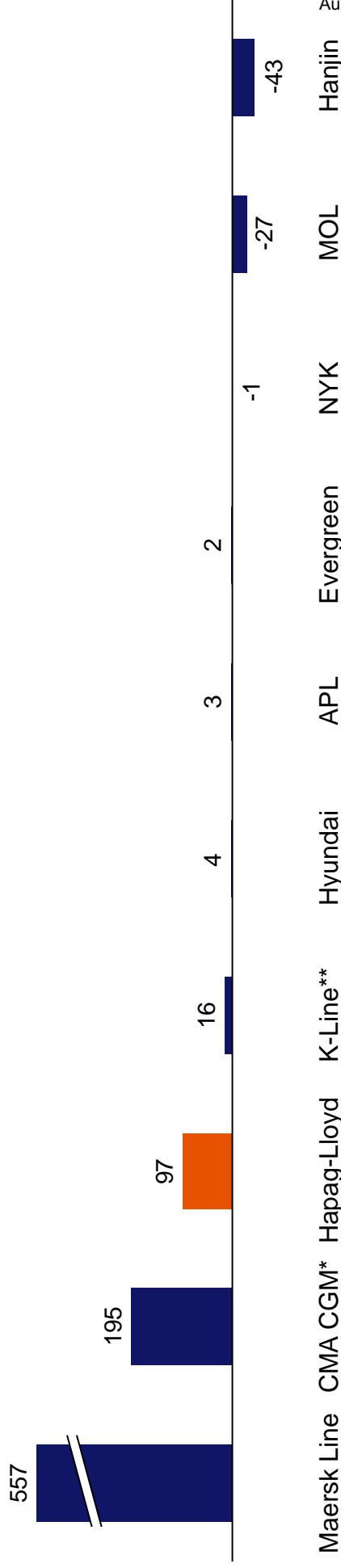
Ausschuss Öffentliche Unternehmen 20/26 Anlage 2

1) APL, CMA CGM, CCNI, CSAV, CSCL, Evergreen, Hanjin, Hyundai, Hapag-Lloyd, K-Line, Maersk, MOL, NYK, RCL, STX Pan Ocean, WHL, Yang Ming, ZIM

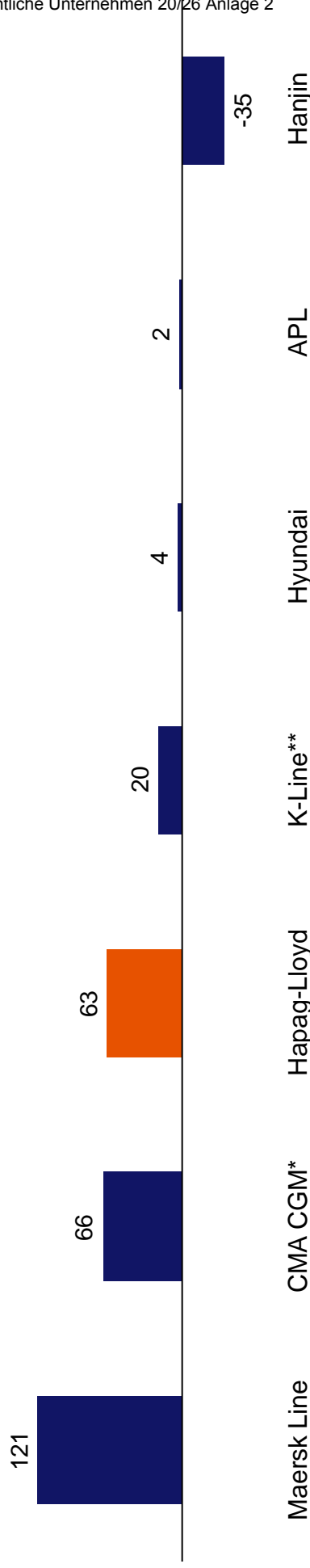
Im Wettbewerbsvergleich liegt die operative Performance von Hapag-Lloyd weiterhin über dem Marktdurchschnitt (2/2)



Operatives Ergebnis¹⁾ Q3 2013 [Mio. USD]



Operatives Ergebnis¹⁾ pro TEU Q3 2013 [USD]



1) EBIT, wo vorhanden bereinigtes EBIT (Unternehmensangaben oder berechnet)

*CMA CGM Linienschiffahrt EBIT berechnet, nicht veröffentlicht

**Ordinary Income, inkl. Zinsen, at equity Ergebnis, exkl. Einmaleffekte

Erfolgreiche Anleiheemissionen durch Hapag-Lloyd im September (250 Mio. EUR) und Oktober (150 Mio. EUR)



Aktuelle Kapitalmarkttransaktionen

	Ursprüngliche Notes	Zusätzliche Notes
Emittent	Hapag-Lloyd AG	
Instrument	Senior Notes	
Währung	EUR	
Rating	Caa1 / B-	
Volumen	250 Mio. EUR	150 Mio. EUR
Mittelverwendung	<ol style="list-style-type: none"> Allgemeiner Geschäftszweck inkl. Refinanzierung von existierenden Bankverbindlichkeiten: 200 Mio. EUR Refinanzierung der bestehenden EUR-Anleihe 2015: 50 Mio. EUR 	Refinanzierung der bestehenden EUR-Anleihe 2015: 150 Mio. EUR
Laufzeit	5 Jahre	
Koupon	7,75%	
Ausgabekurs	100,00%	101,75%
Stückelung	EUR 100.000	
Zulassung	LXSE	
Listing	EURO MTF market of LXSE	
Bookrunner / Co-Manager	Deutsche Bank, Citigroup, JP Morgan Berenberg, M.M. Warburg & CO, IKB, Morgan Stanley	

- In weniger als 20 Tagen hat Hapag-Lloyd zwei Anleihen emittiert und damit erfolgreich 400 Mio. EUR, zusammengesetzt aus 250 Mio. EUR ursprüngliche Notes und 150 Mio. EUR zusätzliche Notes, aufgenommen (EUR-Anleihe 2018)
- Das Interesse war insbesondere bei Deutschen privaten Vermögensverwaltungen und institutionellen Investoren groß – diese Investoren ermöglichten den günstigen Emissionspreis und stärkten die entsprechende Nachfrage im Sekundärmarkt
- Die Erlöse wurden zur frühzeitigen Rückführung der bestehenden EUR-Anleihe 2015 in Höhe von 200 Mio. EUR zur Optimierung des Fälligkeitsprofils genutzt

A. Geschäftsentwicklung 9M 2013

B. Marktentwicklungen und Allianzen

C. Fazit und Ausblick



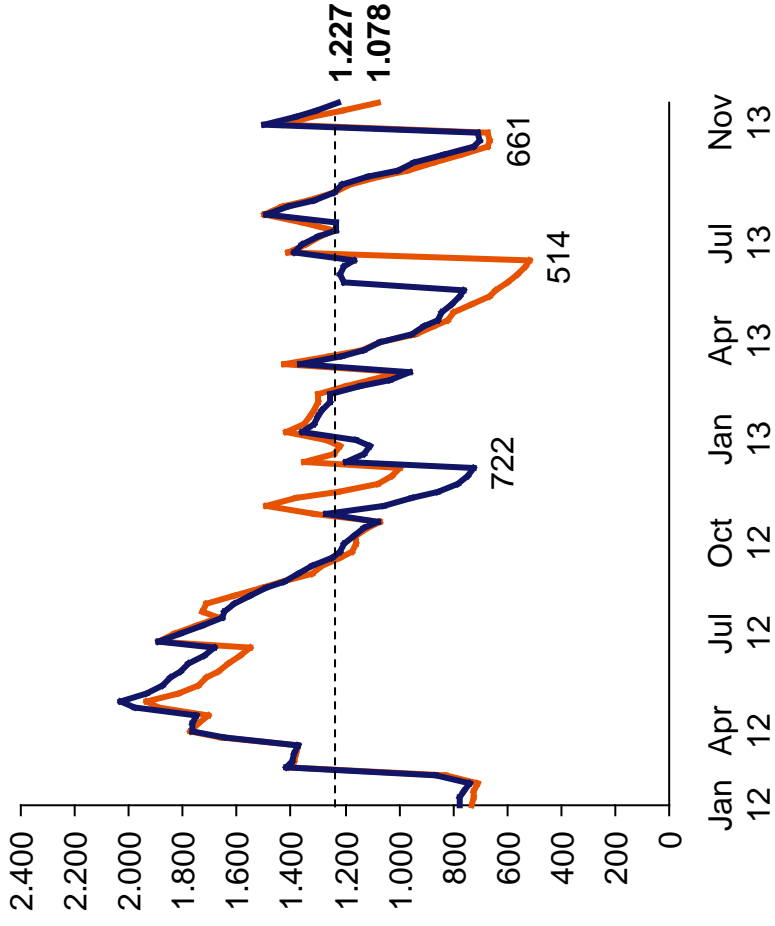
Kurzfristig besteht durch hohe Wettbewerbsintensität weiterhin starke Volatilität in den Frachtraten



Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)

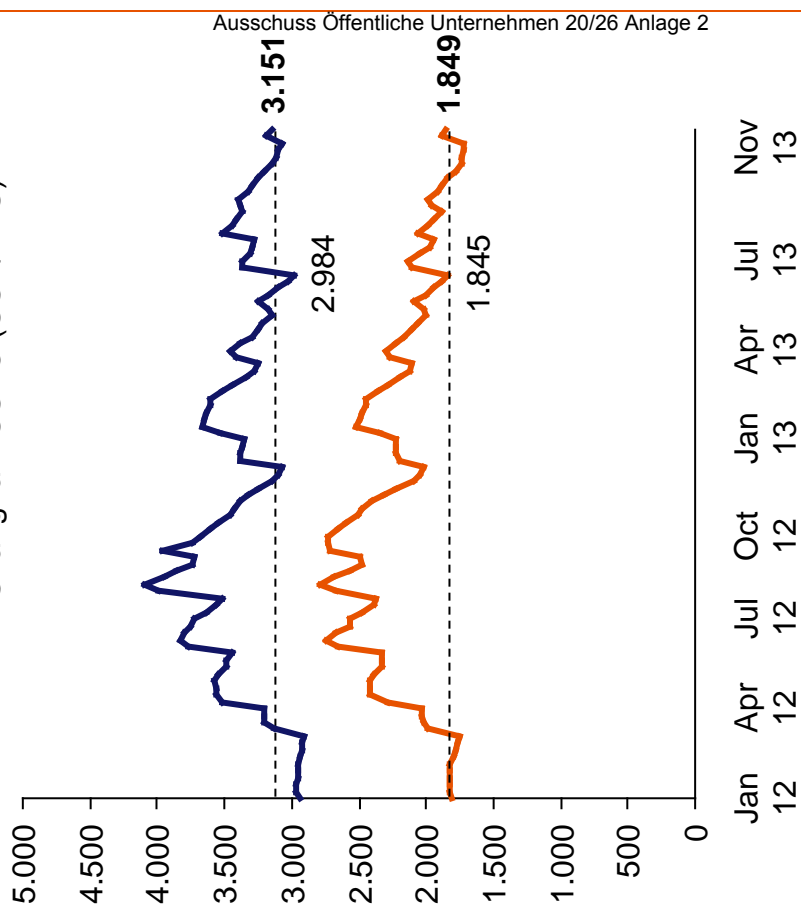
Shanghai – Europe

- Shanghai - North Europe (USD/TEU)
- Shanghai - Mediterranean (USD/TEU)



Shanghai – USA

- Shanghai - USWC (USD/FEU)¹⁾
- Shanghai - USEC (USD/FEU)²⁾

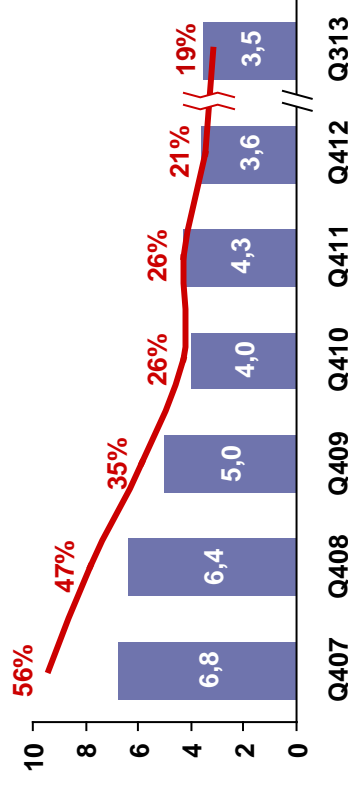


Kapazitätsmaßnahmen können dabei unterstützen, auf Nachfrageschwankungen flexibler zu reagieren

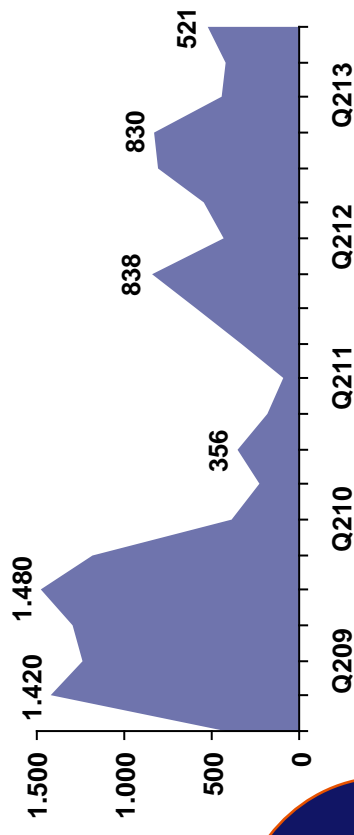


Globales Kapazitätsmanagement

Globales Orderbuch [TEU m / %]

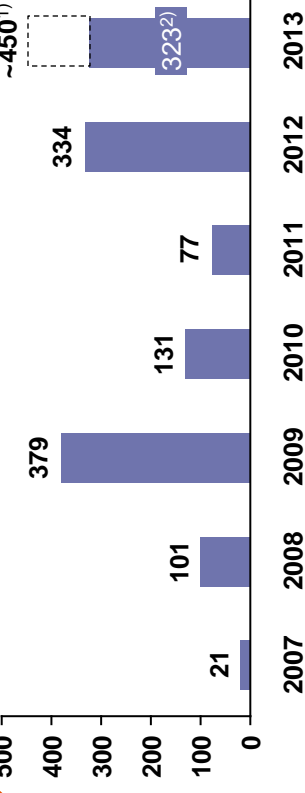


Kapazität der aufgelegten Flotte [TTEU]

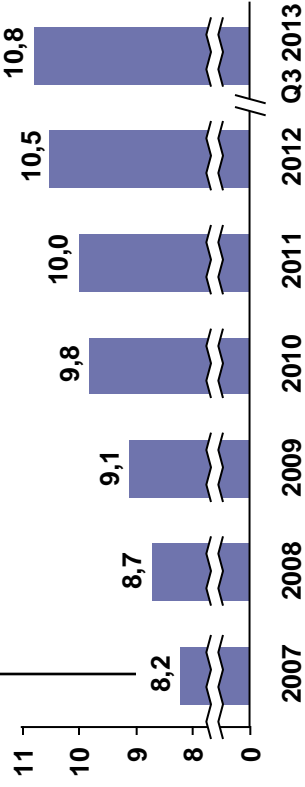


Globale Kapazitätsmaßnahmen

Ausschluss Öffentliche Unternehmen 20/26 Anlage 2



Slow Steaming (Ø Dauer Asien-Europa Routen) [Wochen]



Verschrottung [TTEU]

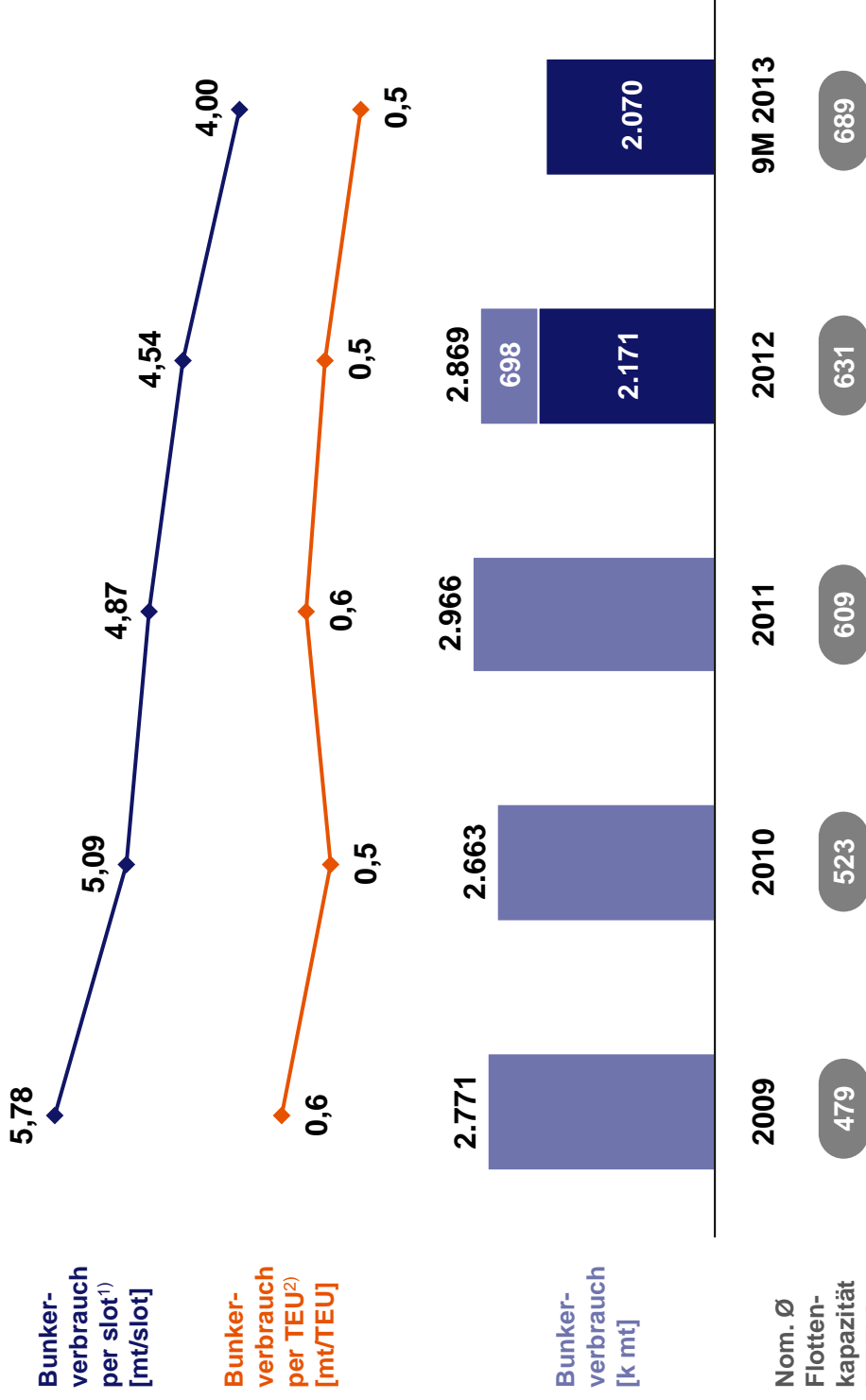
1) Erwartetes Volumen an Verschrottungen für das Gesamtjahr 2013

2) Stand 9M 2013

Signifikante Reduzierung des Bunkerverbrauchs von Hapag-Lloyd durch aktives Kapazitätsmanagement



Bunkerverbrauch 2009 – 9M 2013 [k t; t/TEU]



Anmerkungen

- Durch aktives Kapazitätsmanagement von Hapag-Lloyd konnte der Bunkerverbrauch per Slot in den letzten Jahren signifikant verringert werden
- Skaleneffekte durch den Einsatz größerer Schiffe (größere durchschnittliche Schiffsgröße)
- Zusätzlich Verbrauchsreduzierung durch die Einführung des Slow Steamings in 2009

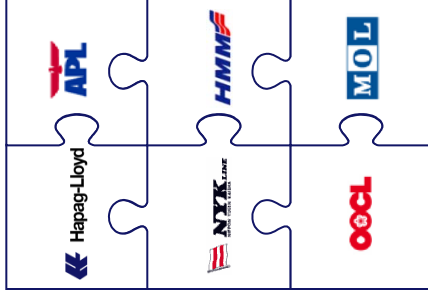
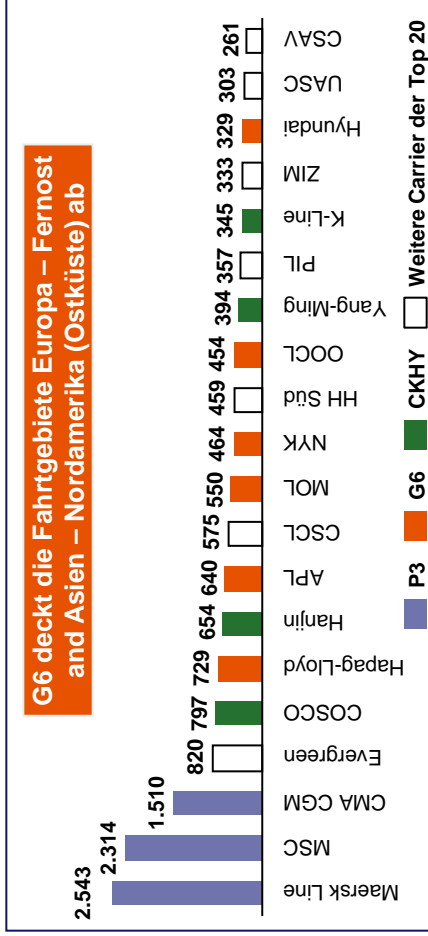
Ausschuss Öffentliche Unternehmen 20/26 Anlage 2

1) Durchschnittliche eingesetzte nominelle Kapazität in TEU, für 9M 2013 auf das Gesamtjahr gerechnet 2) Transportmenge

Die G6 Alliance ermöglicht einen effizienteren Flotteneinsatz, eine höhere Auslastung sowie ein erweitertes Netzwerk



Allianzen-basierte Kapazität [TTEU]



G6 Alliance – Vorteile der Partnerschaft

- Kostenvorteile**
 - Größere durchschnittliche Schiffgröße
- Kapazitäts- und Flottennutzung**
 - Effizienter Flotteneinsatz
 - Absorbierung von Kapazitäten
 - Verbesserte Auslastung
- Netzwerk und Service**
 - Größere weitweite Abdeckung
 - Kürzere Transitzeiten
 - Höhere Frequenz
 - Mehr direkte Hafenanläufe

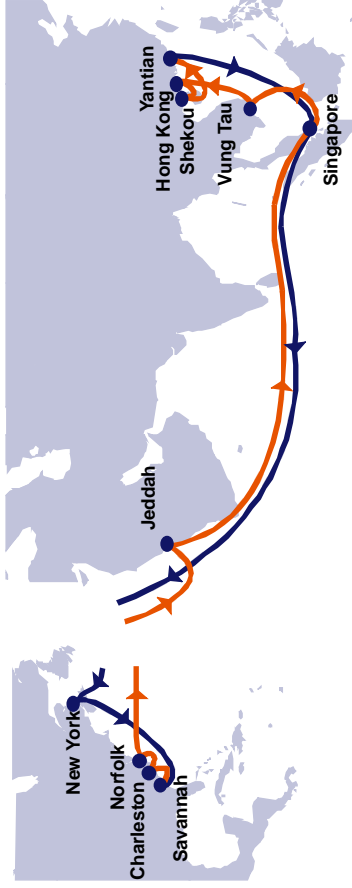
Entwicklung – G6 Alliance / P3 Network



Optimierung des Netzwerks

Asien – Nordamerika (Ostküste)

- Durch die neue Servicestruktur auf den Asien-USEC Routen ist es für die Mitglieder der G6 Alliance möglich auf den Routen durch den Suez-Kanal 8.000 TEU Schiffe einzusetzen
- Durch die Hereinnahme von modernen und großen Schiffen wird die Anzahl der Schiffe reduziert, während gleichzeitig keine zusätzliche Kapazität in den Markt kommt
- Die Gesamtkapazität von 88.000 TEU des China-East-Coast (CEC) Loop ist die größte Kapazität eines Dienstes im Fahrtgebiet Fernost-Nordamerika Ostküste



Kapazitätsmanagement

Loop 3 (Asien – Nordeuropa)

- Der Loop 3 Dienst wurde im Oktober 2012 als Teil des Winterprogramms der G6 Alliance ausgesetzt
- Unter Berücksichtigung der angespannten Angebots- und Nachfragesituation in 2013, wurde der Dienst in 2013 nicht wieder angeboten
- Alle Häfen des Loop 3 werden durch andere Dienste abgedeckt

ABX (Ostasien – Schwarzes Meer)

- Der Black Sea Service wurde von der G6 Alliance Ende September beendet und eine Hafenabdeckung durch einen neuen Feederdienst sichergestellt

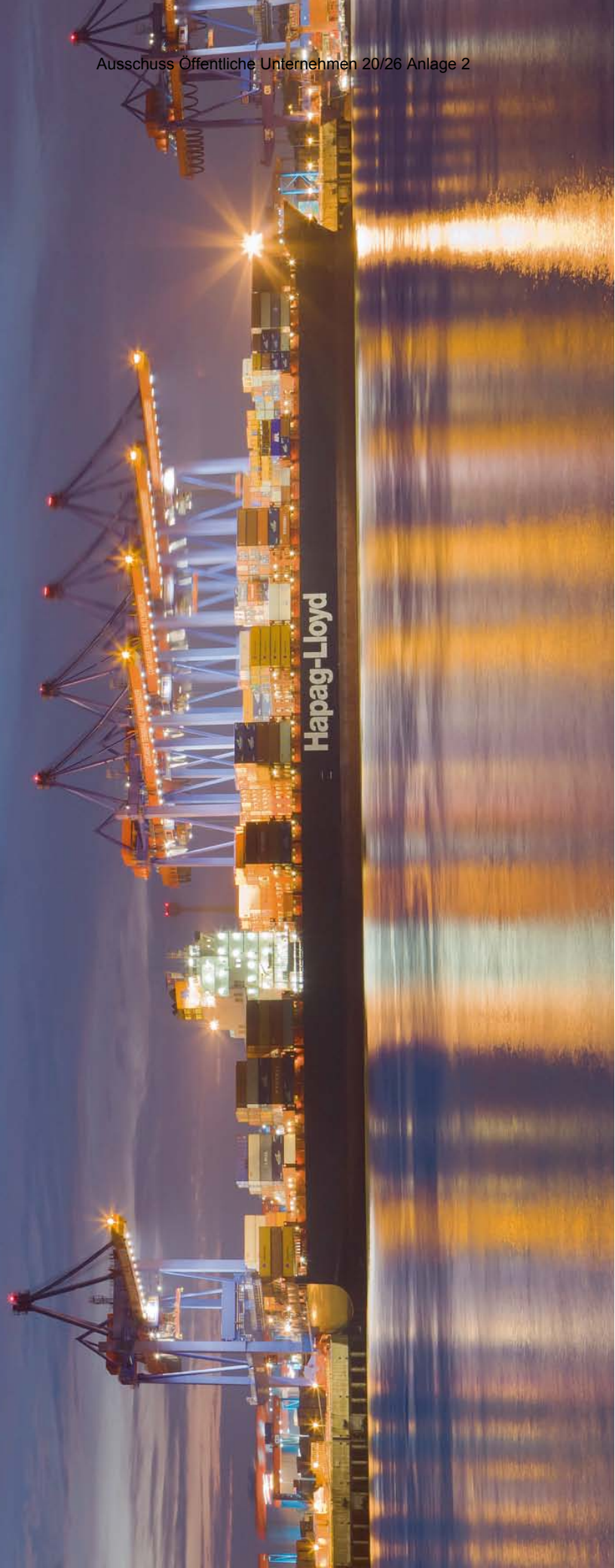
Enfallene Rundreisen – Winterprogramm

- Aufgrund der erwarteten geringeren Nachfrage im Winterhalbjahr und der Wartungspläne der Schiffe hat die G6 Alliance entschieden, zwischen Ende Oktober 2013 und Februar 2014 im Fahrtgebiet Fernost acht Rundreisen auszusetzen
- Alle wichtigen Häfen werden weiterhin mit wöchentlichen Abfahrten verbunden

A. Geschäftsentwicklung 9M 2013

B. Marktentwicklungen und Allianzen

C. Fazit und Ausblick



Ausblick

Transportmenge

- Hapag-Lloyd erwartet einen Anstieg des Transportvolumens in 2013 – Leicht positiver Einfluss auf den Umsatz

Frachtraten

- Wettbewerbsbedingt weiterer Druck auf die Frachtraten und hohe Volatilität – Negativer Einfluss auf den Umsatz

Transportkosten

- Tendenziell leicht sinkend – Durch die Identifikation weiterer Kosteneinsparpotenziale wird ein sinkendes Niveau des Transportaufwands erwartet

Ergebnis

- Hapag-Lloyd strebt für das Gesamtjahr 2013 weiterhin ein positives operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) an – Das mittelfristige Ziel bleibt ein profitables Wachstum gemessen am operativen Ergebnis

Liquidität

- Für das GJ 2013 wird unverändert eine adäquate Liquiditätssituation erwartet – Alle beauftragten Schiffsneubauten sind langfristig finanziert, weiterhin wurden die Anleihefälligkeiten und die Kuponrate optimiert



Diese Präsentation wird Ihnen auf vertraulicher Basis zur Verfügung gestellt. Die Weitergabe dieser Informationen an andere Personen, die Nutzung von Daten Dritter oder die Wiedergabe dieser Informationen, sei es als Ganzes oder in Auszügen, ist ohne die vorherige schriftliche Zustimmung von Hapag-Lloyd unzulässig.

Diese Präsentation enthält zukunftsgerichtete Aussagen im Sinne der 'Safe Harbor'-Regelung der US-amerikanischen Wertpapiervorschriften. Diese Aussagen basieren auf den derzeitigen Erwartungen oder Einschätzungen des Managements und unterliegen einer Reihe von Faktoren und Unsicherheiten, aufgrund der die tatsächlichen Ergebnisse erheblich von den Angaben in den zukunftsgerichteten Aussagen abweichen können. Die tatsächlichen Ergebnisse können aufgrund einer Vielzahl von Faktoren erheblich von den Angaben in den zukunftsgerichteten Aussagen abweichen. Derartige Faktoren beinhalten unter anderem (ohne Beschränkung hierauf) die künftige weltwirtschaftliche Entwicklung, Marktgegebenheiten mit Auswirkung auf die Containerschiffverkehrsbranche, intensiven Wettbewerb in den Märkten, in denen wir tätig sind, Umwelthaftung sowie Kapitalkosten im Zusammenhang mit der Einhaltung geltender Gesetze, Vorschriften und Standards in den Märkten, in denen wir tätig sind, diverse politische, rechtliche, wirtschaftliche und andere Rahmenbedingungen mit Auswirkung auf die Märkte, in denen wir tätig sind, unsere Fähigkeit, erworbene Unternehmen erfolgreich zu integrieren sowie die Fähigkeit, unseren Schuldendienst zu erfüllen. Viele der beschriebenen Faktoren liegen außerhalb unseres Einflussbereichs.

Diese Präsentation soll einen allgemeinen Überblick über das Geschäft von Hapag-Lloyd bieten und ist nicht als Darstellung sämtlicher Aspekte und Einzelheiten betreffend Hapag-Lloyd zu verstehen. Entsprechend geben weder Hapag-Lloyd noch deren Geschäftsleitungsmitglieder, leitenden Angestellten, Mitarbeiter oder Berater oder irgendeine andere Person ausdrückliche oder stillschweigende Zusicherungen oder Gewährleistungen hinsichtlich der Angemessenheit, Richtigkeit oder Vollständigkeit der in dieser Präsentation enthaltenen Informationen oder der darin ausgedrückten oder implizierten Ansichten ab, und entsprechend können keine Ansprüche daraus hergeleitet werden. Weder Hapag-Lloyd noch deren Geschäftsleitungsmitglieder, leitende Angestellte, Mitarbeiter oder Berater oder irgendeine andere Person unterliegen irgendeiner Haftung für Fehler oder Auslassungen oder etwaige Schäden, die in irgendeiner Weise unmittelbar oder mittelbar aufgrund der Verwendung dieser Informationen oder deren Inhalt oder anderweitig im Zusammenhang damit entstehen.

Der Inhalt dieser Präsentation entspricht der derzeitigen Rechtslage und spiegelt die derzeitige Geschäfts- und Finanzlage von Hapag-Lloyd wider, die Änderungen und der Prüfung durch Wirtschaftsprüfer unterliegt, und unterliegt den jeweils geltenden Rechtsvorschriften.

Die Verbreitung dieser Präsentation kann in bestimmten Ländern gesetzlichen Beschränkungen unterliegen. Personen, die in den Besitz dieser Präsentation gelangen, müssen sich selbst über solche Beschränkungen informieren und diese beachten. Insbesondere darf diese Präsentation nicht in den Vereinigten Staaten von Amerika, Australien, Japan oder Kanada verbreitet werden. Diese Präsentation stellt kein Verkaufsangebot und keine Aufforderung zur Abgabe eines Kaufangebots für Wertpapiere in den Vereinigten Staaten von Amerika, Deutschland oder einem anderen Land dar. Weder diese Präsentation noch die darin enthaltenen Angaben bilden die Grundlage eines Angebots oder einer Zusage irgendeiner Art oder eine verlässliche Basis im Zusammenhang mit einem Angebot oder einer Zusage irgendeiner Art. Diese Präsentation stellt insbesondere kein Verkaufsangebot und keine Aufforderung zur Abgabe eines Kaufangebots für Wertpapiere von Hapag-Lloyd in den Vereinigten Staaten von Amerika dar. Wertpapiere von Hapag-Lloyd dürfen ohne eine Registrierung bzw. diesbezügliche Ausnahmeregelung von den Registrierungsanforderungen nach dem US-Wertpapiergesetz von 1933 (*U.S. Securities Act of 1933*) in seiner geltenden Fassung nicht in den Vereinigten Staaten von Amerika angeboten oder verkauft werden. Hapag-Lloyd beabsichtigt kein öffentliches Angebot und keine Platzierung von Wertpapieren in den Vereinigten Staaten von Amerika.



Ausschuss öffentliche Unternehmen

Vorstellung Stadtreinigung Hamburg



STADTREINIGUNG HAMBURG

26. November 2013

Prof. Dr. Rüdiger Siechau





STADTREINIGUNG HAMBURG

Inhalt



1. Unternehmen SRH / Konzern



4. Nachhaltigkeit und Organisation



2. Aufgaben und Struktur



5. Entwicklungen



3. Klima- und Ressourcenschutz



6. Ausblick

WENDE
JETZT FÜR DIE ZUKUNFT

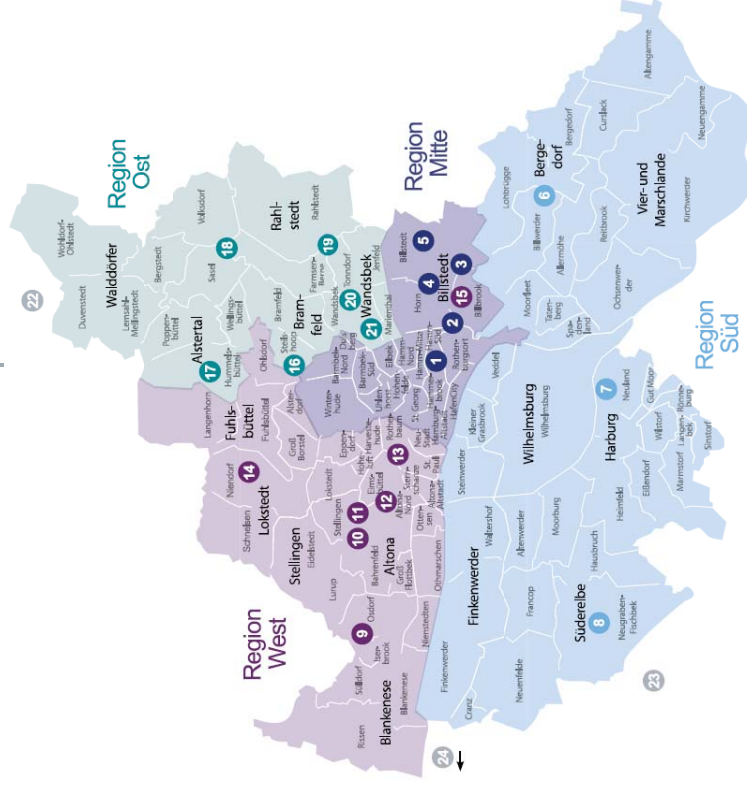


1. Unternehmen SRH / Konzern



STADTREINIGUNG HAMBURG

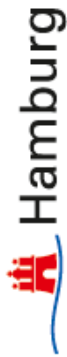
- Stadtfläche: 755 km²
- Einwohner: 1,8 Mio.
- Haushalte: 900.000
- Mitarbeiter: 2.500 (2.800)
- 24 (32) Standorte / 4 Regionen
- 12 Recyclinghöfe
- 6 Abfallbehandlungsanlagen
- Fuhrpark: 700 (1.000) KFZ
- Seit 1994: Anstalt öffentlichen Rechts
- Eigentümerin / Träger: FHH
- Öffentlich rechtlicher Entsorgungsträger



1. Unternehmen SRH / Konzern



STADTREINIGUNG HAMBURG



Träger (Eigentümer): Freie und Hansestadt Hamburg (100 %)



STADTREINIGUNG HAMBURG

Anstalt öffentlichen Rechts



SRH Verwaltungsgesellschaft mbH

WERT
Wertstoff-Einsammlung GmbH



100 %



VKN Vertriebsgesellschaft
Kompostprodukte Nord mbH

Stilbruch
Betriebsgesellschaft mbH



100 %



HPV Hamburger
Papiervermarktung GmbH

HEG
Hamburger
Entsorgungsgesellschaft mbH



100 %



BIoWERK
Hamburg GmbH & Co. KG

MVR
Müllverwertung
Rugenberger Damm
GmbH & Co. KG



25 %



Hanseatisches
Schlackenkonto
r GmbH

16,7 %
HANSEATISCHES SCHLACKENKONTOR GmbH

Umsatz / Ergebnis
2012 in Mio. €

WERT:

18,1 / 1,6

Stilbruch:

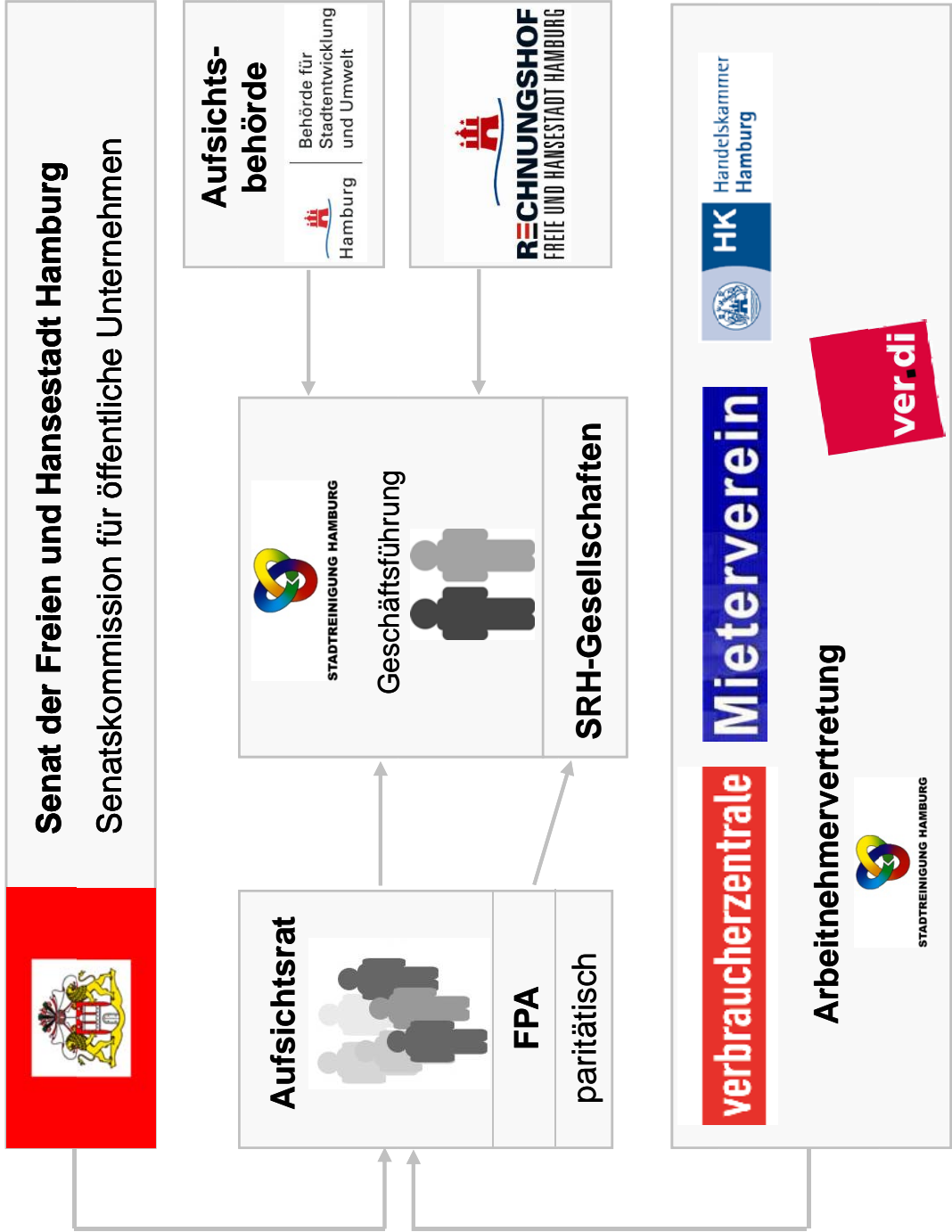
2,5 / 0,2

HEG:

4,9 / 0,07

4

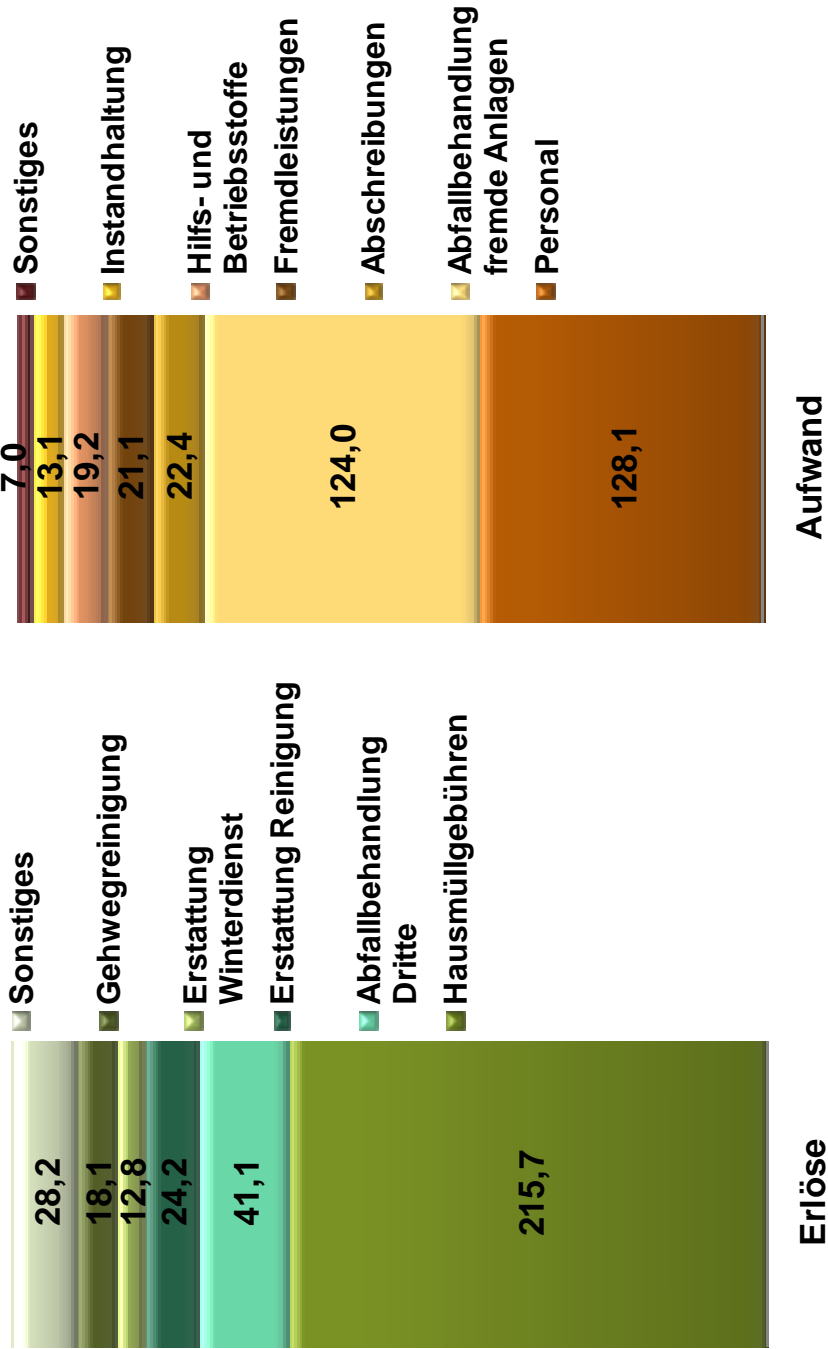
1. Unternehmen SRH / Konzern





1. Unternehmen SRH / Konzern

Aufwand und Erlöse SRH (2012 in Mio. €)

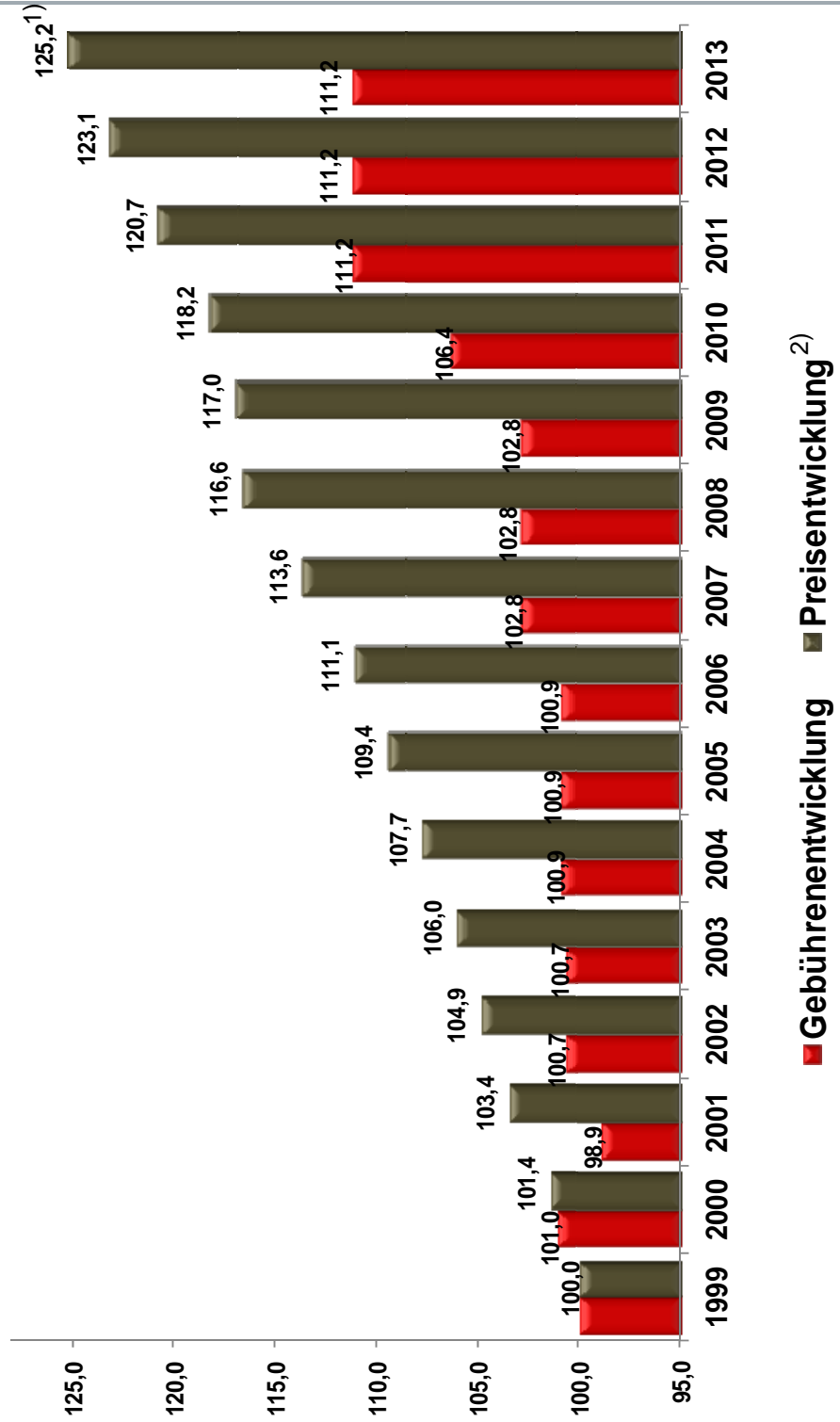


Delta: 5,3 Mio. € Überschuss (Rücklagen) bei 340,2 Mio. € Umsatz



1. Unternehmen SRH / Konzern

Entwicklung Gebührenersteigerungsrate in Hausmüllentsorgung / Hamburg im Vergleich zum Verbraucherpreisindex (allgemein) / Deutschland



1) Prognose Frühjahrsgutachten 2013 (Gemeinschaftsdiagnose der führenden wirtschaftswissenschaftlichen Forschungsinstitute)

2) Quelle: Berechnung aus Angaben des Statistischen Bundesamts



1. Unternehmen SRH / Konzern

Wirtschaftliche Daten SRH 2012

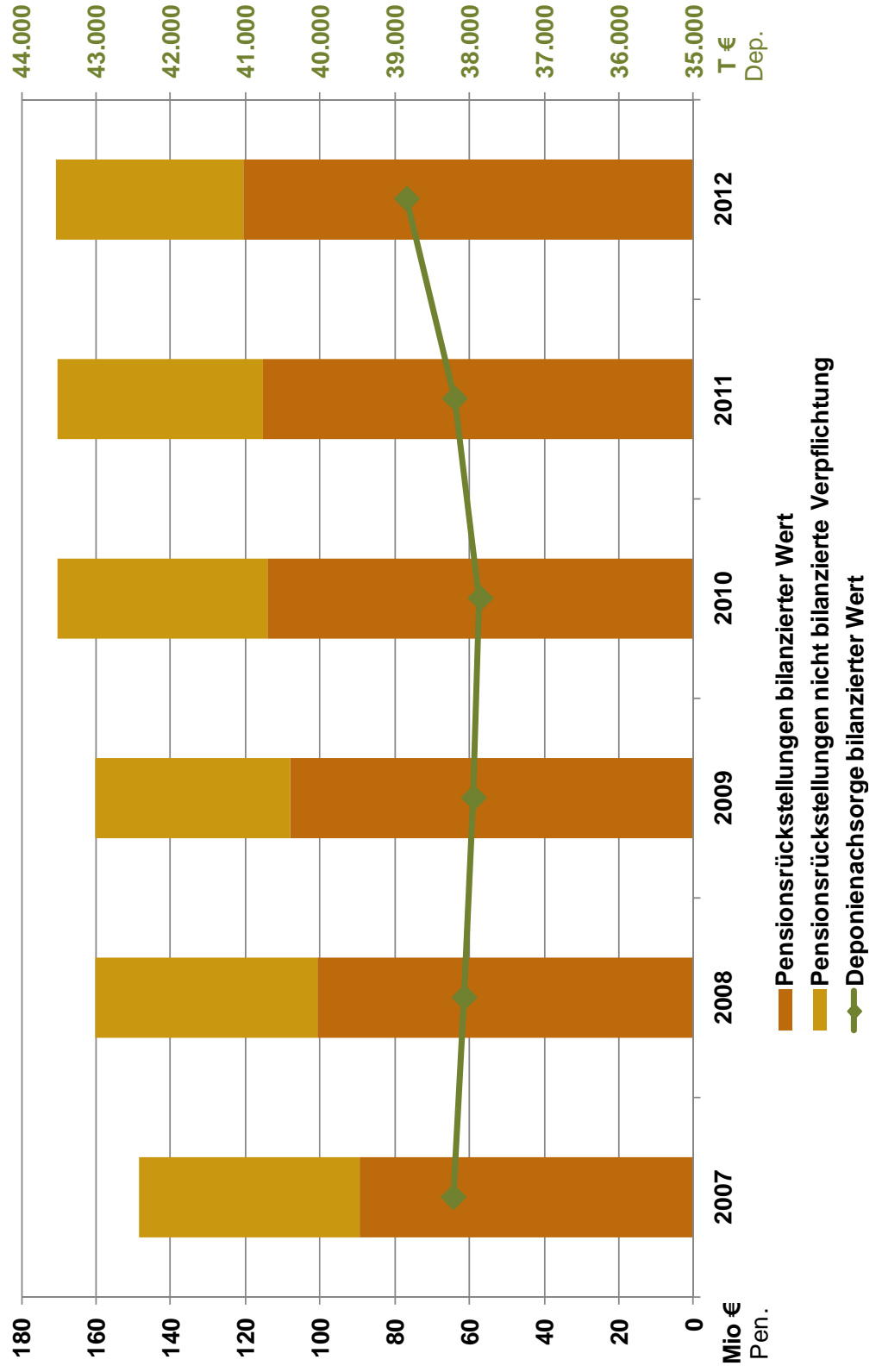
	SRH	Konzern
Anlagevermögen	206 Mio. €	195 Mio. €
Umlaufvermögen	112 Mio. €	144 Mio. €
Eigenkapital <i>SRH: 10 Mio. € Stammkapital</i>	101 Mio. €	117 Mio. €
EK-Quote	31,9 %	34,6 %
Rückstellungen	191 Mio. €	195 Mio. €
Verbindlichkeiten	25 Mio. €	27 Mio. €
Bilanzsumme	318 Mio. €	339 Mio. €
Umsatz	340 Mio. €	358 Mio. €
Überschuss	5,3 Mio. €	10,4 Mio. €



STADTREINIGUNG HAMBURG

1. Unternehmen SRH / Konzern

Pensions- und Deponierückstellungen





2. Aufgaben und Struktur

Aufgaben im Stadtreinigungsgesetz (SRG) festgelegt (Zielbild Senat, Unternehmenskonzept, BSC, Strategien)

<p><u>Hoheitliche Aufgaben</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Sammlung, Transport, Behandlung von Abfällen aus Haushalten▪ Fahrbahn- und Gehwegreinigung▪ Winterdienst▪ Katastrophenschutz	<p><u>Gewerbliche Tätigkeit (im Wettbewerb)</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Sammlung, Transport, Behandlung von Abfällen▪ Reinigungsleistungen (Veranstaltungen)▪ Winterdienst	<p><u>Weitere Bereiche</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Unternehmenszweck dienlich z. B.:<ul style="list-style-type: none">▪ Anlagen zur Energieerzeugung (PV, Wind, Deponiegas)▪ Papiervermarktung
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------





2. Aufgaben und Struktur

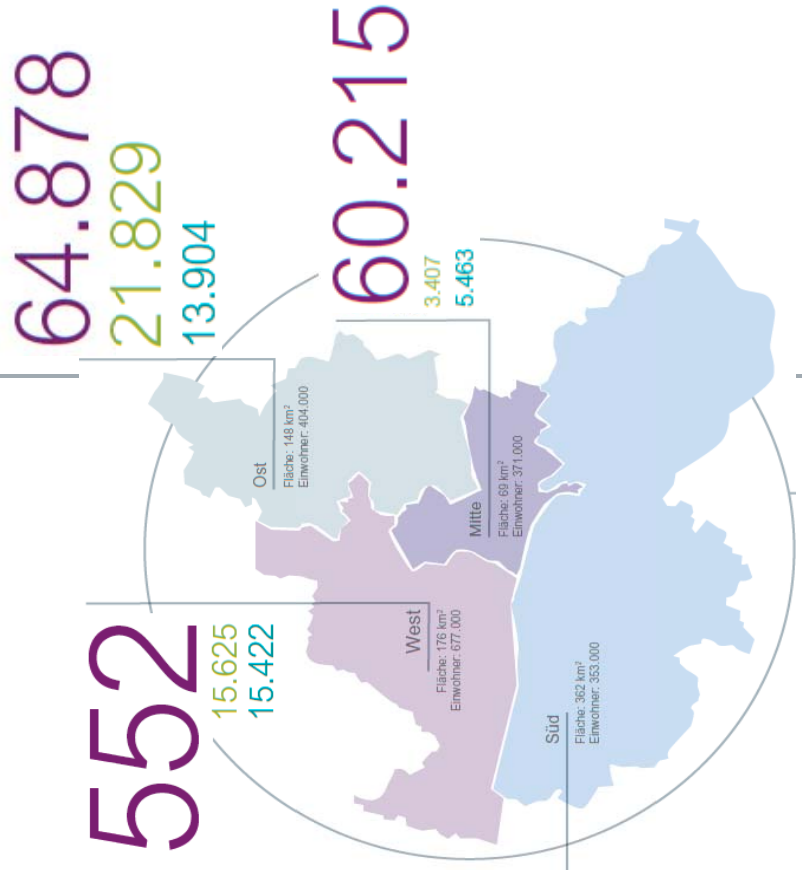
Anzahl wöchentliche Gefäßleerungen 2012

- **Restmüll: 327.462**
- **Bioabfall: 53.240**
- **Altpapier: 44.760**

142.552

Gesamtmenge Abfall aus Haushaltungen: 770.000 t

- <0,5 % wiederverwendet
- 33 % stofflich verwertet
- 67 % thermisch verwertet
- <0,5 % beseitigt





STADTREINIGUNG HAMBURG

2. Aufgaben und Struktur

Biogas- und Kompostwerk BKW Bützberg
Kapazität: 70.000 t/a



BIOWERK

Kapazität: 20.000 t/a
SRH: 47,5 %

MVA Stellinger Moor
Kapazität: 180.000 t/a

Eigentum der SRH



Hamburg



MVA Stapelfeld (EQT, EON)
Kapazität: 350.000 t/a
Vertrag bis 2016
(SRH: 200.000 t/a)

MVR Müllverwertungsanlage

Rugenberger Damm (VE, EWE, SRH)
Kapazität: 320.000 t/a
Vertrag bis 2019



MVB Müllverwertungsanlage

Borsigstraße (VE, EON)
Kapazität: 320.000 t/a
Vertrag bis 2014



- Kapazität thermische Verwertung (Restabfall) ~ 1 Mio. t/a
- Kapazität Fermentation (Bioabfall) ~ 100.000 t/a

2. Aufgaben und Struktur



STADTREINIGUNG HAMBURG

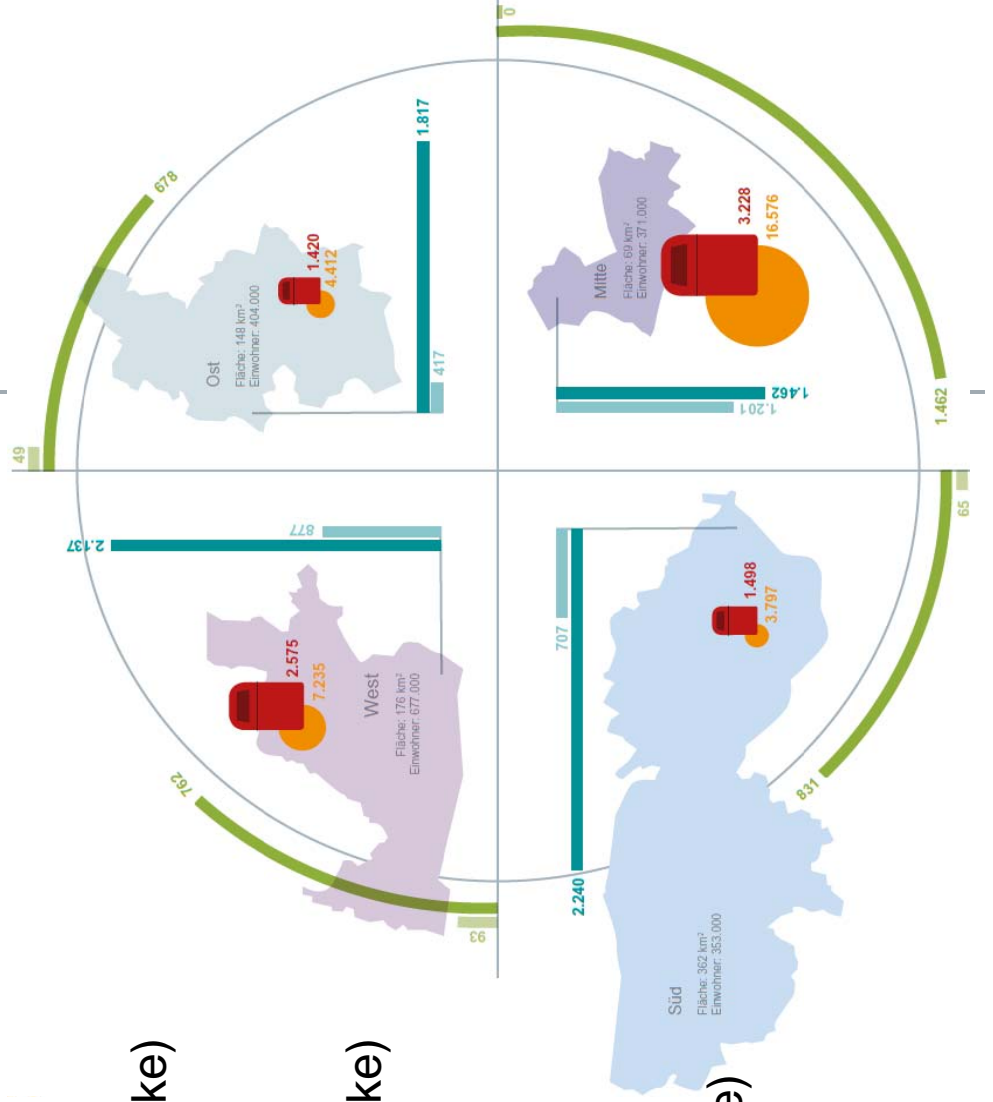
Reinigung: Fahrbahnen, Gehwege, Papierkörbe 2012

Reinigungsstrecke

- **Fahrbahn**
 - 7.656 km (gesamte Strecke)
 - ~3.900 km (pro Woche)
- **Gehweg**
 - 3.202 km (gesamte Strecke)
 - ~5.300 km (pro Woche)

Papierkörbe

- Anzahl: 8.721
- Leerung: 32.020 (pro Woche)





STADTREINIGUNG HAMBURG

2. Aufgaben und Struktur



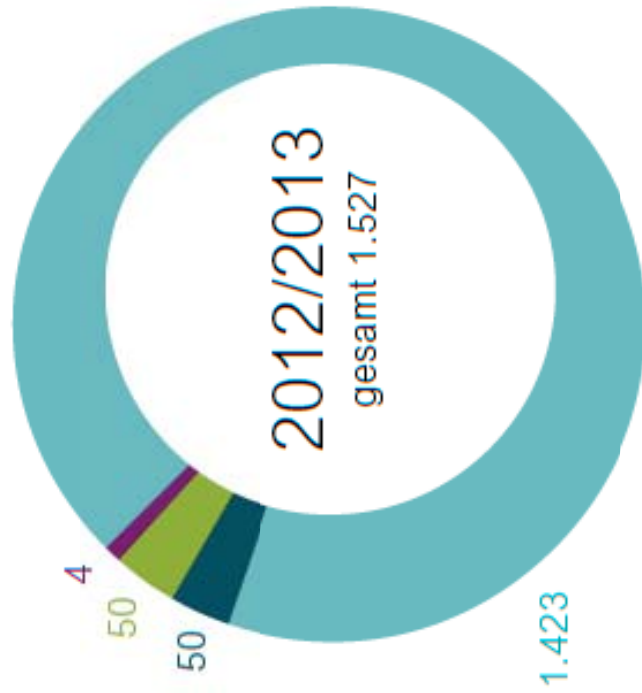
3-Säulen-Konzept Winterdienst		
Streustoffe	Fahrzeuge	Personal
<u>Salzmanagement</u> Lagerkapazitäten: 17.000 t 1 Zentrallager 14 Silos 6 kleine Lagerhallen	<u>Fahrzeugbedarf</u> 354 KFZ <u>davon:</u> Streufahrzeuge: SRH + Anmietung: 70 fremde: 96 Transportfahrzeuge: SRH: 13 fremde: 175	<u>Personalbedarf</u> 1.000 Personen <u>davon:</u> SRH-Personal: 220 Fremdpersonal: 780
<u>Konzept für Kies</u> Lager für 2.300 t 50 mobile Silos, Lagerhallen		



STADTREINIGUNG HAMBURG

2. Aufgaben und Struktur

Art und Anzahl Winterdienstesätze 2012



● Volleinsätze (streuen, ganz Hamburg)

● Räumeinsätze (räumen, ganz Hamburg)

● Stadtteilbezogene Einsätze (streuen und räumen, lokal)

● Einzeleinsätze (verschiedene, punktuell)

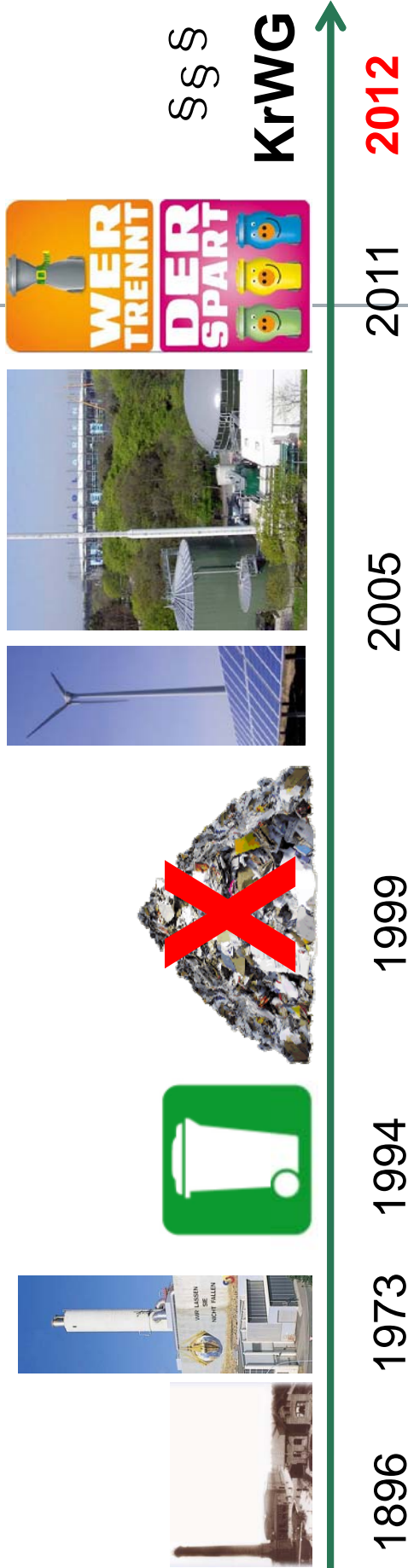




STADTREINIGUNG HAMBURG

3. Klima- und Ressourcenschutz

Klima- und Ressourcenschutz bei der SRH



... der Weg zum *Klima- und Ressourcenschützer*, ...
 Einsatz erneuerbare Energien, KFZ-Modelle, Fahrertraining,
 Gebäudemanagement, Beschaffungsverhalten, Einzelprojekte,
 stoffliche und energetische Nutzung von Abfällen
 → Hamburger Recycling-Offensive seit 2011

3. Klima- und Ressourcenschutz



Verordnung
Regeltonne
Bio und Papier



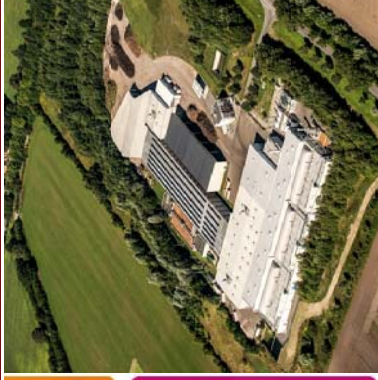
Gebühren
Anreizsysteme
für Bürger



Gelbe HWT
Miterfassung sNVP



Kampagne
Öffentlichkeits-
arbeit



Anlagen
Anpassung von
Kapazitäten



3. Klima- und Ressourcenschutz



Zielvorgaben Recycling-Offensive (Basisjahr: 2007)

	IST 2007 (t)	Ziel 2012 (t)	IST 2012 (t)	HR 2013* (t)
Altpapier	77.100	+30.000	+16.000	+18.000
LVP / HWT	27.700	+12.000	+4.000	+5.500
Bioabfall	26.800	+20.000	+27.000	+29.500
Grünabfall	11.000	+10.000	+8.500	+8.500
Restmüll	557.000	-50.000	-79.000	-95.000

~763.000 t CO₂ Einsparung = 0,44 t/Bürger
 (Recycling - Offensive 2010 bis 2013)

* aktuelle Hochrechnung
 Basis August

3. Klima- und Ressourcenschutz

- Hamburger Wertstofftonne HWT: Mitbenutzung Gelbe Tonne der Dualen Systeme



Verpackungen
 Verpackungen
 Verpackungen

**Anteil SRH von gesamter
Sammelmenge (LVP + sNVP)**

2013: 16,4 %

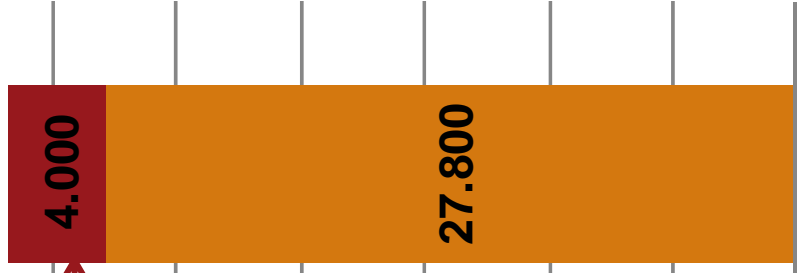
2012: 12,5%

2011: 11,2%

63 % des SRH-Anteils wird
stofflich verwertet;
Tendenz steigend



**Sammelmenge
in t 2012
(SRH- und DS-Anteil)**



STADTREINIGUNG HAMBURG



STADTREINIGUNG HAMBURG

3. Klima- und Ressourcenschutz

- BKW Bützberg (seit 2011) → Dreifachstrategie



Kapazität: 70,000 t/a (60,000 t Bioabfall; 10,000 t Grünabfall)

Kompost: 35.000 t/a (Schließung der Humuskreisläufe)

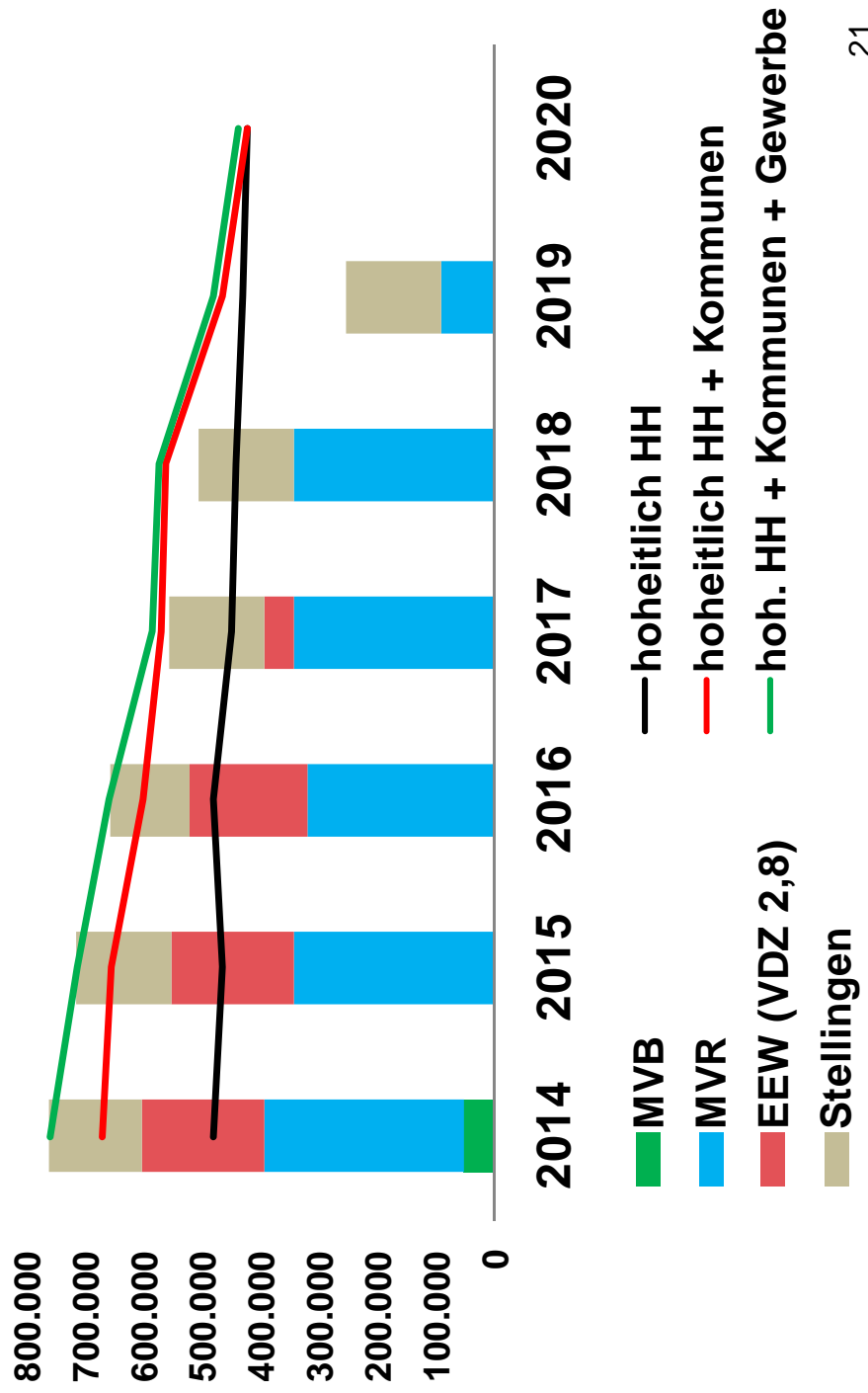




STADTREINIGUNG HAMBURG

3. Klima- und Ressourcenschutz

■ Mengen und Kapazitäten (in t) über Jahre 2014 - 2020
 (Stand 28.08.2013 – Sachstand MIFRI der SRH)





STADTREINIGUNG HAMBURG

3. Klima- und Ressourcenschutz

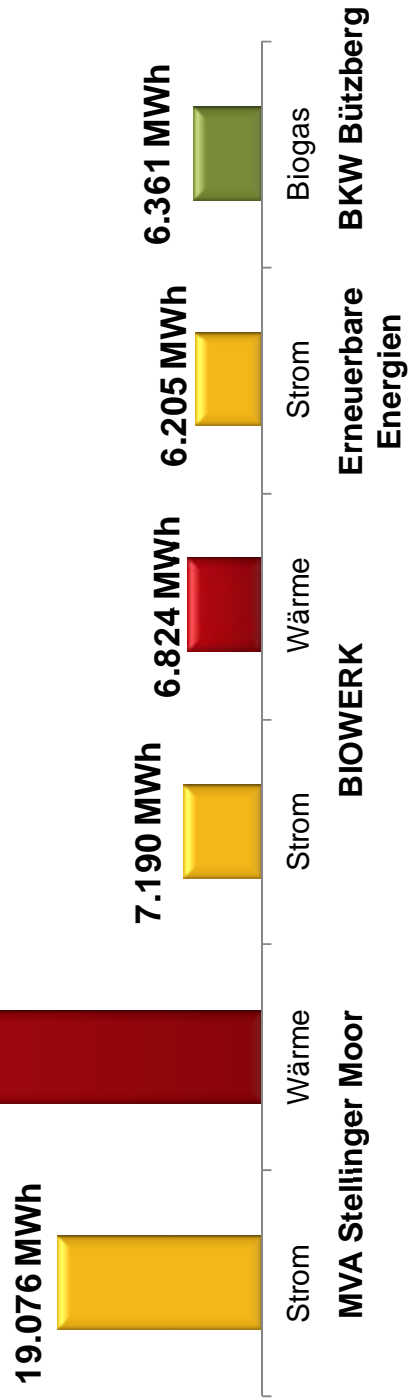
■ SRH nicht nur Entsorger sondern auch Versorger

Dazu drei MVA-Vertragsanlagen

- Strom: 71.276 MWh
- Wärme: 1.310.848 MWh

Insgesamt CO₂-Einsparungen in 2012 durch Energieerzeugung

- 1,24 Mio. t CO₂



4. Nachhaltigkeit und Organisation

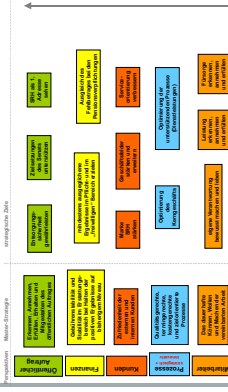
- **5 Betrachtungsperspektiven der Balanced Score Card**
 1. Öffentlicher Auftrag: Erkennen, Annehmen, Erfüllen und Erhalten des öffentlichen Auftrages
 2. Finanzen: Gebührenstabilität bei positiven Unternehmensergebnissen
 3. Kunden: Zufriedenheit der externen und internen Kunden
 4. Prozesse: Fachgerechte (Qualität und Arbeitssicherheit), termingerechte und kostengerechte Prozesse
 5. Mitarbeiter: Das dauerhafte Können, Wollen und Machen der vereinbarten Arbeit
- **Verbindliche, nachvollziehbare Masterstrategien**
- **Ableitung von Zielvereinbarungen (top down)**
- **Leistungsorientierte Bezahlung (§ 18, TVÖD)**
- ❖ **Effizienz im Führungsprozess**



STADTREINIGUNG HAMBURG



SRH-Strategiekarte // Top - BSC





STADTREINIGUNG HAMBURG

4. Nachhaltigkeit und Organisation

Unternehmenskodex

Haltung zeigen.

Werte leben. (Wertschätzung, Ehrlichkeit, Loyalität)

Hinsehen.

Mitdenken.

Ziele setzen.

Klartext reden.

Zusammenhalt stärken.

Leistung zeigen.

Regeln achten.

DAS GANZE SEHEN.

4. Nachhaltigkeit und Organisation

Dritter SRH-Nachhaltigkeitsbericht 2012 (A+)



Ökonomische Verantwortung
Corporate Governance
Entsorgungssicherheit
Lieferantenbeziehung
Gebührenstabilität

Umwelt- verantwortung
Energieverbrauch
Klimaschutz
Ressourceneffizienz
Abfallmanagement

Sozial- verantwortung
Arbeitsplatzsicherheit
Aus- und Weiterbildung
Gesundheitsschutz
Umweltbildung

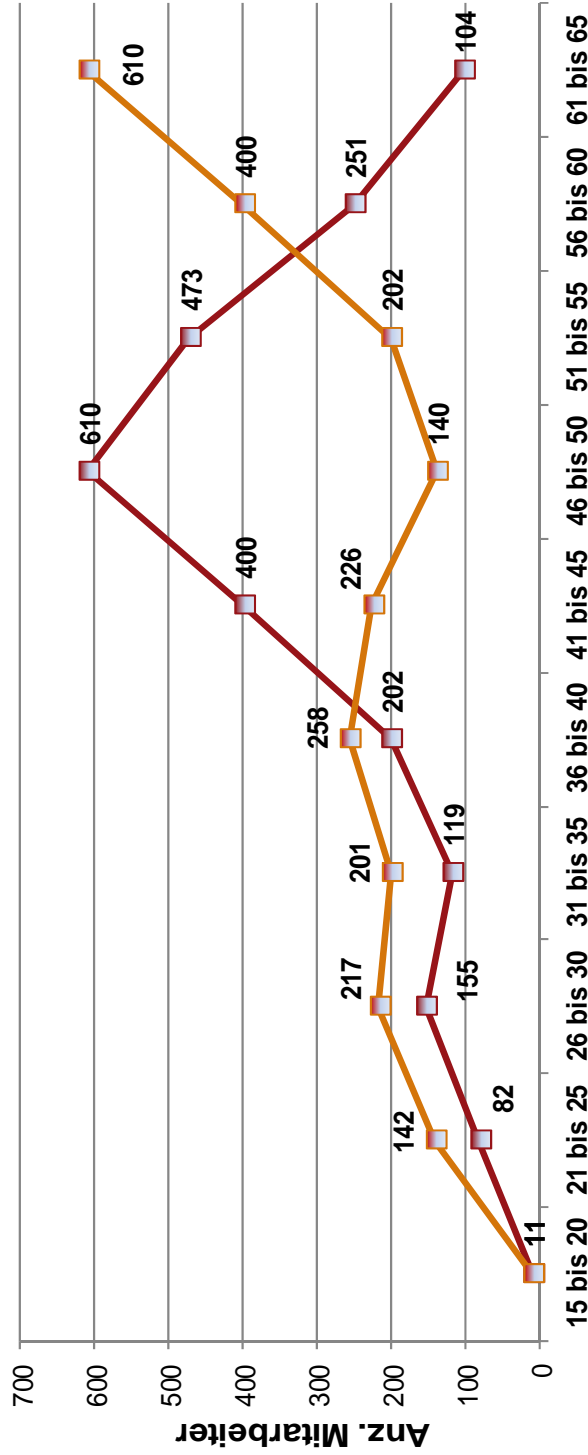
Leistungs-
indikatoren





4. Nachhaltigkeit und Organisation

■ Demographie: Entwicklung Altersstruktur (alle MA)



■ 2012 ■ 2025

Mitarbeiter scheiden nur
altersbedingt aus; werden
durch Mitarbeiter <40 Jahre
ersetzt.

Alter Mitarbeiter in 5-Jahres-Schritten

Alters- durchschnitt	Mitarbeiter- anzahl	Mitarbeiteranzahl > 55 Jahre	Anteil >55 Jahre in %
46 Jahre	2.407	355	15 %
48 Jahre	2.407	1.010	45 %

5. Entwicklungen

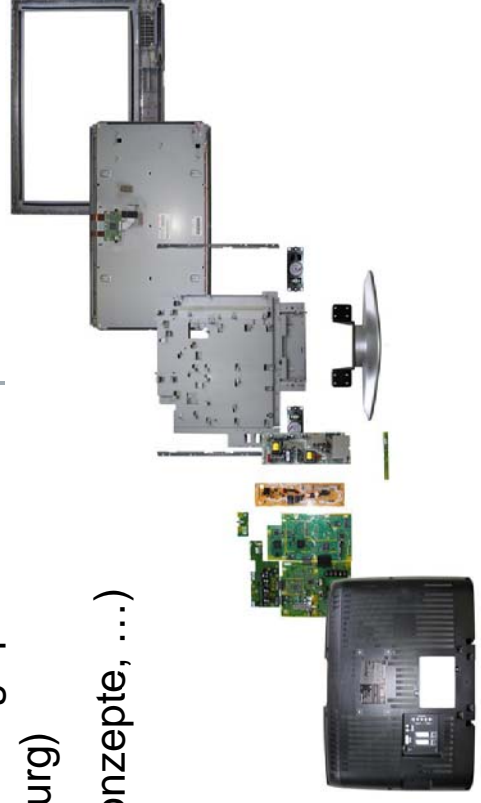
SRH auch als Motor von Entwicklungen

(teilweise in Zusammenarbeit mit Hochschulen / TUHH)

- Arbeitswissenschaftliche Untersuchung Müllabfuhr
- Vollständige stoffliche und energetische Verwertung von Bioressourcen → BERBION (Modellregion Bergedorf)
- E-Schrottaufbereitung → Erhöhung Wertschöpfung
- BMBF-Forschungsvorhaben „Schlacke-Aufbereitung“ (R3-Projekt, zur Rückgewinnung von Metallen / seltenen Erden)
- Biomethankonzept (Beispiel: Nutzung von Energiepotenzialen biogener Abfälle aus der Metropolregion Hamburg)
- Fuhrpark (Antriebe, Emissionen, Nutzungskonzepte, ...)
- Partnerschaften (auch internationale)



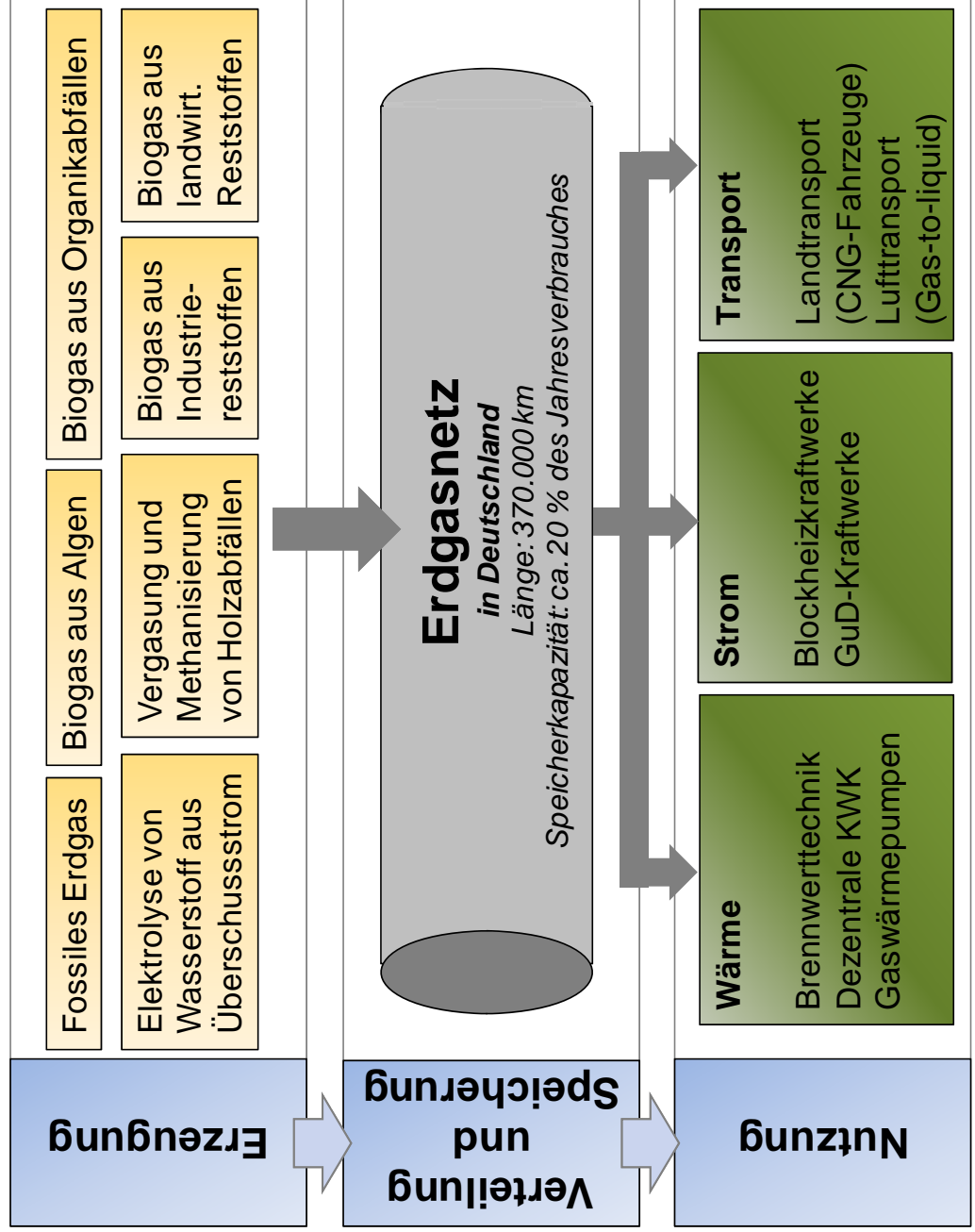
STADTREINIGUNG HAMBURG





5. Entwicklungen

Biomethankonzept (TUHH und SRH)





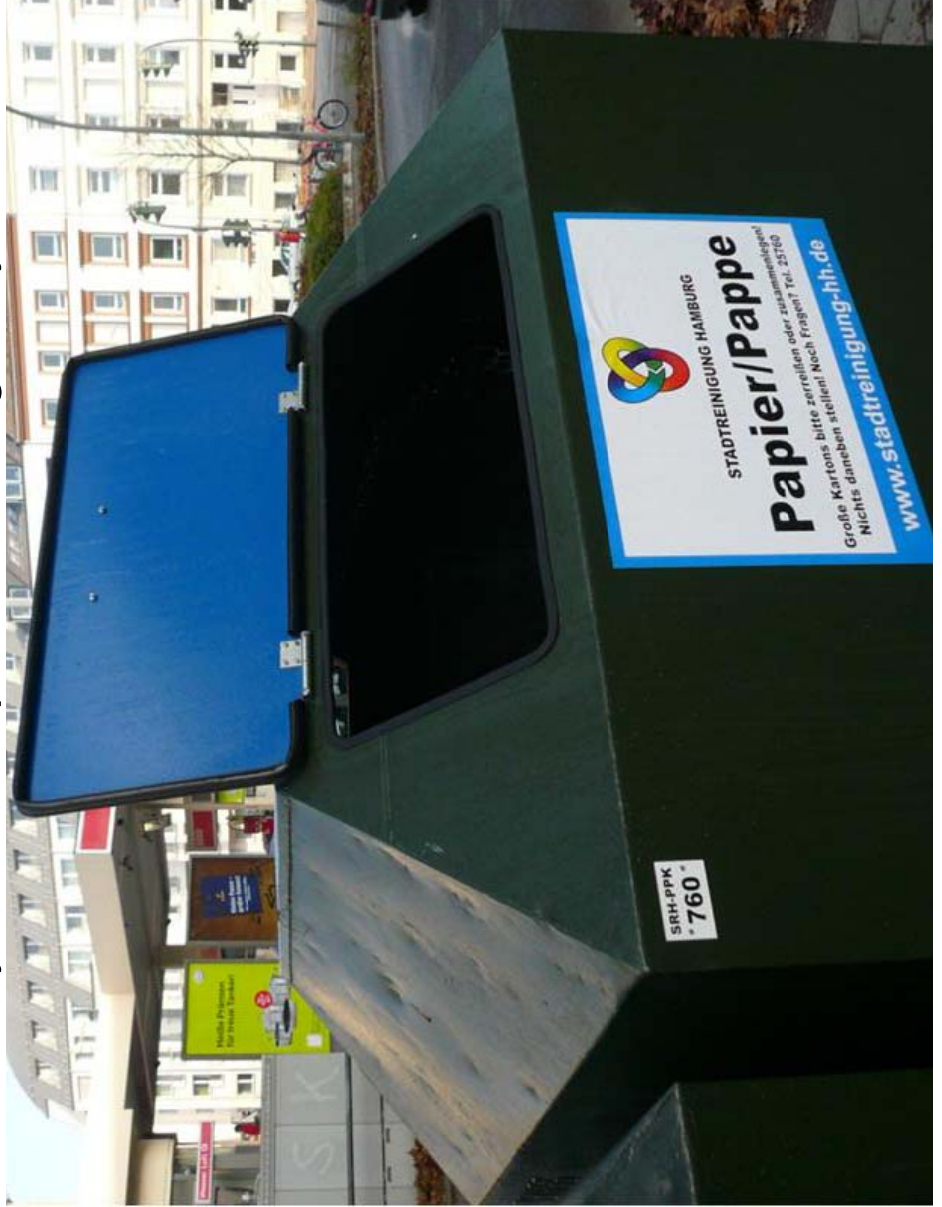
5. Entwicklungen

- Recyclinghöfe: Noch mehr Bürgerservice



5. Entwicklungen

- **Sammelbehälter: „Große Klappe“ für Depotcontainer, Unterflursysteme, Papierkörbe „Big Belly“, ...**



STADTREINIGUNG HAMBURG

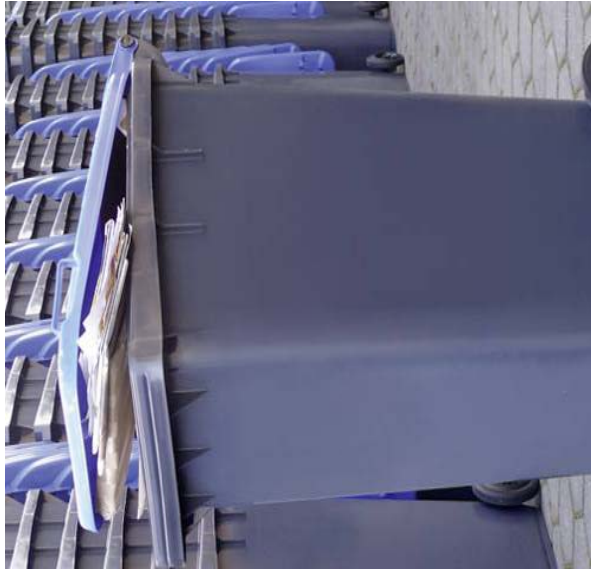


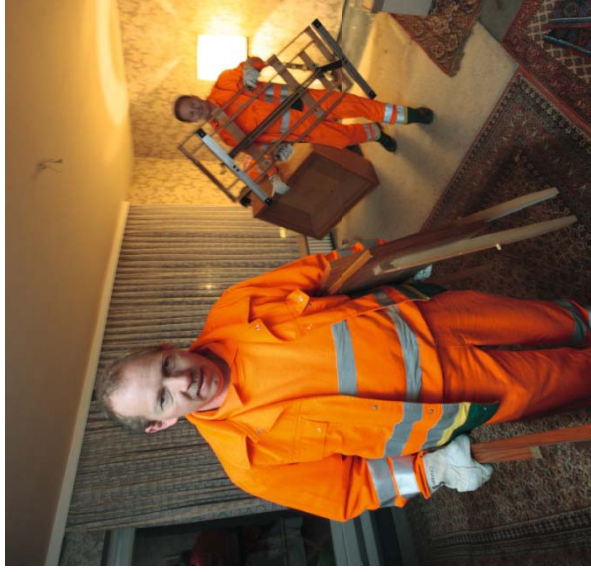


STADTREINIGUNG HAMBURG

5. Entwicklungen

- Neue Vermarktungsstrategien für Wertstoffe wie:
Papier, Sperrmüll, Kunststoff, Metall, Holz, E-Schrott
→ Wiederverwendung, stoffliche Verwertung


HPV

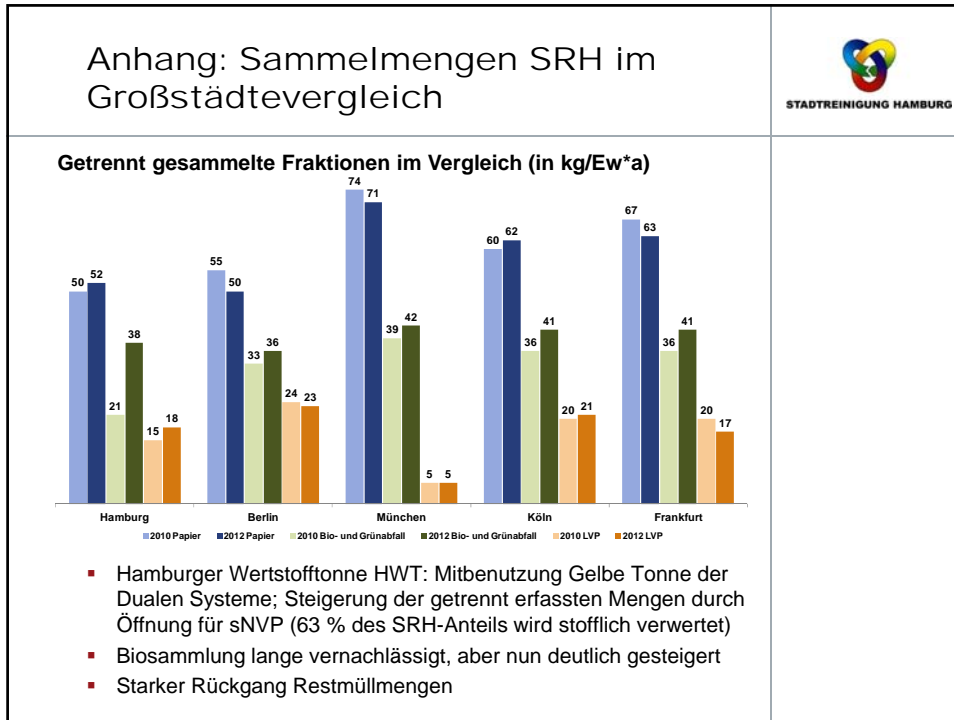
 Hamburger
 Papiervermarktung
 GmbH

stilbruch
 Das Kaufhaus für Modernes von Gestern




6. Ausblick

SRH als langfristiger Garantiegeber

- **Entsorgungssicherheit und Gebührenstabilität:**
→ Daseinsvorsorge (Citizen Value)
- **Stadtsauberkeit als Standortfaktor:**
Kampagnen, Hotline, Kümmerer, Waste Watcher, neue Arbeitsmodelle, neue Sammel-/Unterflursysteme
- **Ausbau Klima- und Ressourcenwirtschaft:**
Abfallvermeidungsprogramme, Wertstoffwirtschaft, Erhöhung Wertschöpfung (getrennt erfasste Abfälle)
- **Beitrag Abfallwirtschaft zur Energiewende:**
Biomethankonzept, WtE (Wärme, GuD), neg. Regelenergie
- **Kommunikation / Bürgerservice:**
Infokampagnen (Vermeidung), neues Konzept Recy-Höfe, ..
- **Interne Entwicklungen und Aufgabenstellungen:**
Demographischer Wandel, Arbeitszeit- und Altersteilzeitmodelle, Gesundheitsmanagement



Anhang: Sammelmengen SRH im Großstädtevergleich



STADTREINIGUNG HAMBURG

Rückgang Restmüllmenge im Vergleich (in kg/Ew*a)

Stadt	Restmüll 2010 (in kg/Ew*a)	Restmüll 2012 (in kg/Ew*a)
Hamburg	290	265
Berlin	249	233
München	230	222
Köln	271	248
Frankfurt	239	225

Fraktionen, die zusätzlich getrennt erfasst werden (in Hamburg auf Recyclinghöfe) im Vergleich (in kg/Ew*a)

Stadt	Hartkunststoffe	Metalle	Altholz	Textilien	Sperrmüll (Verwertung)	E-Schrott
Hamburg	0,2	8	18	3	9	5
Berlin	0,1		15			4
München			17			6

2