

Bericht

des Haushaltsausschusses

über die Drucksache

20/11663: Zusammenführung der Containerschifffahrt von Hapag-Lloyd AG und der Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) (Senatsmitteilung)

Vorsitz: **Dr. Mathias Petersen**

Schriftführung: **Dr. Roland Heintze**

I. Vorbemerkung

Die Drucksache war am 22. Mai 2014 auf Antrag der SPD-Fraktion federführend an den Haushaltsausschuss und mitberatend an den Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien überwiesen worden.

Die Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses ist als **Anlage** beigefügt.

Der Haushaltsausschuss befasste sich in seiner Sitzung am 29. August 2014 abschließend mit der Drucksache.

II. Beratungsinhalt

Die FDP-Abgeordneten hielten fest, dass die Freie und Hansestadt Hamburg mit rund 37 Prozent der Beteiligung den größten Einzelaktionär bei Hapag-Lloyd (HL) darstelle, dass sie bereits circa 1 Milliarde Euro investiert habe und die in Rede stehende Fusion eine zentrale Funktion auf den Fortbestand des fusionierten Unternehmens haben werde. Vor diesem Hintergrund wundere sie, dass die vorliegende Drucksache sehr schmal ausfalle und die Bürgerschaft außerdem nur um Kenntnisnahme gebeten werde. Sie betonten, dass dies in der Konsequenz bedeute, dass die Verantwortung für dieses Geschäft allein beim Senat liege. Als die Bürgerschaft zuletzt eine Kapitalaufstockung beschlossen habe, sei seitens des Ersten Bürgermeisters davon die Rede gewesen, dass es sich um ein vollkommen risikoloses Geschäft handle und die Rendite fließen werde, was allerdings bislang nicht der Fall gewesen sei und vermutlich auch in den nächsten Jahren nicht eintreten werde. Mit der Fusion zeichne sich zudem ab, dass es sich nicht um kurzfristiges Engagement der Stadt handle, was aus ihrer Sicht sehr unerfreulich sei.

Bezug nehmend auf die Stellungnahme des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien fragten sie, ob seit dessen Beratung weitere kartellrechtliche Genehmigungen erteilt worden seien, welche noch ausstünden, wann mit diesen zu rechnen sei und welche weiteren Entwicklungen zwischenzeitlich eingetreten seien.

Insbesondere interessierte sie, ob das in der Drucksache erwähnte Mindesteigenkapital und die Mindestliquidität erreicht würden und ob im Zusammenhang mit Sanktionen gegen Russland Auswirkungen auf das Geschäft der Reederei erwartet würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stimmten zu, dass der Senat die Verantwortung für sein Tun und Unterlassen trage. Sowohl der Vorgängersenat als auch der aktuelle hätten entschieden, HL als eine besondere Unternehmung Hamburgs zu verstehen, die eine außerordentliche Bedeutung für die gesamte maritime Wirtschaft, die Entwicklung des Hafens, den Arbeitsmarkt und das Steueraufkommen der Stadt habe. Dies begründe das Engagement der Stadt als Anteilseigner, im Rahmen dessen es in einem ersten Schritt um einen Betrag in einer Größenordnung von 700 Millionen Euro und in einem zweiten um eine Summe in einer Größenordnung von 400 Millionen Euro gegangen sei, wobei die Bedingungen jeweils unterschiedlich, weil auf den Zeitpunkt der Transaktion bezogen, gewesen seien.

Die in der Drucksache vorgestellte Transaktion sei von den Unternehmen hart erarbeitet worden und bilde keine Fusion im engeren Sinne, sondern eine Integration des Containergeschäfts der CSAV in die Reederei HL. Es werde lediglich eine Kenntnisnahme beantragt, weil der Senat keine Notwendigkeit für eine Ermächtigung oder einen Beschluss durch die Bürgerschaft sehe. Bei der letzten Transaktion, zu der sie die Bürgerschaft um Zustimmung gebeten hätten, seien sie im Übrigen von einer anderen Fraktion aufgefordert worden, keine Zustimmung zu beantragen, sondern allein zu entscheiden. Nach Auffassung des Senats prüfe er förmlich, ob eine Zustimmung erforderlich sei und könne sie in bestimmten Situationen einholen. Im vorliegenden Fall bestehe eine sehr große unternehmerische Plausibilität für diese Transaktion, weshalb er die HGV, die in erster Linie die Anteile halte, beauftragt habe, ihr zuzustimmen. Die Maßnahme sei in Anbetracht der Unternehmensergebnisse der Reedereien in der weltweiten Containerschifffahrt ziemlich dringlich. In der Drucksache werde so präzise und verständlich wie möglich beschrieben, warum von dieser Entwicklung auch HL in besonderer Weise betroffen sei und welche Bedeutung der Zusammenschluss habe, damit HL zusätzliche Chancen erhalte, sich in dem harten Wettbewerb so zu bewähren, dass bessere Unternehmensergebnisse erreicht würden und Dividendenzahlungen ausgeschüttet werden könnten. Sie hätten auch die erwähnte Äußerung des Ersten Bürgermeister nicht so in Erinnerung, dass der Senat jemals gesagt habe, dass das Engagement risikolos sei. Ihrer Auffassung nach hätten sie seinerzeit präzise ausgedrückt, dass es sich um ein mit Risiken verbundenes unternehmerisches Engagement handele.

Die erwarteten Risiken für Hamburg als Standort, wenn HL seinen Sitz in der Stadt verlieren würde, hätten sie in einer Abwägung für die Maßnahme entscheiden lassen. Die Firma trage über 50 Prozent des Containerumschlages des Hamburger Hafens, der sich sehr gut entwickle und im vergangenen Jahr einen bemerkenswerten Zuwachs zu verzeichnen gehabt habe. Es sei sehr wichtig gewesen, die 420-Millionen-Transaktion in 2012 vorzunehmen, um die aus der früheren Transaktion bestehenden vertraglichen Vereinbarungen über ein Mehrheitsverkaufsrecht von TUI abzuwenden. Nach diesen zwei Schritten der Senatsstrategie zur Sicherung von HL bestehe der nächste Schritt nun darin, das Unternehmen unternehmerisch so zu unterstützen, dass es wieder wie in der Vergangenheit zu positiven Ergebnissen gelangen könne. Die vorgestellte Transaktion biete dazu eine große Chance. Die erforderlichen kartellrechtlichen Genehmigungen gingen der Reihe nach ein und es werde erwartet, dass die Transaktion im Spätherbst vollzogen werden könne. Vereinbarungen zur Mindestliquidität und Mindesteigenkapitalannahmen würden in der Drucksache erwähnt, weil beide betroffenen Unternehmen im laufenden Geschäft stünden. Bei Unterschreitung der aufgeführten Werte müsse von der jeweiligen Anteilseignerseite Kapital zugeführt werden. Bei weiterer Verfehlung der Kennziffern könne die Transaktion gekündigt werden. Dies sei aber aus heutiger Sicht nicht zu befürchten. Auch der Halbjahresabschluss der HL spreche nicht dafür, dass die HGV noch einmal kapitalmäßig in Anspruch genommen werde. Der Senat bekräftigte noch einmal, in seiner Verantwortung als Anteilseigner diese Transaktion zu befürworten.

Sie berichteten, dass alle kartellrechtlichen Verfahren eingeleitet worden seien. Weiterhin gebe es aus den zuständigen Behörden zum Beispiel in der Ukraine laufend Anfragen über die HGV bezüglich der Anteile möglicher Hamburger Aktivitäten auf den jeweiligen Märkten. Diese würden schrittweise abgearbeitet. Ihrer Erinnerung nach brauche HL 18 verschiedene Genehmigungen für den beabsichtigten Schritt; wie viele mittlerweile genau vorlägen, könnten sie aktuell nicht sagen, schätzten die Zahl

aber als noch sehr gering ein. Da solche Verfahren ihre Zeit bräuchten, beunruhige sie dies nicht. Alle Vorbereitungsschritte befänden sich im Plan, sodass sie bis zum Spätherbst abgeschlossen sein könnten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, es handele sich um ein sehr großes Unterfangen, aus einer Reederei in Chile ein Segment juristisch und ökonomisch so zu separieren, dass es in die HL eingebracht werden könne. Sie erläuterten, dass nach dem Bewertungsstichtag 30. September 2014 noch einmal Wirtschaftsprüfungsgesellschaften tätig werden müssten. Als eine weitere Entwicklung hätten sie der Presse entnommen, dass die chilenische Gesellschaft für sich in Chile eine Kapitalerhöhung über die Börse erfolgreich abgeschlossen habe, was für die Hamburger Seite nicht ohne Belang sei, da diese Mittel später als Barmittel für eine Kapitalerhöhung bei HL eingesetzt werden sollten.

Zu den Mindestanforderungen bezüglich des Eigenkapitals machten sie darauf aufmerksam, dass HL nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) Rechnung lege. Der veröffentlichte Halbjahresabschluss per 30. Juni 2014 weise das Eigenkapital der Aktionäre mit 2,732 Milliarden Euro aus, während in der Drucksache ein Minimum an Eigenkapital von 2,75 Milliarden Euro benannt werde. Weil so die Annahme entstehen könne, dass der aktuelle Wert das Minimum zur Jahresmitte schon leicht unterschreite, informierten sie, dass die beiden Unternehmen vertraglich vereinbart hätten, nach den IFRS auf das erwirtschaftete Konzerneigenkapital abzustellen. Darüber hinaus gebe es nach IFRS noch ein kumuliertes übriges Eigenkapital, das im Wesentlichen Bewertungsveränderungen bei leistungsorientierten Plänen erfasse, worunter beispielsweise Pensionsregelungen, Rücklagen bei Cashflow Hedging oder Währungsrücklagen fielen. Weil insbesondere währungsinduzierte Schwankungen nach IFRS direkt ins Eigenkapital gebucht würden und nicht durch die Erfolgsrechnung gingen, hätten die Vertragsparteien festgelegt, dass diese Position bei der Betrachtung der Eigenkapitalkennziffer bereinigt werde. Dadurch wären der genannten Position 141 Millionen Euro hinzuzurechnen, womit man sich dann deutlich oberhalb des Minimums bewege. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hielten es für äußerst unwahrscheinlich, dass zum Stichtag 30. September der Eigenkapitalwert oder die Liquiditätskennziffer unterschritten würden. Für CSAV würden ähnliche Ziffern gelten, doch könnten sie dazu nichts berichten, da sie dessen Halbjahresabschluss noch nicht kennen würden.

Die FDP-Abgeordneten sahen ihre Frage zu den Auswirkungen von vorhandenen und künftigen Sanktionen gegen Russland als noch nicht beantwortet an.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter beriefen sich darauf, dass der Senat üblicherweise keine eigenen Prognosen zu den Unternehmungen abgebe, an denen er beteiligt sei. Sie verfügten auch nicht über interne Branchenkenntnisse. Da die Quartalsabschlüsse von HL regelmäßig im Ausschuss Öffentliche Unternehmen vorgestellt würden, sei dies möglicherweise der richtige Ort für die Frage direkt an das Unternehmen.

Die CDU-Abgeordneten sahen das zweite Engagement des Senats für die HL nicht so positiv wie der Senat, da der Wertverfall der Aktie deutlich werde. Sie wiesen darauf hin, dass im Haushaltsplan-Entwurf 2015/2016 nach der Fusion eine Dividendenerwartung in Höhe von 20 Millionen Euro für 2016 verzeichnet werde. Wenn der Senat dazu keine Einschätzung abgebe, interessierte sie, ob die HLAG dann selbst zu dieser Erwartung komme und wo hinterlegt sei, wie trotz des wiederholt festgestellten Risikos und der Schwierigkeit des Marktes eine Dividende entstehen könne. Die Drucksache mache hierzu keine Angaben.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter dementierten, dass der Senat behauptet habe, es handele sich um ein risikoloses Geschäft. Auch habe er nicht gesagt, dass es besonders riskant sei. Besonders riskant wäre es in der Vertragslage von HL im Jahr 2012 aus ihrer Sicht gewesen, nur zu beobachten, welche Übernahmediskussionen in der Containerbranche geführt würden, und zuzusehen, welche Reederei mit TUI darüber verhandele, ob die Mehrheit von HL irgendwohin auf der Welt verkauft werde.

Zu der sehr komplexen Frage, wie sie ihre Unternehmenserträge und Dividendenprognosen plane, habe die HGV mehrfach anlässlich der Haushaltsplanung vorgetragen, im Ausschuss Öffentliche Unternehmen werde dies für 2015/2016 am 1. Sep-

tember 2014 der Fall sein. Grundsätzlich werde in der Planung berücksichtigt sein, dass noch Transaktionskosten in dem Unternehmen entstünden. Sie machten deutlich, dass die HGV in 2015 keinen Dividendenzufluss plane, sondern erst für 2016 ein Wert angegeben sei.

Auf den Einwand der CDU-Abgeordneten, dass dieser aber das Geschäftsjahr 2015 betreffe, sagten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, dass der Wert sicherlich eine Entwicklung in 2015 voraussetze. Sie orientierten ihre Planungen an den Kenntnissen, die sie von den Unternehmensplanungen hätten – mit einer eigenen vorsichtigen Abschätzung, ob diese sich in dieser Form würden umsetzen lassen. Eine detaillierte Antwort würde interne Informationen der HL erfordern, die sie als Aufsichtsratsmitglieder nicht in der Form bekanntgeben könnten, wie es bei Unternehmen mit hundertprozentiger Beteiligung der Stadt möglich sei. Die genannte Zahl solle als indikativer Wert dahin gehend verstanden werden, dass sie von einer Ausschüttungsfähigkeit des Unternehmens ab 2016 ausgingen. Da es sich um glatte Werte handele, mag deutlich werden, dass sie geschätzt seien. Die HGV habe sie aber nicht willkürlich gewählt, sondern durch entsprechende Planungen im Unternehmen ermittelt.

Der Vorsitzende hielt dies für nicht wirklich nachvollziehbar, denn man habe Transaktionskosten, die von Fachleuten auf einen Betrag deutlich über 100 Millionen Euro beziffert würden. Wenn man dann noch die Geschäftslage für das nächste Jahr betrachte, sei von einer Dividende nicht auszugehen. Dies werde man detailliert noch einmal bei den Haushaltsberatungen besprechen können.

Die CDU-Abgeordneten fügten hinzu, dass dies auch nicht zu den Ausführungen des Bundesverbandes der deutschen Reeder zur Geschäftsentwicklung der nächsten Jahre passe. Sie schlugen vor, dass die entsprechenden Unterlagen in den Ausschuss Öffentliche Unternehmen am 1. September mitgebracht würden, damit gegebenenfalls in einem nicht öffentlichen Teil der für die Beratung des Haushaltsplan-Entwurfs erforderliche Informationsstand der Abgeordneten hergestellt werden könne. Angesichts der bisherigen Ausführungen sähen sie großen Erklärungsbedarf für eine Dividendenerwartung von 20 Millionen Euro.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gaben zu bedenken, dass Unternehmensplanungen der HGV, die sich auf das übernächste Jahr bezögen, in keinem Fall exakt herzuleiten seien. Im Ausschuss Öffentliche Unternehmen werde die Gesamtplanung der HGV vorgestellt werden können, wobei sie es als ihre Aufgabe im Zusammenhang mit den Haushaltsberatungen sähen, einen möglichst realistischen Gesamtwert für den Verlustausgleich der HGV abbilden zu können. Bezogen auf die letzten Jahre könne man der HGV, dem vorangegangenen sowie dem aktuellen Senat keinen Vorwurf machen: Ihnen sei nicht erinnerlich, in den vergangenen drei Jahren im Verlustausgleich der HGV ein besonderes Problem gehabt zu haben. Da der Verlustausgleich für 2013 geringer ausgefallen sei als veranschlagt und der Ansatz für 2014 auskömmlich sein werde, hätten sie eine insgesamt realistische HGV-Verlustausgleichsplanung vorgelegt, ohne in der Lage gewesen zu sein, den Abgeordneten im Voraus die möglichen Veränderungen in der Verlustübernahme, im Gewinnabführungs- und Dividendenausschüttungsbetrag beweisbar darzustellen. Eine belegbare Prognose aus der Sicht der Geschäftsführung über die Containerschifffahrt im Jahr 2015, die Frachtratenentwicklung, die Bunkerpreisentwicklung, die Dollarkursentwicklung sei im Ausschuss Öffentliche Unternehmen am 1. September nicht zu erwarten. Diese Größen machten die unternehmerische Beteiligung immer riskant. Sie betonten, mit der Haushaltsplanung den Auftrag zu haben, Mitte des Jahres 2014 eine Planung für das nächste und übernächste Jahr vorzulegen. In der Vergangenheit sei diese in der HGV durch die Geschäftsführung immer sehr sorgfältig und nicht angreifbar erstellt worden.

Der Vorsitzende stimmte zu, dass die Prognose zwar für 2016 gelte, sich aber auf das Geschäftsjahr 2015 beziehe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter kündigten an, im Ausschuss Öffentliche Unternehmen darstellen zu können, wie die Dividendenplanungen der HGV vorgenommen würden. Es handele sich um ein Panel von allen Unternehmensbeteiligungen unterschiedlicher Art. Wie die einzelne Beteiligung eingestuft werde, sei cursorisch dargelegt worden. Sie wiederholten, dass keine beweisbare Unternehmensentwick-

lung für die HL aus heutiger Sicht seitens des Senats oder der HGV-Geschäftsführung erwartet werden könne.

Die CDU-Abgeordneten erklärten, ihnen gehe es nicht um die Gewinnzuführung oder die Unterstützung der HGV in Gänze, sondern darum, dass die Senatsvertreterinnen und -vertreter in einzelnen, für die Stadt wichtigen Projekten wie diesem eine vorsichtige Planung betrieben. Wenn die Senatsvertreterinnen und -vertreter eine Dividenderwartung von 20 Millionen Euro für das Jahr 2015 als vorsichtig geplant erachteten, würden sie dies für gut halten, wünschten aber, dass diese Annahme mit derselben Akribie und Mühe plausibilisiert werde, mit denen die Senatsvertreterinnen und -vertreter für die beiden vorangegangenen Drucksachen zur HL geworben hätten – denn nach dem Eindruck der CDU-Abgeordneten handele es sich nicht um eine vorsichtige und plausible Annahme. Unbestritten sei, dass man die Details der Größen im Jahr 2016 nicht kenne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter kündigten an, die Planungen durch das zu plausibilisieren, was die HGV dem Ausschuss Öffentliche Unternehmen am 1. September 2014 vorstellen werde. Dies entspreche dem, was im Rahmen der Haushaltsberatungen zu tun sei. Wenn die Bürgerschaft Beschlüsse fassen wolle, um der Geschäftsführung ihre Planung auch in Einzelpunkten vorzuschreiben, sähen sie dies als einen ungewöhnlichen Vorgang an. Sie bekräftigten noch einmal, dass die Verlustausgleichsplanungen der HGV ihrer Erinnerung nach nicht zu Nachforderungen geführt hätten und sie daher davon ausgingen, dass man zu einer vernünftigen Verlustausgleichsplanung der HGV komme. Der aktuelle Sachverhalt bilde ein Einzelthema, über das sie, soweit wie es öffentlich oder nicht öffentlich zulässig sei, berichten würden.

Die SPD-Abgeordneten verwiesen auf Beratungen im Ausschuss Öffentliche Unternehmen und auf das entsprechende Protokoll 20/32. Dort werde dies sehr ausführlich dargestellt.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bezogen sich auf das entsprechende Fazit in der Drucksache, dass das zusätzliche unternehmerische Risiko angesichts der standortpolitischen und regionalwirtschaftlichen Bedeutung gerechtfertigt sei.

Grundsätzlich bezeichneten sie es als problematisch, bei jeder einzelnen Unternehmensbeteiligung der HGV die jeweils konservativste Annahme hinsichtlich eines möglichen Verlustausgleichs beziehungsweise einer Dividende zu treffen, denn dann müssten relativ hohe Beträge eingeplant und durch die Bewilligung der Bürgerschaft als Verlustausgleich bereitgestellt werden, die dann mit hoher Wahrscheinlichkeit gar nicht in Anspruch genommen werden müssten. Daher würde dies durch die HGV-Geschäftsführung bei jeder einzelnen Beteiligung auch aus den jeweiligen Planungen des Unternehmens so sorgfältig wie möglich abgeleitet werden, um dann für die HGV insgesamt ein richtiges Maß an Chancen und Risiken ermitteln zu können. Dies, so betonten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, sei in der Vergangenheit gelungen.

Die Abgeordneten der GRÜNEN entgegneten, dass die Prognosen des Vorstandes zum Geschäftsverlauf Hapag-Lloyd in den letzten Jahren niemals zutreffend gewesen seien und daher gebe es auch jetzt keinen Anlass, von einer glaubhaften Prognose ausgehen zu können. Daher sei es überaus legitim, kritisch nachzufragen, wenn nach einer mit erheblichen Transaktionskosten belegten Fusion zweier Unternehmen plötzlich eine Dividende in Höhe von 20 Millionen Euro prognostiziert werde. Er fragte sodann, wie die auf Seite 3 der Drucksache avisierten Synergien in Höhe von 200 Millionen Euro realisiert werden sollten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter machten auf die diesbezüglichen Beratungen im Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien am 22. Mai 2014 aufmerksam, die der Stellungnahme des Ausschusses entnommen werden könnten.

Die SPD-Abgeordneten erinnerten daran, dass der Ankauf von Anteilen von HL vor einigen Jahren ursprünglich aus volkswirtschaftlichen Gründen getätigt worden sei, um Hamburg zu stärken, indem HL hier am Standort gehalten werde. Sie warnten davor, diesen Ansatz aus den Augen zu verlieren. Außerdem werde durch den Zusammenschluss mit CSAV die Situation von HL entscheidend verbessert und künftig die Chance eröffnet, Dividenden zu erzielen.

Die CDU-Abgeordneten bekräftigten, diesen Zusammenschluss nicht grundsätzlich infrage stellen zu wollen, sondern sie forderten konkrete Auskünfte zu den Annahmen, die der Senat für seine Finanzplanung daraus ableiten wolle.

Dies werde sich in den Haushaltsplänen abbilden, meinten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Die jetzt vorliegende Drucksache gebe lediglich den Abgeordneten die Transaktion an sich zur Kenntnis. Weitere Einzelheiten zur HGV und zu den Einzelpositionen des HL-Ertrags würden sie in der kommenden Sitzung des Ausschusses Öffentliche Unternehmen erörtern wollen.

Auf einen entsprechenden Einwand der FDP-Abgeordneten hin betonten die Senatsvertreterinnen und -vertreter, eine Garantiedividende sei im Zusammenhang mit der HL-Beteiligung niemals von ihnen thematisiert worden.

III. Ausschussempfehlung

Der Haushaltsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, die Drs. 20/11663 zur Kenntnis zu nehmen.

Dr. Roland Heintze, Berichterstattung

Stellungnahme

des Ausschusses

für Wirtschaft, Innovation und Medien

an den

federführenden Haushaltsausschuss

über die Drucksache

20/11663: Zusammenführung der Containerschifffahrt von Hapag-Lloyd AG und der Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) (Senatsmitteilung)

Vorsitz: **Dorothee Martin i.V.**

Schriftführung: **Olaf Ohlsen i.V.**

I. Vorbemerkung

Die Drucksache 20/11663 wurde am 22. Mai 2014 auf Antrag der SPD-Fraktion durch die Bürgerschaft federführend an den Haushaltsausschuss und mitberatend an den Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien überwiesen. Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien befasste sich in seiner Sitzung am 20. Juni 2014 abschließend mit der Drucksache.

II. Beratungsinhalt

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bezeichneten die Situation der Schifffahrt weltweit als schwierig. In Hamburg sei davon nicht nur Hapag-Lloyd betroffen und Gespräche über Fusionen würden in unterschiedlichen Konstellationen geführt. Der Senat stehe uneingeschränkt hinter den von Hapag-Lloyd eingeleiteten Schritten, die langfristig eine Stärkung für Hapag-Lloyd und auch für den Standort Hamburg bedeuteten. Die Pläne bezogen auf die Zusammenschlüsse G6 und P3 zeigten, welche Anstrengungen unternommen würden, um die Logistik rund um die Warentransporte zu optimieren.

Die CDU-Abgeordneten zeigten sich erfreut über die Zusammenführung der Containerschifffahrt von Hapag-Lloyd und CSAV – insbesondere deshalb, weil zuvor geführte Gespräche zwischen Hapag-Lloyd und Hamburg Süd nicht zu dem gewünschten Resultat geführt hätten. Vor dem Hintergrund der Gesamtsituation sei es erforderlich, Stärke zu zeigen. Dass es nicht zu einem Zusammenschluss von P3 gekommen sei, löse bei ihnen Erleichterung aus, weil es den in Hamburg ansässigen Reedereien die Chance eröffne, Perspektiven zu entwickeln; der von P3 angestrebte Marktanteil in Höhe von 40 Prozent hätte für sie einen enormen Druck ausgelöst. Die CDU-Abgeordneten betonten, dass ihnen auch Wilhelmshaven am Herzen liege und wenn von einer norddeutschen Hafenkooperation gesprochen werde, müsse diese auch mit Leben gefüllt werden. Jeder Hafen habe seine Daseinsberechtigung und Konkurrenz belebe zwar das Geschäft, aber vor dem Hintergrund der logistischen Gesamtsituation

sei es dringend erforderlich, die norddeutschen Küstenländer insgesamt in ihrer Position gegenüber Berlin und Brüssel zu stärken. Sie appellierten an den Senat, in Gespräche mit den Verantwortlichen in Wilhelmshaven einzutreten, um gemeinsam nach einer Lösung für die dortigen Beschäftigten zu suchen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, die norddeutsche Kooperation auf allen Gebieten unterstützen zu wollen. Delegationsreisen mit Vertreterinnen und Vertretern der verschiedenen Bundesländer fänden statt, um den norddeutschen Verbund zu stärken. Es gebe keinen Zweifel daran, dass der norddeutschen Kooperation eine wichtige Rolle zukomme. Bezogen auf die Hafenkooperation stellten sie fest, dass es bereits heute vielfältige Formen der Zusammenarbeit beispielsweise im Bereich der Ökologie und hier insbesondere bei der Sedimentforschung gebe, die gemeinsam mit Schleswig-Holstein und Niedersachsen stattfinde. Auch Landanschlüsse und die Sicherheit der Häfen seien Themen, die immer wieder in gemeinsamen Runden diskutiert würden. Dass sich Hamburg seinerzeit nicht an der Errichtung des Hafens in Wilhelmshaven beteiligt habe, sei auf strategische Überlegungen zurückzuführen gewesen. In der aktuellen Schifffahrtskrise mit Wilhelmshaven zu kooperieren, sei schwierig, weil Hamburg bereits mit den Aufgabenstellungen im Hamburger Hafen zu kämpfen habe. Wilhelmshaven sei kein Hafen für lokale Ladung und für Ladung, die auf Eisenbahntransporte angewiesen sei. Im Zusammenhang mit Transshipment sei innerhalb der nächsten Dekaden jedoch nicht ausgeschlossen, dass Wilhelmshaven eine größere Bedeutung zufalle und verstärkt über gemeinsame Kooperationen nachgedacht werden könne. Der Markt werde weisen, in welche Richtung die Weiterentwicklung erfolge. Für Wilhelmshaven sei es zum jetzigen Zeitpunkt schwierig, sich auf dem Markt zu positionieren; die Senatsvertreterinnen und -vertreter ließen jedoch keinen Zweifel daran, dass ihnen vorrangig an der Stabilisierung des Hamburger Hafens gelegen sei. In diesem Kontext sei auch die Reederei Hapag-Lloyd zu sehen, die sich durch ihr aktuelles Vorgehen hervorragende Chancen für die Zukunft eröffnet habe.

Die CDU-Abgeordneten betonten, dass die Stadt Hamburg bis zum Jahr 2024 vertraglich mit Hapag-Lloyd und CSAV verbunden sei. In beiden Unternehmen werde daran gearbeitet, wie ein Zusammenschluss optimal ausgestaltet werden könne. Zu klären sei, was dies für die jeweiligen Standorte und Belegschaften bedeute und welche Perspektive der Senat in Verbindung mit seiner vertraglichen Verknüpfung sehe.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd betonten, aus eigener Kraft heraus eine Antwort auf die aktuellen Herausforderungen zu liefern. Die gesamte Containerschifffahrt leide derzeit unter zwei erheblichen Faktoren: Zum einen seien dies die Überkapazitäten, da sich weltweit zu viele Schiffe auf den Meeren befänden. Zum anderen stellten die sehr hohen Ölpreise eine enorme Belastung dar, die deutliche Kostensteigerungen nach sich zögen. Auf diese beiden Probleme gelte es zu reagieren und der Weg, den Hapag-Lloyd erschlossen habe, sei ein Zusammenschluss mit CSAV. Dieser Schritt ermögliche Fortschritte auf der Kosten-, aber auch auf der Produktseite. Neben dieser Komponente sei zu betonen, dass Hapag-Lloyd mit dem Markt zu wachsen wünsche. Dies bedeute, dass nicht überaggressiv versucht werde, Marktanteile hinzuzugewinnen, sondern vielmehr daran gearbeitet werde, die eigene Position zu verteidigen. Mit dem Zusammenschluss werde angestrebt, nachhaltig zu den TOP-3-Reedereien aufzuschließen. Derzeit befinde sich Hapag-Lloyd im Ranking auf Platz 5 oder 6, jedoch bezogen auf die Kapazitäten und die Mengen mit erheblichem Abstand zu den ersten drei Reedereien. In der Branche sei Größe von außerordentlicher Relevanz, weshalb versucht werden müsse, mit den Kostenstrukturen der großen drei Reedereien mitzuhalten. Zu diesem Zweck sei die Fusion in den Blick gerückt. Hierbei mit Augenmaß und nicht überaggressiv vorzugehen sei von großer Bedeutung, da sich insbesondere im Jahr 2011 gezeigt habe, dass jeder, der um Marktanteile kämpfe, automatisch den Preis drücke, was Spuren in jeder Gewinn- und Verlustrechnung hinterlasse. Insofern bedeute der Zusammenschluss ein Marktwachstum im Umfang von fünf bis sechs Prozent pro Jahr. Dieser Anstieg werde zu einem kontinuierlichen Wachstum insbesondere für den Heimathafen Hamburg führen. Hapag-Lloyd werde seinen Anteil am Containerterminal Altenwerder voll nutzen, um an dieser Entwicklung zu partizipieren. Erklärtes Ziel des Vorstandes sei es, nachhaltige Dividenden zu erwirtschaften, um

das eingesetzte Kapital bedienen zu können. Vorrangige Maßgabe bleibe, die eigenen Marktanteile zu schützen und zu verteidigen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, Ausgangspunkt des öffentlichen Engagements in den Jahren 2008 und 2009 sei die Absicherung der Managementfunktion in Hamburg und die Absicherung des Wertschöpfungspotenzials vor Ort gewesen. Die Art und Weise, wie der Zusammenschluss mit CSAV verhandelt worden sei, setze diese Ziele bestmöglich um. Die Reederei werde vor allem in Hamburg wachsen und es sei sichergestellt, dass die Leitung des Unternehmens von Hamburg aus agiere. Von der öffentlichen Seite seien die Schritte durch die Konzernholding der Stadt begleitet worden, der drei Themen besonders wichtig seien: die Stabilisierung der Gesellschafterstrukturen bei Hapag-Lloyd, das Vorhandensein einer Perspektive für den Rückbau der Anteile, die die HGV halte, sowie eine Vorstellung von den Werten, in die die Stadt investiert habe und die bei späteren Veräußerungen realisiert werden könnten. Bezogen auf die Stabilisierung der Gesellschafterstrukturen wiesen die Senatsvertreterinnen und -vertreter darauf hin, dass im Jahr 2012 die Vertragslage mit TUI intensiv diskutiert worden sei. Wesentliches Ziel sei seinerzeit gewesen, durch eine neue vertragliche Verständigung den drohenden Verkauf von Mehrheitsanteilen endgültig abzuwenden. In einem weiteren Schritt sei es erforderlich gewesen, Offenheit für die Aufnahme weiterer kapitalkräftiger Gesellschafter zu demonstrieren, um dem Unternehmen eine Wachstumsperspektive zu eröffnen. Dies sei mit dem Eintreten von CSAV in Sonderheit mit der dahinter stehenden Gesellschaftergruppe Quinenco und der chilenischen Familie Luksic in einem nennenswerten Umfang geschehen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, dem eingeschlagenen Weg liege der Gedanke zugrunde, dass das Geschäftsmodell von Hapag-Lloyd gestärkt werden müsse, weil nur auf der Basis eines derartigen Wachstumsmodells der Börsengang des Unternehmens gute Umsetzungschancen in den Kapitalmärkten bekomme. Sie seien unverändert optimistisch, dass dies in dem dafür vorgesehenen Zeitrahmen gelingen werde. Über den Börsengang solle sichergestellt werden, dass es zu einer Streuung von Aktien und einem zunehmenden Anteil kleinerer Aktionäre kommen werde, um die heutige Gesellschafterstruktur abzulösen, die sehr stark auf drei große Gesellschafter fixiert sei. Einer davon, TUI, erkläre bereits seit Jahren, aus dem Unternehmen ausscheiden zu wollen, der andere, die städtische Holding, betone, eigentlich keinen derart großen Part übernehmen zu wollen und eine Gruppe kleinerer Gesellschafter dränge darauf, über Aktien verfügen zu können. Dies verdeutliche, dass eine Stabilisierung der Gesellschafterstrukturen dringend geboten sei. Diese könne bestmöglich durch eine breite Streuung von Hapag-Lloyd-Aktien im Markt bei gleichzeitiger Beibehaltung eines starken Ankeraktionariats erreicht werden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, dass die HGV inzwischen auf eine lange Karriere als größter Anteilseigner Hapag-Lloyds wider Willen zurückblicke. Die Stadt habe in den Jahren 2008 und 2009 versucht, einen Zusammenschluss neuer Gesellschafter herbeizuführen. Am Ende dieses Versuchs habe sie sich selbst in einer nicht unbedeutenden Rolle wiedergefunden, die größer als ursprünglich beabsichtigt ausgefallen sei. Heute sei die HGV sogar der größte Einzelaktionär, was zu keinem Zeitpunkt beabsichtigt gewesen sei. Dessen ungeachtet sei die HGV davon überzeugt, dass Hapag-Lloyd von privatem Kapital getragen werden solle. Die öffentliche Hand solle lediglich eine ergänzende Rolle spielen. Dieser Zielsetzung komme das Unternehmen nun durch die Einbeziehung von CSAV und Kühne Maritime näher. In den vertraglichen Vereinbarungen sei erreicht worden, eine Balance zwischen Veräußerungsmöglichkeiten der HGV einerseits und der Aufrechterhaltung von Einflussrechten der Stadt über die HGV andererseits herzustellen. In einer Aktiengesellschaft könne Einfluss nur aufrechterhalten werden, wenn entsprechende Anteile behalten und Mehrheiten gesichert würden. In der Konstruktion sei es gelungen, einen Pool von drei großen Gesellschaftern zu gründen, die nach Kapitalerhöhung und vorgesehene Börsengang sowie der damit einhergehenden weiteren Kapitalerhöhung noch die beherrschende Gesellschaftergruppe bleiben werde. In einer Vereinbarung mit den anderen beiden Gesellschaftern sei es gelungen, eine Verständigung herbeizuführen, dass die HGV nach fünf Jahren einen Teil der dort eingebrachten Aktien wieder herausnehmen könne. Letztlich bedeute dies, dass die HGV etwa drei Viertel ihrer Anteile

in einem Zeitraum von fünf Jahren und länger veräußern könne. Auch wenn die HGV nach fünf Jahren von ihrem Recht Gebrauch mache, gebundene Aktien zu veräußern, nähmen ihre Einflussrechte nicht ab. Die Vereinbarung sei auf zehn Jahre angelegt und so lange bleibe die Positionierung der HGV in der Innengesellschaft erhalten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, dass die HGV ausschüttungsorientiert sei, aber konstatieren müsse, dass eine Reihe von ausschüttungslosen Jahren hinter Hapag-Lloyd liege. Mit Blick auf die Lage in den Jahren 2014 und 2015 sei festzuhalten, dass die Synergien aus dem Zusammenschluss von CSAV und Hapag-Lloyd nur durch einen entsprechenden Einmalaufwand herbeigeführt werden könnten, der die Ergebnisrechnung in diesen Jahren deutlich belasten werde. Daher müssten, wie bereits im Ausschuss für Öffentliche Unternehmen dargelegt, die bisherigen Ausschüttungsplanungen zurückgenommen werden; im Jahr 2015 werde keine Ausschüttung erwartet. Eine erste Annäherung an ein vernünftiges Ausschüttungsniveau werde für das Jahr 2016 unterstellt. Wichtig sei ihnen aber, dass unabhängig von der existierenden Belastung der Erfolgsrechnung in der Gegenwart und in der unmittelbaren Zukunft die Erreichung einer Position in dem Unternehmen erforderlich sei, die in den späteren Jahren eine sehr gute Basis für Ausschüttungen schaffe, unterstrichen die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Notwendig sei darüber hinaus, die bisherigen Verluste, die sich in der Eigenkapitalposition von Hapag-Lloyd niedergeschlagen hätten, dergestalt aufzufangen, dass der jetzt zu verzeichnende Rückgang in den Aktienkursen aufgeholt und wieder an das Niveau angeknüpft werde, das in den eigenen Büchern als Anlagewerte bilanziert sei. Die Interessenlage der HGV sei also mit drei Scherpunkten zusammenzufassen:

1. Stabilisierung der Gesellschafterstrukturen
2. Eröffnung von Abverkaufsmöglichkeiten ohne Verlust von Einflussrechten
3. Eröffnung einer Perspektive für den Erhalt der investierten Werte vonseiten der Stadt

Diesen Punkten werde durch die geschlossenen Vereinbarungen sehr gut Rechnung getragen, stellten die Senatsvertreterinnen und -vertreter fest.

Der FDP-Abgeordnete betonte, dass die Standortsicherung, die Sicherung von Wertschöpfung und von Arbeitsplätzen seinerzeit die zentralen Motive für die Beteiligung der Stadt an Hapag-Lloyd gewesen seien. Hierfür habe es in der Stadt einen sehr großen Konsens gegeben. Mit Hamburg-Süd existiere allerdings eine weitere große Hamburger Reederei, die sich ausschließlich in privatem Besitz befinde und etwa 4500 Personen beschäftige. Bekannt sei, dass Gespräche über eine Fusion von Hapag-Lloyd mit Hamburg-Süd zu keinem guten Ende gekommen seien. In der vorliegenden Drucksache werde dargelegt, dass CSAV circa 80 Prozent des Umsatzes in dem Lateinamerika-Verkehr erwirtschaftete. Dies sei jedoch auch der Bereich, in dem Hamburg-Süd tätig sei. Dadurch entstehe eine verschärfte Wettbewerbssituation, was ihn zu der Frage veranlasste, ob der Senat diese Konstellation bei seinen Überlegungen mitbedacht habe und was die Schlussfolgerungen seiner Überlegungen gewesen seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass der Gesamtanteil der Südamerika-Verkehre deutlich höher liege als der Anteil, den CSAV abdecke. Daher sei nicht zu erwarten, dass Hamburg-Süd unter der geschäftlichen Entwicklung von Hapag-Lloyd zu leiden habe. Diese Meinung werde im Übrigen von Vertreterinnen und Vertretern des Unternehmens Hamburg-Süd geteilt.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd legten dar, der Zusammenschluss mit CSAV habe den Effekt, dass dem Unternehmen Hamburg-Süd nun gleichrangig begegnet werden könne. Hapag-Lloyd werde auf denselben wettbewerbsfähigen Kostenstrukturen antreten wie Hamburg-Süd, was jedoch nicht bedeute, dass miteinander in einen härteren Wettbewerb eingetreten werde. De facto verursache die Fusion mit CSAV, dass ein Marktteilnehmer ausscheide und zwei Vertriebsorganisationen zusammengelegt würden, was dazu führen könne, dass in dem Markt mehr Ruhe herrsche und daher auf beiden Seiten die Chance bestehe, ein stabileres Umfeld zu finden. Die Frachtratenentwicklung der letzten Zeit offenbare, dass es nicht abwegig sei, in Bälde wieder einer stabileren Gesamtsituation gegenüberzustehen, wie sie bis vor zwei Jahren bestanden habe. Die Vertreter von Hapag-Lloyd wiesen darauf hin, dass nicht nur die

Wettbewerbssituation in den Blick rücken dürfe, sondern dass auch die Kooperationen in diesem Marktsegment Beachtung verdienten. Auf der Ost-West-Strecke gebe es seit Mai 2014 die Zusammenarbeit im Rahmen der genehmigten Organisation G6. Damit sei eine Antwort auf den Preisdruck in diesen Fahrgebieten gefunden worden. Lange sei auf eine sinnvolle Lösung auch für die Nord-Süd-Tangente gedrungen worden und diese sei nun durch den Zusammenschluss mit CSAV gefunden. Das bedeute, dass es nach der Zusammenlegung der Flotten durchaus Kooperationen mit Hamburg-Süd geben werde. Wenn die Zusammenarbeit sich über eine größere Anzahl von Schiffen erstrecke, bedeute dies, dass größere Schiffssysteme zum Einsatz kämen. Für Hapag-Lloyd ebenso wie für Hamburg-Süd ergäben sich daraus günstigere Kosten pro TEU, woraus Vorteile in diesem Marktumfeld resultierten. Auf beiden Seiten sei es somit möglich, die Schiffssystemkosten zu senken, was beiden Unternehmen zugute komme. Die Bündelung der Vertriebsaktivitäten und das Zusammenlegen von Schiffskapazitäten erbrächten Vorteile für beide Unternehmen.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE nahm Bezug auf die getätigten Investitionen. CSAV habe bereits vor der Fusion Schiffsbestellungen vorgenommen, was die Frage aufwerfe, ob dies vernünftig sei, insbesondere vor dem Hintergrund, dass auch Hapag-Lloyd noch weitere neue Schiffe in Betrieb nehmen werde. CSAV habe in den vergangenen Jahren, beispielsweise mit einem Verlust von 1 Mrd. Dollar im Jahr 2011, ein schlechtes Betriebsergebnis erzielt. Ihn interessierte, wie die Planungen für die nächsten Jahre aussähen und ob der Zusammenschluss mit CSAV Hapag-Lloyd nicht sogar belaste. Synergien im Umfang von 200 Mio. Euro würden zwar in Aussicht gestellt, aber unklar sei ihm, wodurch diese erreicht werden könnten.

Bezogen auf die Investitionen erläuterten die Vertreter von Hapag-Lloyd, ihr Unternehmen habe im April 2014 das letzte Großschiff der 13.200-TEU-Klasse, der so genannten Hamburg-Express-Klasse, ausgeliefert bekommen. In Anbetracht der aktuellen Situation werde sehr genau überlegt, wann welche Schiffsgröße zu bestellen sei. Dass kein offenes Order-Book bei Hapag-Lloyd existiere, sei als Stärke des Unternehmens zu werten, da die Marktlage derzeit bei Neubestellungen Preise zulasse, die unter denen der Vergangenheit lägen. Mit den aktuell ausgelieferten zehn Großschiffen gelinge es, die eigenen Bedarfe auf den Asien-Nordeuropa-Strecken bis Ende des Jahres 2016 wettbewerbskonform abzudecken. Der Einsatz der Großschiffe gehe mit wesentlichen Vorteilen einher. Beispielsweise würden die Spritpreise deutlich sinken, was für die Wettbewerbsfähigkeit von wesentlicher Bedeutung sei. Nicht zu unterschätzen seien die Laderaten, denn der Einsatz von Großschiffen allein lasse noch keine Rückschlüsse auf die Wirtschaftlichkeit zu. Erst Ladungsgrade, die nahe an die 100 Prozent reichten, seien insbesondere für Routen aus Asien heraus ökonomisch sinnvoll und eine derartige Auslastung sei nur im Verbund erreichbar. Daraus resultiere, dass Hapag-Lloyd auf jedem Schiff, das auf Fahrt gehe, 2000 TEU befüllen könne. Diese vorgegebene Quotierung der Befüllung habe sich als ausgesprochen sinnvoll erwiesen. Die Allianz, die sich auf dieses Vorgehen verständigt habe, existiere seit Dezember 2011 und die Auslastungsgrade seien ermutigend.

Hinsichtlich der Investitionslage bei CSAV betonten die Vertreter von Hapag-Lloyd, dass dieses Unternehmen über modernste Schiffe für den Asien- und Südamerikaverkehr verfüge. Es handele sich um sieben 9.300-TEU-Schiffe, die aufgrund ihrer spezifischen Bauweise auch dafür geeignet seien, Flachwasserhäfen, insbesondere in Brasilien, mit voller Ladung anzulaufen. Diese Schiffe gälten an der südamerikanischen Ostküste als die größtmöglichen für die dort vorhandenen Häfen. Auch dort sei auf den gleichen Vorteil hinzuweisen, über den Hapag-Lloyd auf der Ost-West-Strecke verfüge: Kostenvorteile aufgrund der geringeren Spritkosten und der entsprechenden Skalenvorteile. Dieser Begriff bedeute, dass nun nicht mehr Stellplätze bei MSC oder Maersk gebucht würden, weil die Plätze auf den CSAV-Schiffen zur Verfügung stünden. Daraus ergebe sich eine Win-win-Situation für Hapag-Lloyd und CSAV. Die Vertreter von Hapag-Lloyd wiesen darauf hin, dass nach der Fusion nicht mehr von Bedeutung sein werde, wer welche Vorteile eingebracht habe. Zunächst sei dieser Aspekt jedoch für kalkulatorische Zwecke wichtig.

Über die dargestellten Aspekte hinaus gebe es weitere Synergievorteile, ergänzten die Vertreter von Hapag-Lloyd. Ein Großteil der genannten 300 Mio. US-Dollar komme dadurch zustande, dass die Containerkapazitäten zusammengelegt worden seien.

Über 50 Prozent der genannten Summe resultierten hieraus. Zunächst würden die Kapazitäten der eigenen Schiffe – gemeint seien hiermit auch die Schiffe der CSAV – komplett ausgenutzt. Es handele sich hierbei nahezu ausnahmslos um relativ neue Schiffe, da die CSAV in den vergangenen zwei bis drei Jahren die eigene Flotte deutlich verjüngt habe. Somit sinke das durchschnittliche Alter der Hapag-Lloyd-Schiffe von neun auf unter acht Jahre. Dies sei ein großer Vorteil, da ältere Schiffe deutlich reparaturanfälliger seien als jüngere.

Hinsichtlich der Overheadkosten-Vorteile erläuterten die Vertreter von Hapag-Lloyd, diese entstünden dadurch, dass aus zwei Verwaltungszentralen eine geschaffen werde, die weiterhin ihren Standort in Hamburg habe. Hier werde ein leichter Personalzuwachs zu erwarten sein. Wenn jedoch Vertriebswege zusammengelegt würden, bedeute dies die Konzentration von Offices in verschiedenen Ländern, um Kosten zu sparen. MSC und CMA beispielsweise nutzten diese Vorteile heute bereits.

Auch im Bereich Equipment seien Synergien zu erwarten, erläuterten die Vertreter von Hapag-Lloyd. Mit Equipment werde das Geschäft rund um die Containerbox bezeichnet und wenn in einen Hafen mehr Container gebracht als abgeholt würden, fielen Evakuierungskosten an. Durch die Fusion könne der Einsatz der Containerboxen per se gesteigert und somit optimiert werden.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd unterstrichen, dass nicht nur operative Synergien Beachtung verdienten, sondern auch Finanzsynergien. Hapag-Lloyd habe selbstverständlich großes Interesse daran, dass die finanzielle Stabilität des Unternehmens gewahrt bleibe. Mit den abgesprochenen Kapitalerhöhungen steige die Stabilität und verbessere sich die Bonität des Unternehmens. Das führe dazu, dass die Finanzierungslast von Hapag-Lloyd reduziert werde. Die unbefriedigende Situation der letzten Jahre habe darin bestanden, dass positive operative Ergebnisse zu verzeichnen gewesen seien, Hapag-Lloyd jedoch dessen ungeachtet durch die Zins- und die Steuerlast in ein Minus gerutscht sei. Daher sei den Finanzsynergien das gleiche Gewicht wie den operativen Synergien beizumessen. Den Planungsrechnungen sei unterstellt, dass operative Synergien das Ergebnis vor Steuern und Zinsen verbesserten, um schneller in den Gewinnbereich zu gelangen und somit Dividendenzahlungen zu ermöglichen. Der Umsatz des Unternehmens wachse und allein die Anzahl der TEU steige auf über 8 Mio. TEU pro Jahr an. Die Frage, mit welchen Frachtraten dies zu messen sei, bedeute, dass spätestens im Jahr 2016 Umsatzgrößen von mehr als 12 Mrd. Dollar erwartet würden. Bezogen auf die Rentabilitätsziele erläuterten die Vertreter von Hapag-Lloyd, dass mit Ergebniszielen vor Zinsen und Abschreibungen gearbeitet werde. Das sei der so genannte Cashflow oder die EBITDA-Zahl. Das erklärte Ziel von Hapag-Lloyd sei es, eine EBITDA-Marge gerechnet auf einen Umsatz von mindestens 10 Prozent über einen Zyklus zu erreichen. Es gehe hierbei um vierstellige Millionen-Dollar-Beträge. Die Vertreter von Hapag-Lloyd betonten, das Unternehmen traue sich zu, die Marge von fünf bis sechs Prozent auf die eigenen 5,5 Mio. TEU auch auf die 2 Mio. TEU der CSAV zu übertragen. Hapag-Lloyd verfolge also sehr konkrete Ziele, die bis zum Jahr 2016 erreicht sein sollten, wodurch davon ausgegangen werden könne, dass dann eine Dividende gezahlt werden könne. Die Vertreter von Hapag-Lloyd betonten allerdings, mit der Umsetzung der Synergien erst beginnen zu können, wenn sämtliche Zustimmungen der Kartellbehörden vorlägen, was nicht vor dem vierten Quartal 2014 zu erwarten sei. Daher sei mit einem Beginn der entsprechenden Arbeiten erst zu Beginn des Jahres 2015 zu rechnen.

Die SPD-Abgeordneten bezeichneten das Agieren von Hapag-Lloyd, aber auch das des Senats als außerordentlich klug und vorausschauend. Im Rahmen der Bürgerschaftsdebatte sei von ihrer Seite aus jedoch alles gesagt worden, sodass es aus ihrer Sicht keinen weiteren Diskussionsbedarf gebe.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE zeigte Verständnis für den Optimismus, mit dem davon ausgegangen werde, dass das Minus in der Bilanz zügig überwunden werden könne. Die Zukunft werde zeigen, inwiefern die geäußerten Einschätzungen realistisch seien. Ihn interessierte, was mit den Arbeitsplätzen von CSAV in Hamburg geschehen werde. Zudem wollte er wissen, wie mit den 13.000-TEU-Schiffen von Hapag-Lloyd die Passage der Köhlbrandbrücke und die Erreichbarkeit von Altenwer-

der sichergestellt seien. Er fragte in diesem Zusammenhang nach der Höhe der Schiffe.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd erklärten, dass die großen Schiffe, von Asien kommend, niemals zuerst Hamburg anliefen. Steuerungsmöglichkeiten ergäben sich dadurch, dass beispielsweise Abladungen in Rotterdam oder in Antwerpen vorgenommen werden könnten. Aufgrund der Inlandsanbindung über die Rheinschiene würde über diesen Weg bereits Geschäfte abgewickelt. Der Terminal Altenwerder könne daher gut angelaufen werden. Bekannt sei, dass Altenwerder an der Kapazitätsgrenze arbeite, was beweise, dass die Abfertigung der 13.000-TEU-Schiffe dort möglich sei. Dennoch sei ein Blick auf die Beschaffenheit der Schiffe angemessen, da Restriktionen nicht nur aus dem Tiefgang resultierten, sondern auch aus der Brückenhöhe. Derzeit gebe es bei der Durchfahrt der großen Schiffe unter der Köhlbrandbrücke lediglich einen Meter Platz, von dem 50 Zentimeter unter der Wasseroberfläche lägen und 50 Zentimeter oberhalb des Schiffes. Es stehe außer Frage, dass dies berücksichtigt werden müsse und die Konstruktion des Schiffes darauf Einfluss habe. Die Schiffe der Hapag-Lloyd seien so ausgestaltet, dass ihnen aus diesen Gegebenheiten keine Nachteile erwachsen. Wenn die Schiffsgrößen jedoch weiter anwüchsen, könnten sich langfristig Probleme ergeben.

Bezogen auf die CSAV-Mitarbeiter und -Mitarbeiterinnen stellten die Vertreter von Hapag-Lloyd klar, hierzu keine Aussagen treffen zu können, da es sich bei CSAV um ein Unternehmen im Wettbewerb handele. Es verbiete sich daher, über die Situation eines Mitbewerbers zu berichten. Sie ließen jedoch keinen Zweifel daran, dass für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Anstrengungen unternommen würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter ergänzten, dass die Arbeitsmarktsituation in den unterschiedlichen Branchen insgesamt es gestatte, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern positive Entwicklungen in Aussicht zu stellen.

Der Abgeordnete der Fraktion DIE LINKE ging auf die Aussage ein, wonach die neuen 9.300-TEU-Schiffe von CSAV relativ flach seien. Ihn interessierte der Tiefgang dieser Schiffe.

Die Antworten sagten die Vertreter von Hapag-Lloyd zu Protokoll zu und teilten am 26. Juni 2014 Folgendes mit:

„Die von der Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) bestellten Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von 9.300 TEU haben einen maximalen Tiefgang von 14,00 Metern.“

III. Ausschussempfehlung

Der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien empfiehlt dem federführenden Haushaltsausschuss, der Bürgerschaft die Kenntnisnahme der Drucksache 20/11663 zu empfehlen.

Olaf Ohl sen i.V., Berichterstattung