

Protokoll

der öffentlichen Sitzung
des Ausschusses Öffentliche Unternehmen

Sitzungsdatum: 27. August 2015
Sitzungsort: Hamburg, im Rathaus, Raum 186
Sitzungsdauer: 17:00 Uhr bis 19.45 Uhr
Vorsitz: Abg. Dr. Joachim Seeler (SPD)
Schriftführung: Abg. Andrea Oelschläger (AfD)
Sachbearbeitung: Christina Schnoor

Tagesordnung:

1. Hapag-Lloyd AG: Berichterstattung des Senats im Zusammenhang mit den Drucksachen 20/3658 und 20/3671, Ziffer 5 (Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
2. Drs. 20/13676 Beteiligungsbericht 2013 und Vergütungsbericht (Bericht Senat)

3. Drs. 21/521 Bericht über die Haushaltsentwicklung sowie die Entwicklung der Hamburger Steuererträge und Schulden zum 1. Quartal 2015 (Bericht Senat)
– Der Haushaltsausschuss ist federführend, der Kulturausschuss, der Stadtentwicklungsausschuss, der Familien-, Kinder- und Jugendausschuss, der Verfassungs- und Bezirksausschuss, der Ausschuss Öffentliche Unternehmen, der Verkehrsausschuss, der Ausschuss für Wirtschaft, Innovation und Medien, der Ausschuss für Soziales, Arbeit und Integration, der Ausschuss für Justiz und Datenschutz, der Ausschuss für Sport und Olympia, der Ausschuss für Umwelt und Energie, der Ausschuss für Wissenschaft und Gleichstellung, der Gesundheitsausschuss, der Innenausschuss und der Schulausschuss sind mitberatend. –

4. HSH Nordbank: Berichterstattung des Senats im Zusammenhang mit den Drucksachen 19/2617 und 19/2693 – Neufassung – (Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)

5. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Birte Gutzki-Heitmann (SPD)
Abg. Norbert Hackbusch (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Thilo Kleibauer (CDU)
Abg. Michael Kruse (FDP)
Abg. Andrea Oelschlaeger (AfD)
Abg. Jan Quast (SPD)
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD)
Abg. Markus Schreiber (SPD)
Abg. Dr. Joachim Seeler (SPD)
Abg. Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE)

II. Ständige Vertreterinnen und Vertreter

Abg. Deniz Celik (Fraktion DIE LINKE)
Abg. Gabi Dobusch (SPD)
Abg. Gert Kekstadt (SPD)
Abg. Ralf Niedmers (CDU)

III. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Finanzbehörde

Herr Senator	Dr. Peter Tschentscher
Frau SD`in	Dr. Sibylle Roggencamp
Herr LRD	Andreas Bolenz
Herr LRD	Rüdiger Hintze
Herr Wiss. Ang.	Marcus Körber
Herr ORR	Dr. Christoph Hünecken

HGV

Herr Referent	Sascha Kuhlmann
---------------	-----------------

Hapag-Lloyd

Herr Vorstandsvorsitzender	Rolf Habben Jansen
Herr Direktor	Henrik Schilling Senior
Herr Öffentlichkeitsreferent	Rainer Horn

Sprinkenhof GmbH

Herr Geschäftsführer	Jan Zunke
Herr Referent	Frank Mohrdieck

IV. Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerschaftskanzlei

Christina Schnoor
Dagmar Deuber
Cornelia Schreiber

V. Vertreter des Rechnungshofes

Herr Wiss. Ang. Eckard Wille

VI. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

Zu TOP 1

Die Vertreter der Hapag-Lloyd AG erläuterten anhand der als **Anlage 1** beigefügten Präsentation zunächst die aktuelle Geschäftsentwicklung.

Als wichtigsten Meilenstein des ersten Halbjahrs hielten sie fest, dass die Integration mit CSAV weitestgehend abgeschlossen sei, sodass sie statt der erwarteten 300 USD pro Jahr etwa 400 Millionen USD jährlich einsparen könnten. Darüber hinaus werde die Hapag-Lloyd AG schon in diesem Jahr mit dem Kostensenkungsprogramm OCTAVE 200 Millionen USD einsparen. Bezüglich der Investitionen in die Zukunft und die Wettbewerbsfähigkeit fügten sie hinzu, bereits sieben von CSAV bestellte Schiffe in Empfang genommen und im April noch fünf neue Schiffe für Fahrten zwischen Europa und Lateinamerika bestellt zu haben, deren Lieferung sie für spätestens Anfang 2017 erwarteten (Folie 3). Im letzten Quartal dieses Jahres werde über mögliche weitere Bestellungen entschieden.

Die Zahlen für das erste Halbjahr bezeichneten sie im Vergleich mit den Vorjahreswerten als erfreulich, was insbesondere im ersten Quartal durch den niedrigen Ölpreis und den EUR-USD-Wechselkurs begünstigt worden sei. Obwohl dieser Effekt im zweiten Quartal deutlich geringer ausgefallen sei, habe es auch nach der Steuer ein positives Ergebnis gegeben. Da nichtsdestotrotz die Lage am Markt noch immer schwierig sei, seien die bereits realisierten Einsparungen besonders vorteilhaft (Folie 4). Den Anstieg der Transportmengen in 2015 generell sowie die Erhöhung der Transportmenge nach Fahrtgebieten bei Lateinamerika führten sie auf den Zusammenschluss mit CSAV zurück (Folie 5). Hinsichtlich des Zusammenhangs zwischen Frachtrate und Bunkerpreis machten sie deutlich, dass ein Absinken des Letzteren sich auch in der Frachtrate niederschlage.

Sie wiesen darauf hin, dass man die Frachtraten in den ersten Quartalen 2014 und 2015 nicht direkt miteinander vergleichen könne, da die Durchschnittsfrachtrate bei CSAV etwas unter der der Hapag-Lloyd AG gelegen habe (Folie 6). Sie betonten die Bedeutung der Stückkosten für die Wettbewerbsfähigkeit der Reedereien (Folie 7). Weil die Schiffe wegen der bereits im vergangenen Jahr angestoßenen Projekte heute effizienter seien als im Vorjahr, habe das Unternehmen die Kosten insgesamt im ersten Halbjahr gegenüber dem Vorjahr um 17 Prozent senken können, was auch im Vergleich zur gesamten Branche ein

sehr gutes Ergebnis sei. Die Rentabilität auch gegenüber Peers (Folie 8) stelle sich gut dar. Sie hoben hervor, dass die Hapag-Lloyd AG sich um 9,2 Prozentpunkte verbessert habe, während der Wert für die meisten anderen Konkurrenten nur zwischen 2 und 4 gelegen habe. Auch hierzu habe man noch einige Projekte in Vorbereitung. Die Kapitalstruktur (Folie 9) habe sich durch den Zusammenschluss mit CSAV sowohl hinsichtlich des Verschuldungsgrades als auch hinsichtlich der Liquiditätsreserven sehr stark verbessert.

Zum Schluss nannten sie unter der Überschrift „Einblicke und Ausblicke“ die wichtigsten derzeit laufenden Initiativen zur weiteren Verbesserung des Geschäfts (Folie 11). Mit dem Projekt CUATRO, das bald abgeschlossen sein werde, strebten sie Synergien von etwa 400 Millionen USD und mit dem Projekt OCTAVE Kosteneinsparungen in Höhe von etwa 200 Millionen Euro USD fürs nächste Jahr an. In 2016 würden sie auch ein OCTAVE-2-Projekt beginnen. Zur Entwicklung weiterer neuer Initiativen würden in Kürze alle Führungskräfte des Unternehmens in Hamburg zusammenkommen. Mit einer Initiative zu Verbesserungen in der Struktur wolle man dem Umstand Rechnung tragen, dass das Unternehmen nach dem Zusammenschluss mit CSAV um 30-35 Prozent größer geworden sei. Zu dem Stichwort „Close the Cost Gap“ erläuterten sie, dass es in dem kapitalintensiven Geschäft der Hapag-Lloyd AG sehr wichtig sei, über die richtigen Schiffe und Container zu verfügen. Derzeit sei man mit den größeren neuen Schiffen noch immer wirtschaftlicher, mit Fortschreiten dieser Strategie bei allen konkurrierenden Unternehmen werde die damit einhergehende Investitionswelle aber abnehmen oder zum Erliegen kommen. Zur letzten Initiative „Compete to win“ wiesen sie darauf hin, dass bei einer Diskussion über Stückkosten in der Schifffahrt auch die Umsatzqualität im Auge behalten werden müsse. Hier wäre eine Verbesserung um 2 oder 3 Prozent ein großer Erfolg, der zu einer weiteren Ergebnisverbesserung beitragen würde.

Im Folgenden gingen die Vertreter von Hapag-Lloyd genauer auf die einzelnen Initiativen ein.

1. CUATRO

Im Jahr 2005 habe Hapag-Lloyd cpships gekauft. Auch dort habe die Integration gut funktioniert. Dieser Prozess habe zwar einige Zeit in Anspruch genommen, aber Synergien im Umfang von über 200 Mio. Euro nach sich gezogen. Im Jahr 2014 sei die Integration deutlich schneller erfolgt, was zur Folge gehabt habe, dass die Synergien deutlich höher ausgefallen seien. Für die Integration sei die Vorbereitung von großer Bedeutung. Seit Sommer 2014 seien viele Personen für die Integration im Einsatz gewesen, um beispielsweise die Einstellung geeigneten Personals für das Management vorzubereiten, was sich im Nachhinein als ausgesprochen effektiv erwiesen habe.

Darüber hinaus seien 2500 Arbeitstage im zweiten Halbjahr 2014 investiert worden, um Trainingsmaterial zu entwickeln. 200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter seien überall auf der Welt im Einsatz, um neue Kolleginnen und Kollegen zu trainieren. Hiermit seien viel Arbeit und entsprechend große Investitionen verbunden, die sich aber sicherlich auszahlten. 3000 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter müssten zügig die bestehenden Systeme kennen lernen, um Buchungen effektiv bearbeiten und Kunden optimal bedienen zu können.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd fügten hinzu, dass die wichtigsten Entscheidungen im Herbst 2014 getroffen und danach schnellstmöglich umgesetzt worden seien. Im Dezember 2014 sei die letzte Genehmigung aus China erteilt und ab Mai 2015 seien alle Buchungen im Hapag-Lloyd-System vorgenommen worden. Das sei als großer Erfolg nicht zuletzt deshalb zu werten, weil bei diesem Schritt lediglich wenige Prozentpunkte an Volumen verloren

gegangen seien. Bei der heutigen Betrachtung der Customer-Service-KPIs bewegten diese sich bereits wieder im normalen Bereich. Das bedeute, dass bereits jetzt wieder eine Konzentration auf das tägliche Geschäft möglich sei.

2. OCTAVE

Bezogen auf dieses Projekt teilten die Vertreter von Hapag-Lloyd mit, im vergangenen Sommer erwähnt zu haben, dass das Geschäft weiter verbessert werden müsse, da es nicht ratsam sei, sich ausschließlich auf die Synergien durch den Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und CSAV zu verlassen. Das wichtigste Thema in diesem Kontext sei die Flottenerneuerung. 16 alte, ineffiziente Schiffe seien aus der Flotte entfernt worden; das letzte dieser Schiffe, der Fremantle Express, sei seit Juli 2015 nicht mehr im Dienst. Dieser Schritt werde dazu beitragen, das Ergebnis weiter zu verbessern. Die Schiffe würden nur teilweise ersetzt und stattdessen kämen Charterschiffe zum Einsatz, was deutlich billiger sei. Festzuhalten bleibe, dass das Programm die Erwartungen erfülle. Die Zusammenarbeit innerhalb der Firma habe sehr gut funktioniert und die Anstöße bei einer Führungskräfte tagung im Sommer 2014 hätten zahlreiche Ideen zutage gefördert, in deren Folge bereits in diesem Jahr Einsparungen in Höhe von 200 Mio. USD erzielt worden seien. Im kommenden Jahr werde diese Summe noch ansteigen. Es gebe noch mehr Ideen und es bleibe abzuwarten, was mit dem OCTAVE-2-Programm noch erreicht werden könne.

Bezogen auf die Flottenstruktur berichteten die Vertreter von Hapag-Lloyd, dass die Schiffe zum Stichtag 30. Juni 2015 im Durchschnitt 7,3 Jahre alt seien. Dieser Wert sei besser als der Durchschnitt am Markt. Fast 75 Prozent der Flotte sei jünger als zehn Jahre. Über die Hälfte der eingesetzten Schiffe befinde sich im eigenen Besitz, der andere Teil werde gechartert. Die Schiffsgröße der Schiffe im eigenen Besitz liege deutlich über dem Durchschnitt, was bedeute, dass die Chancen gut stünden, auch zukünftig trotz der erforderlichen Investitionen Gewinne zu erzielen.

Bei der Containerflotte gebe es einigen Investitionsbedarf, fügten sie hinzu. Derzeit besitze Hapag-Lloyd 30 Prozent der genutzten Container, was im Vergleich zu anderen Reedereien wenig sei. Der Grund dafür liege im Zusammenschluss mit CSAV, da das Unternehmen fast alle Container gemietet habe. Der Prozentsatz der im eigenen Besitz befindlichen Container habe bei Hapag-Lloyd vor dem Zusammenschluss bei über 50 Prozent gelegen, weshalb in den kommenden Jahren daran gearbeitet werden müsse, an dem derzeit niedrigen Prozentsatz Korrekturen vorzunehmen. Dieser Fakt sei jedoch bei dem Zusammenschluss bekannt gewesen und daher nicht überraschend.

3. Compete to Win

Diese Initiative fokussiere sich auf die Verbesserung kundennaher Funktionen und strebe eine Optimierung der Zusammenarbeit zwischen Vertrieb, Customer Service und Trade Management an, erläuterten die Vertreter von Hapag-Lloyd. Derzeit werde allen Sales-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeitern ein besserer Zugang zu den vorhandenen Daten eingeräumt. EDV und IT sei eine Stärke von Hapag-Lloyd, weshalb umfangreiche Informationen vorhanden seien, die bislang jedoch nicht optimal genutzt worden seien. Daher gelte es nun, aus der Stärke im EDV-Bereich eine Stärke im Vertrieb zu entwickeln. In den nächsten Monaten werde ein neues Tool mit dem Namen „QlikView“, das von CSAV übernommen worden sei, zum Einsatz kommen. Die ersten Rückmeldungen zu dessen Einsatz im Pilotprojekt seien bereits sehr positiv.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd merkten an, dass es letztlich darum gehe, die Umsatzqualität zu verbessern. Damit sei eine Konzentration auf die Segmente verbunden, in denen Hapag-Lloyd bereits Stärken aufweise, und dazu zähle beispielsweise die Projektladung. Hapag-Lloyd habe sich zum Ziel gesetzt, eine Umsatzsteigerung von mindestens zwei Prozent zu erzielen, was 200 bis 250 Mio. USD bedeuten würde. Welche Steigerung tatsächlich zu erreichen sei, werde sich im Jahr 2016, spätestens aber im Jahr 2017 zeigen.

Als Gesamtausblick formulierten die Vertreter von Hapag-Lloyd, dass nach Betrachtung der ersten sechs Monate des Jahres 2015 eine deutliche Rentabilitätssteigerung zu erwarten sei. Die Transportmenge werde weitgehend unverändert bleiben. Im ersten Halbjahr 2015 seien minus 3 Prozent zu verzeichnen gewesen und auch im dritten Viertel werde von der Integration noch einiges zu spüren sein. Danach sei jedoch eine Annäherung an das Volumen des Jahres 2014 zu erwarten, was hoffentlich im Jahr 2016 aufgeholt werden könne. Sie ergänzten, dass die Frachtraten moderat rückläufig seien.

Das EBITDA werde steigen und das operative Ergebnis sollte deutlich positiv sein; das underlying EBIT sei der beste Indikator für das operative Ergebnis und ermögliche den Benchmark zwischen unterschiedlichen Reedereien. Des Weiteren sei davon auszugehen, dass die Liquiditätsreserven weiterhin für die Größe des Unternehmens angemessen seien.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE fragten nach der möglichen Gewinnausschüttung und wie die Prognosen aussähen.

Ferner nahmen sie Bezug auf die angesprochenen weiteren Synergieeffekte und erkundigten sich, welche Auswirkungen diese auf die Arbeitsplätze, insbesondere in Hamburg, hätten.

Zudem sei von Interesse, was mit den gegenwärtig in den Tageszeitungen zu lesenden Spekulationen im Zusammenhang mit dem Börsengang sei.

Die Vertreter der Hapag-Lloyd AG entgegneten, zum Börsengang derzeit kein Aussagen zu machen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, im Vordergrund stehe die Stärkung des Unternehmens am Standort Hamburg. Erklärtes Ziel sei zudem die Bereinigung der Anteilseignerstruktur. Ohne Frage erhoffe man sich als Anteilseigner die Dividenden zu erhalten, die man sich aus dem Investment versprochen habe. Demzufolge sei es zunächst darum gegangen, das Unternehmen in der schwierigen Marktlage zu stabilisieren. Nicht nur der aktuelle Senat, sondern auch die beiden vorangegangenen Senate hätten sich für die Beteiligung der Stadt ausgesprochen. Gleichwohl gebe es immer die Frage, ob man irgendwann mit den Dividenden rechnen könne, die die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) möglicherweise für das übernächste Jahr erwarte. Je erfolgreicher das Unternehmen sei, desto wahrscheinlicher werde es, die Planung der HGV zu erfüllen.

Die Vertreter der Hapag-Lloyd AG ergänzten, man sei bestrebt, das Geschäft möglichst weiter zu verbessern. Sie dankten den Anteilseignern für ihre stete Unterstützung, auch in den letzten, schwierigen Jahren. Die Hapag-Lloyd AG würde alles daran setzen, irgendwann in der Lage zu sein, eine Dividende auszuschütten.

Hinsichtlich der Synergieeffekte verdeutlichten die Vertreter der Hapag-Lloyd AG, dass die Personalkosten letztendlich lediglich etwas über fünf Prozent der Gesamtkosten ausmachten. Führe man zwei Gesellschaften zusammen – eine mit 7000 und eine mit 3000

Mitarbeitern – sei klar, dass man am Ende nicht genau so viele Mitarbeiter benötige. Die Anzahl der Arbeitsplätze am Standort Hamburg sei in der Tat gestiegen, da einige der Zentralfunktionen nach Hamburg verlagert worden seien.

Die CDU-Abgeordneten wollten zum einen vom Senat wissen, ob mittelfristig eine vollständige Reduzierung der Anteile der Stadt angedacht sei oder ob eine Beteiligung weiterhin – eventuell mit einem kleineren Anteil – aus strategischen Gründen für sinnvoll erachtet werde.

Zum anderen betonten sie die beachtlichen Synergien, die die Hapag-Lloyd AG in kurzer Zeit gehoben habe. Dies spreche für deren Können und zeige, dass es enorme Größenvorteile in der Branche gebe und Zusammenschlüsse nicht unerheblich seien. Vor diesem Hintergrund fragten sie, ob eventuell ein noch größerer Konsolidierungsschritt zu erwarten sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten bezüglich der unmittelbaren finanziellen Bewertung der Anteile der Stadt dar, dass die HGV derzeit von einem Wert im Bereich des letzten Aktienerwerbs in Höhe von ca. 41 Euro je Aktie ausgehe.

Die strategische Einschätzung der Beteiligung sei unverändert. Diese sei aus den besonderen standortpolitischen Gründen eingegangen worden und nicht auf Dauer angelegt. Wenn es im Rahmen eines erfolgreichen Börsengangs zu einem späteren Zeitpunkt geeignete Käufer für die Anteile gebe, sollten diese wieder veräußert werden. Dabei müsse darauf geachtet werden, dass der Anlass des Engagements der Stadt nicht wieder zunichte gemacht werde. Im Vorfeld der Integration von CSAV in Hapag-Lloyd sei ein Shareholder Agreement mit der Kühne Maritime GmbH und dem neuen chilenischen Anteilseigner geschlossen worden, in dem klare Vereinbarungen getroffen worden seien. Diese würden der Stadt auch bei einer deutlichen Reduzierung der Anteile ermöglichen, möglicherweise gegen die Standortinteressen der Stadt gerichtete Entscheidungen des Unternehmens zu verhindern. Daran werde deutlich, dass die Beteiligung der Stadt wirklich strategisch gewesen sei und es nicht darum gegangen sei, kurzfristig Geld zu investieren, gute Dividenden zu erwirtschaften und hinterher spekulativ auszusteigen. Dies wäre nicht Aufgabe städtischen Handelns, betonten die Senatsvertreterinnen und -vertreter. Insofern habe sich kein neuer Sachstand ergeben. Der Börsengang sei der dritte Schritt ihrer Strategie. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter fuhrten fort, die Prognosen, die sie aus dem Bericht zukünftig für die Stadt als Anteilseignerin ziehen könnten, seien deutlich positiver als noch im vorangegangenen Jahr erwartet.

Die Vertreter der Hapag-Lloyd AG fügten hinzu, der erfolgreiche Zusammenschluss mit der CSAV sei wichtig gewesen, nicht zuletzt, weil die Netzwerke beider Reedereien sehr komplementär seien. So kämen auch die relativ großen Synergien zustande. Das Unternehmen habe nunmehr eine Größe, die entsprechende Gewinne ermöglichen sollte. Es bestehe derzeit keine Notwendigkeit, zwingend weiter zu wachsen. Gleichwohl werde man in Zukunft den Markt beobachten, um irgendwann möglicherweise einen nächsten Schritt zu gehen.

Der Vorsitzende verwies im Zusammenhang mit der finanziellen Bewertung der Hapag-Lloyd AG auf die Beantwortung der Schriftlichen Kleinen Anfrage eines Abgeordneten der GRÜNEN (Drucksache 21/709, Betr.: Entwicklung von Hapag-Lloyd).

Die FDP-Abgeordneten zeigten sich erfreut über die positiven Zahlen des ersten Halbjahres. Betrachte man die beiden ersten Quartale, sei jedoch festzustellen, dass das gute Ergebnis maßgeblich auf die Auflösung von Rückstellungen für die Integration des Containergeschäfts

von CSAV zurückzuführen sei. Nähme man einen linearen Trend in der Entwicklung an, würde das 3. Quartal wieder negativ ausfallen. Vor diesem Hintergrund interessierte sie ein detaillierterer Ausblick auf das zweite Halbjahr.

Bezüglich des angesprochenen Börsengangs baten die FDP-Abgeordneten um nähere Ausführungen zu den Ergebnissen der Analysen resp. Studien der drei beauftragten Banken.

Die Vertreter der Hapag-Lloyd AG führten aus, dass man – wie bereits erwähnt – im 1. Quartal tatsächlich vom niedrigen Ölpreis und der Entwicklung des USD profitiert habe. Aus diesem Grunde sei ein Vergleich des 1. Halbjahres mit dem 2. Halbjahr schwierig. Es müsse immer das entsprechende Quartal des Vorjahres betrachtet werden. Vergleiche man das 2. Quartal 2014 mit dem von 2015, falle das 2. Quartal 2015 deutlich besser aus. Demnach seien sie nach wie vor der Meinung, dass das Unternehmen auf einem guten Weg sei. Sie erklärten, keine Prognose für das 3. und 4. Quartal zu geben, stimmten jedoch zu, dass die Lage am Markt nicht einfach sei. Vor zehn Jahren habe man stets sagen können, das 3. Quartal sei das beste. Heutzutage gebe es einen wesentlich unbeständigeren Markt und es sei schwerer, einen Trend festzustellen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, Fragen zum Börsengang ließen sich derzeit von niemandem beantworten. Im Übrigen verwiesen sie auf die Drucksache 20/11663: Zusammenführung der Containerschiffahrt von Hapag-Lloyd AG und der Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) (Senatsmitteilung).

Die SPD-Abgeordneten nahmen Bezug auf die Aussage hinsichtlich einer Zahlung an die Hapag-Lloyd AG durch die HHLA, wenn der Container Terminal Altenwerder (CTA) angesteuert werde. Um einschätzen zu können, ob es sich dabei um einen erheblichen Betrag handle, seien die genauen Modalitäten und die Höhe dieser Zahlung von Interesse.

Die Vertreter der Hapag-Lloyd AG erläuterten, mit der HHLA sei ein Anteil von 25 Prozent vereinbart worden. Würden jedoch über 60 Prozent der Ladung zum CTA gebracht, gebe es für die Hapag-Lloyd AG einen höheren Gewinnanteil oder Dividendenanteil von dann 50 Prozent. Zurzeit würden etwa 100 Prozent der Ladung zum CTA gebracht.

Auf Nachfrage der SPD-Abgeordneten hin erklärten die Vertreter der Hapag-Lloyd AG, dass es sich im ersten Halbjahr um einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag gehandelt habe.

Die SPD-Abgeordneten nahmen in ihrer Fragestellung Bezug auf das Schiffsportfolio. Mit Blick auf ein durchschnittliches Alter der Schiffe von 7,3 Jahre baten sie um eine Bewertung des Bestands der Hapag-Lloyd-Flotte. Sie schlossen die Bitte um eine Einschätzung der Schiffsgrößenentwicklung an, insbesondere hinsichtlich eines Wachstums jenseits der 20 000 TEU.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd stellten dar, die Flotte von Hapag-Lloyd sei mit ihrer Mischung aus ganz neuen und älteren Schiffen sicher wettbewerbsfähig.

Mit Blick auf die Schiffsgrößenentwicklung machten sie deutlich, ihrer Auffassung nach würden die zusätzlichen wirtschaftlichen Vorteile von immer größeren Schiffen immer kleiner werden. Dadurch werde die Investitionswelle irgendwann nicht mehr so hoch sein. Die Hapag-Lloyd-Flotte brauche möglicherweise irgendwann einige 20 000-TEU-Schiffe, aber nicht sehr viele. Viel größere Schiffe werde es nicht geben. Den von den Medien dargestellten Vorteilen von Großschiffen läge in der Regel kein sauberer Vergleich zugrunde, weil dort der Einsatz eines 20 000-TEU-Schiffs dem von vier 4 500-TEU-Schiffen gegenüber

gestellt werde. Richtig sei, die Kostenvorteile eines 20 000-TEU-Schiffs gegenüber eines 14 000- oder 18 000-TEU-Schiffs zu berechnen. Hier sei festzustellen, dass der Kostenvorteil immer kleiner werde. Auch MAERSK beschränke sich in seiner Neubeschaffung von Großschiffen auf das optimierte gleiche Modell und erweitere nicht auf 24 000 oder 26 000 TEU. Das sei eine gute Entwicklung.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd hoben hervor, es dürfe nicht aus dem Blick genommen werden, dass 18 000- und 20 000-TEU-Schiffe lediglich auf dem Fernost-Dienst genutzt werden können und nicht für Fahrten in die USA, durch den Panamakanal, auf dem Atlantik oder nach Südamerika, weil dafür entweder die Reisezeit zu kurz oder die Häfen zu klein seien. Diese positive Entwicklung werde ihrer Einschätzung nach in den nächsten zwei bis drei Jahren spürbar werden. Sie erwarteten ähnliche Flotten der Reedereien, sodass die Faktoren Customer Service, Kundenorientierung, IT oder Produktivität entscheidend seien. Hier sei Hapag-Lloyd fast am Maximum aufgestellt.

Die SPD-Abgeordneten baten um Auskunft zur Frage der Finanzierung der Schiffe durch die HSH Nordbank.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd erklärten, zur Frage, welche Banken bei der Schiffsfinanzierung beteiligt seien, keine Auskunft zu geben. Sie führten aus, die HSH Nordbank sei ein wichtiger Partner.

Die Abgeordneten der GRÜNEN baten die Vertreter von Hapag-Lloyd um eine Einschätzung, ob ihre Auffassung zur Schiffsgrößenentwicklung sich insgesamt in der Schifffahrtsbranche durchsetze. Die Einschätzung sei ihnen wichtig vor dem Hintergrund, dass die Häfen ein Interesse daran hätten, nicht immer in eine neue Infrastruktur für größere Schiffe zu investieren, während Schifffahrtsunternehmen dieses ausgeprägte Interesse nicht zwingend hätten.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd sahen einen breiten Konsens, in der Schiffsgröße kaum über eine Größe von 20 000 TEU zu gehen. Vor zehn Jahren sei mit einer Steigerung von 4 000-TEU-Schiffen auf 8 000-TEU-Schiffe eine Ersparnis von fünfzig Prozent möglich gewesen. Heute handele es sich um sehr viel kleinere Unterschiede und damit kleinere Ersparnisse.

Die Abgeordneten der GRÜNEN wollten wissen, ob die Zinslast, ein zentrales Thema zur Verbesserung der Produktivität und Profitabilität von Hapag-Lloyd, gesunken sei.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd hoben hervor, Hapag-Lloyd arbeite hart daran, die Zinslasten zu senken. Sie erwarteten Fortschritte in 2015 und sicher im Jahr 2016.

Die Abgeordneten der GRÜNEN sprachen die in USD ausgewiesenen Kostenvorteile von CUATRO und OCTAVE an und fragten, ob das Ergebnis davon profitiere, welcher Kurs zugrunde gelegt werde und wieviel davon bereits realisiert worden sei oder in den kommenden Jahren realisiert werde.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd bestätigten, ein starker Kurs des USD sei hilfreich für Kostensparprogramme. Hapag-Lloyd verwende ehrliche, von Währungseffekten bereinigte Zahlen. Sie erwarteten durch die Effekte vom CUATRO- und OCTAVE-Programm im nächsten Jahr eine Einsparung im deutlich dreistelligen Millionenbetrag.

Die CDU-Abgeordneten baten um Auskunft, wie viele 19 000- bis 20 000-TEU-Containerschiffe Hapag-Lloyd voraussichtlich ordern werde.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd betonten, die Planung erfolge gemeinsam mit den Partnern der G6-Alliance im Rahmen eines Investitionsplans für die nächsten drei bis fünf Jahre. Zurzeit werde erörtert, wer wie viel investieren werde. Sie hielten es nicht für unlogisch, den Kauf von zwölf Schiffen eines Loops zwischen zwei Partnern mit jeweils sechs Schiffen zu teilen.

Die CDU-Abgeordneten baten die Vertreter von Hapag-Lloyd um eine Konkretisierung ihrer Ausführungen hinsichtlich der Einsetzbarkeit großer Schiffe.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd machten deutlich, derzeit sei ein Einsatz großer Schiffe lediglich im Asien-Europa-Verkehr möglich. Auch dort sei eine Abfertigung lediglich in zehn bis zwölf Häfen möglich. Eine Durchfahrt des Panamakanals sei ebenso wenig möglich wie die Abfertigung in Häfen an der US-Ostküste oder in Südamerika. Der Vorteil großer Schiffe sei auch abhängig von der Dauer der Überfahrt, sodass Routen wie Shanghai-Hamburg oder Shanghai-Rotterdam mit 30 bis 35 Reisetagen für eine effiziente Nutzung sorgten, hingegen die Atlantikroute Rotterdam-New York mit sieben Reisetagen keine ausreichende Ersparnis generiere.

Die FDP-Abgeordneten sprachen ein Interview der Vertreter von Hapag-Lloyd im „Hamburger Abendblatt“ an, in dem sie ausgeführt hätten, dass ein Börsengang mindestens drei gute Quartale benötige. Die FDP-Abgeordneten unterstrichen ebenfalls die Notwendigkeit eines makroökonomischen Umfelds, das einen Börsengang ermögliche, sowie die Berücksichtigung des richtigen Zeitpunkts. Sie wiesen auf die derzeitigen Kursschwankungen durch Veränderungen in China hin und baten die Vertreter von Hapag-Lloyd um eine Einschätzung zu ihren Ausführungen.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd äußerten, dass sie davon absähen, dem mit dem „Hamburger Abendblatt“ geführten Interview etwas hinzuzufügen. Sie hielten es für sinnvoll, sich auf Sachverhalte zu fokussieren, die beeinflussbar seien. Das Umfeld sei jedoch schlecht beeinflussbar und die weitere Entwicklung schwierig einzuschätzen. Die Entwicklung in den nächsten Wochen und Monaten sei abzuwarten.

Die FDP-Abgeordneten erinnerten daran, dass Hapag-Lloyd in den 1990er-Jahren sehr dezentral mit Profitcentern auf der ganzen Welt geführt worden sei. Anschließend habe es einen Zentralisierungseffekt gegeben. Sie fragten, wie Hapag-Lloyd derzeit mit Agenturen im Ausland umgehe und ob wieder eine Profitcenterstruktur geplant sei.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd unterstrichen, in der Branche sei es wichtig, in einer Mischung aus dezentralen und zentralen Komponenten zu agieren. So seien die Kosten des Schiffssystems und das Netzwerk stark zentral gesteuert, Vertrieb und die Ergebnisverantwortung in dieser komplexeren Struktur hingegen eher dezentral angelegt.

Die FDP-Abgeordneten sprachen die Pünktlichkeit der Schiffe an, die für die Hafenhinterlandanbindung und -struktur wesentlich sei, und wollten wissen, ob die Pünktlichkeit gesteigert werden konnte.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd räumten ein, Pünktlichkeit sei im letzten Jahr innerhalb der G6-Alliance ein großes Problem gewesen. Unter anderem mit dem Aufbau eines neuen Operating Centers in Singapur habe sich die Pünktlichkeit stark verbessert und sei heute auf einem guten Stand.

Die Vertreter der CDU-Fraktion führten aus, dass sich der Senat 2012 bei der Aufstockung der Anteile von der Bürgerschaft zum einen dazu habe ermächtigen lassen, dass er eine Umtauschanleihe begeben dürfe, zum anderen dazu, dass er einem anderen Investoren eine Call-Option einräumen dürfe. Sie fragten, ob diese Ermächtigung der Bürgerschaft grundsätzlich noch gelte, ob der Senat plane, davon Gebrauch zu machen und ob der Senat überhaupt eine Ermächtigung brauche, wenn er Anteile reduzieren wolle.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, dass sie damals das Parlament um Zustimmung gebeten hätten, da die 420-Millionen-Euro-Transaktion durch eine Bürgerschaft der Stadt abgesichert werden sollte. Dafür sei auf jeden Fall die Zustimmung der Bürgerschaft erforderlich gewesen. In dem Zusammenhang habe man der Bürgerschaft dann auch Gelegenheit geben wollen, die gesamte Transaktion gutzuheißen, und daher im Petitum in allen Punkten um Zustimmung gebeten. Rein formal aber könne die Geschäftsführung der HGV Anteile kaufen und verkaufen auch ohne Zustimmung der Bürgerschaft.

Die Ermächtigung des Senats, eine Umtauschanleihe begeben zu dürfen und einem anderen Investoren eine Call-Option einzuräumen, gelte auch in der neuen Legislaturperiode fort. Eine Umtauschanleihe sei bislang nicht umgesetzt worden.

Die Call-Optionen sei gegenüber Kühne Maritime eingeräumt worden, und die Antwort auf die Frage, ob sie gezogen wurde, laute nein.

Wenn Anteile verkauft werden sollten (formal würde die HGV verkaufen), dann müsse man sich als Senat noch einmal fragen, ob dieser Verkauf laut Verfassung vom Parlament genehmigt werden müsste, weil es sich um eine Vermögensveräußerung der Stadt handeln würde. Formal könne die HGV vermutlich Anteile veräußern, da die Geschäftsführung der HGV für den Senat als Anteilseignerin handle. Der Senat habe jedoch grundsätzlich die Haltung, das Parlament sehr stark einzubeziehen und in allen Fragen eher einmal mehr als einmal weniger um Zustimmung zu bitten.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE äußerten, sie seien erfreut über die Aussagen der Vertreter von Hapag-Lloyd in Zusammenhang mit der Schiffsgößenentwicklung. Sie merkten an, dass eine OECD-Studie, die das wissenschaftlich hinterlegt habe, aussage, dass es betriebswirtschaftlich Sinn ergeben habe, Überkapazitäten aufzubauen, volkswirtschaftlich aber einen großen Schaden hervorgebracht habe.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE fragten außerdem nach der Einschätzung der Hapag-Lloyd-Vertreter zu den Aktivitäten der HSH Nordbank im Schiffssegment und in Zusammenhang mit Schiffskrediten.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd baten um Verständnis, dass sie nicht die Richtigen seien, um etwas zum Schiffsfinanzierungsportfolio der HSH Nordbank zu sagen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE fragten weiter nach der Einschätzung der Hapag-Lloyd-Vertreter bezüglich der chinesischen Aktivitäten im Mittelmeer, inwiefern dort geplante große Investitionen der Südrange Auswirkungen auf den Hamburger Hafen, auf die Nordrange hätten.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd äußerten, dass die Frage wohl insbesondere auf Piräus abziele, wo Cosco stark investiert habe. Das sei sicherlich eine Konkurrenz für Hamburg. Es sei insgesamt sehr wichtig, dass Hamburg in Zukunft wettbewerbsfähig bleibe. Geografisch habe es einen gewissen Nachteil, da die Schiffe durch den Suezkanal und dann durchs Mittelmeer kommen würden. Hamburg stehe aber noch immer recht gut da. Der Hafen sei

sehr effizient und die Inlandsverbindungen seien gut. Wenn weiter investiert und die notwendigen Anpassungen vorgenommen werden würden, würde der Hamburger Hafen auch in Zukunft wettbewerbsfähig bleiben.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE fragten außerdem, warum Hapag-Lloyd zu 100 Prozent den CTA beliefern würde.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd führten aus, dass die Lieferungen zusammen mit ihren Partnern von G6 erfolgten. Der Grund liege in der sehr guten Inlandsverbindung und der hohen Effizienz des Terminals. Hamburg sei eine wichtige Drehscheibe und es helfe, wenn alle Container dicht beieinander seien.

Die FDP-Abgeordneten fragten, wie Hapag-Lloyd in Zukunft mit der deutschen Flagge umgehen werde; wie viele Schiffe eingeflaggt seien und wie viele hier tatsächlich gemeldet seien und ob geplante Kosteneinsparungen auch diesen Bereich betreffen würden. Davon hänge viel ab.

Die Vertreter von Hapag-Lloyd antworteten, dass die deutsche Flagge wichtig fürs Unternehmen sei, dass das schon immer so gewesen sei und auch in Zukunft so sein werde. Etwa 40 Schiffe würden unter deutscher Flagge fahren und es gebe auch keinen Plan, daran etwas zu ändern. Die Neubauten, die Hapag-Lloyd im April bestellt habe, sollten auch unter deutscher Flagge zu fahren.

Auch sie fänden es wichtig, dass die deutsche Flagge wettbewerbsfähig bleibe, und zwar wettbewerbsfähig im Vergleich zum Beispiel zu Staaten wie Dänemark oder Holland. Die deutsche Flagge sei noch immer teurer, und daran müsse sich etwas ändern, was zurzeit auch diskutiert werde.

Der Vorsitzende wies darauf hin, dass es sich beim Thema HSH Nordbank um eine fortwährende Beratung handle, die mit der heutigen Sitzung nicht abgeschlossen sei.

Zu TOP 2

Die Vertreter der Sprinkenhof GmbH gaben anhand der als **Anlage 2** beigefügten Präsentation Erläuterungen zum Unternehmen.

Die CDU-Abgeordneten fragten, ob die Sprinkenhof GmbH auch für die Jahre ab 2014 einen Geschäftsbericht veröffentlichen werde.

Die Vertreter der Sprinkenhof GmbH antworteten, das Unternehmen werde weiterhin Geschäftsberichte veröffentlichen. Der Geschäftsbericht 2014 sei noch nicht fertiggestellt.

Die CDU-Abgeordneten sprachen die Drucksache 20/14486 „Optimierung des Immobilienmanagements“ an und erkundigten sich nach den für die Sprinkenhof GmbH hinsichtlich der Erlöse zu erwartenden Veränderungen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, wenn eine Immobilie zum Anlagevermögen des Landesbetriebs Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG) gehöre und durch die Sprinkenhof GmbH verwaltet werde, erhalte diese dafür eine Entschädigung, während die laufenden Einnahmen dem LIG zufließen. Im dem Fall, dass

diese Immobilien an die Sprinkenhof GmbH verkauft werde, komme es zu einem einmaligen Austausch von Liquidität gegen Vermögensanlage, und ab sofort erhalte nicht mehr der LIG die laufenden Einnahmen, sondern die Sprinkenhof GmbH. Für die Stadt sei dieser Vorgang neutral, weil ihr beide Unternehmen zu 100 Prozent gehörten, aber er verändere die Vermögenszuordnung und den Liquiditätsfluss. Bisher sei noch keine Immobilie übertragen worden. Die in der Drucksache beschriebene Zielvorstellung solle sukzessive umgesetzt werden.

Die CDU-Abgeordneten erkundigten sich nach dem aktuellen Stand hinsichtlich der beabsichtigten Zusammenführung der Sprinkenhof GmbH, der Hamburgische Immobilien Management Gesellschaft mbH (IMPF) und der Hamburg Projekt-Realisierungsgesellschaft mbH (ReGe).

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter teilten mit, bisher sei festgelegt worden, dass der Geschäftsführer der Sprinkenhof GmbH künftig die gemeinsame Geschäftsführung für die drei Gesellschaften übernehmen werde.

Die CDU-Abgeordneten erklärten, in der Drucksache und in den Beratungen zur Drucksache habe der Senat erklärt, es solle ein Gleichordnungskonzern entstehen. Dies sei ein klar definiertes Rechtskonstrukt. In seinen Antworten auf verschiedene Schriftliche Kleine Anfragen zu diesem Thema habe der Senat hingegen zum einen mittgeteilt, dass die Überlegungen noch nicht abgeschlossen seien und zum anderen, dass kein Gleichordnungskonzern im Sinne des Aktiengesetzes entstehen solle. Die CDU-Abgeordneten fragten, welche anderen Gleichordnungskonzerne es darüber hinaus gebe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, in der Drucksache 20/14486 werde dargestellt, dass zunächst die Zusammenführung der Gesellschaften im Sinne eines Gleichordnungskonzerns geplant sei. Damit sei nicht zwingend verbunden, dass auch im Endzustand ein Gleichordnungskonzern gebildet werden solle. Es sei nicht ausgeschlossen, dass die Gesellschaften später zu einer Gesellschaft vereinigt würden. Der Senat strebe eine Konstruktion wie bei der GWG Gewerbe und dem Landesbetrieb Schulbau Hamburg an. Auch in diesem Fall sei zunächst eine gemeinsame Geschäftsführung eingesetzt worden mit dem Ziel, eine Fortentwicklung in den Abläufen und Strukturen in Sinne der besseren Lösung in die Wege zu leiten. Nunmehr gebe es zwei operative Einheiten mit einer gemeinsamen Geschäftsführung. Der Senat sehe auch im Fall der Sprinkenhof GmbH, der IMPF und der ReGe eine schrittweise Zusammenführung zu einem städtischen Immobilienkonzern vor, der möglichst modern immobilienwirtschaftlich handeln könne. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hoben hervor, dass die drei Unternehmen auf sehr unterschiedlichen Geschäftsfeldern tätig seien. Ziel sei es, das jeweils beste Team bei den verschiedenen Aufgaben einzusetzen.

Die CDU-Abgeordneten stellten fest, die Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) habe in der Phase der Vorbereitung der Drucksache 20/14486 verschiedene Modelle insbesondere im Hinblick auf die Inhouse-Fähigkeit geprüft. Die CDU-Abgeordneten wollten wissen, welche Modelle die HGV geprüft und bewertet habe sowie welches Modell der Drucksache zugrunde liege.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, es sei eine Organisationsstruktur gewählt worden, die darauf basiere, dass es sich um gleichgeordnete Schwestergesellschaften handle. Ein wesentliches Kriterium für die Inhouse-Fähigkeit sei eine vertikale Weisungsgebundenheit. Diese sei durch Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge

zwischen der HGV und den Unternehmen gegeben. Es werde kein Gleichordnungskonzern im Sinne des Aktiengesetzes gebildet. Die Gewährleistung der Inhouse-Fähigkeit sei sehr wichtig. Die HGV habe ein Rechtsgutachten beauftragt, um sicherzustellen, dass die Inhouse-Fähigkeit in der gewählten Struktur gewahrt bleibe. Dies sei bestätigt worden.

Die CDU-Abgeordneten bemerkten, die Aussage, dass eine Struktur ausgewählt worden sei, widerspreche der Aussage, dass die Überlegungen noch nicht abgeschlossen seien. Sie baten um Auskunft, ob eine Struktur bereits festgelegt worden sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, es gebe noch kein fertiges Konzept. Allerdings habe der Senat eine Grundidee, wie die Gesellschaften zusammengeführt werden könnten. Das Konzept müsse noch erarbeitet werden.

Die SPD-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass der Senat in seiner Antwort auf die Schriftliche Kleine Anfrage aus der Drucksache 21/1206 „Gleichordnungskonzern (GOK) Sprinkenhof – IMPF“ ausführlich zu diesen Fragen Auskunft gegeben habe.

Die CDU-Abgeordneten betonten, sie hätten genau zu dieser Antwort Nachfragen gestellt. Dies stehe ihnen zu. Sie fragten, innerhalb welchen Zeitrahmens die Gesellschaften zusammengeführt werden sollten.

Die Vertreter der Sprinkenhof GmbH merkten an, diese Frage nicht beantworten zu können. In der jetzigen Phase finde zunächst eine Annäherung an das Thema statt. Der erste konkrete Schritt sei die zusätzliche Geschäftsführertätigkeit der IMPF ab 1. Juli 2015. Es gelte nun für die beiden Unternehmen, sich gegenseitig kennen zu lernen und sich mit den zugrunde liegenden Vertragswerken auseinanderzusetzen. Festzuhalten bleibe jedoch, dass dieser Prozess gerade erst begonnen habe, weshalb sich Zeitschienen erst noch entwickeln müssten.

Die FDP-Abgeordneten fragten, ob mit der Steigerung der Modernität gemeint sei, dass die Stadt wieder mehr Projekte übernehmen werde. Wenn dem so sei, interessiere sie, in welchen Bereich dies vorgesehen sei. An den Vertreter der Sprinkenhof GmbH adressierten sei die Frage, ob das Unternehmen in Planungen zur Übernahme von Aufgaben in Zusammenhang mit Olympia involviert sei. An den Senat richteten sie den Hinweis, dass die Beratungen effektiver gestaltet werden könnten, wenn die Unterlagen den Abgeordneten im Vorfeld zur Verfügung gestellt würden.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter führten aus, mit Modernisierung des Immobilienmanagements der Stadt sei gemeint, was in der Drucksache 20/14486 „Optimierung des Immobilienmanagements“ detailliert dargelegt sei. Hierin werde anhand von Standardmodellen aufgezeigt, wie von der politischen Steuerung über das Portfoliomanagement die Ebenen Asset-Management sowie Property- und Facility-Management unter den immobilienwirtschaftlichen Bedingungen der Stadt abgebildet werden könnten. Vieles, was die städtischen Immobilien in Hamburg betreffe, sei historisch gewachsen und ausgesprochen heterogen. Angestrebt werde nun ein einheitlicher, fachlicher Blick mit möglichst einheitlichen Kennzahlen, sodass die Stadt dazu in der Lage sei zu beurteilen, was in den Unternehmen geschehe und wie effizient diese arbeiteten. Bei den drei Gesellschaften ReGe, IMPF und Sprinkenhof werde angestrebt, einen Gleichordnungskonzern im Sinne von gleichrangig nebeneinander stehenden Schwestergesellschaften mit einer gemeinsamen Geschäftsführung zu schaffen, um das Know-how der Unternehmen optimal zu nutzen. Damit sei jedoch nicht ausgeschlossen,

dass die Unternehmen eines Tages zu einem einzigen Unternehmen zusammengeführt würden. Das Ziel bestehe darin, ebenso effizient zu sein wie beispielsweise die STRABAG. Es sei nicht plausibel, dass derzeit beispielsweise eine Büroimmobilie der Sprinkenhof GmbH gehöre, während eine andere formal dem Landesbetrieb Immobilienmanagement und Grundvermögen (LIG Hamburg) angegliedert sei, aber von einem anderen Unternehmen verwaltet werde. Es sei sinnvoll, in derartigen Fällen Vereinheitlichungen vorzunehmen. Daran werde derzeit jedoch noch nicht gearbeitet, da hiermit Änderungen bei den Objektgesellschaften verbunden seien, was unter anderem steuerliche Konsequenzen nach sich zöge. Das Immobilienmanagement der Stadt solle gemäß einer modernen Struktur organisiert werden, um zu einer Effizienzsteigerung zu gelangen.

Die Vertreter der Sprinkenhof GmbH teilten mit, bei den Planungen rund um Olympia nicht eingebunden zu sein.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE wiesen darauf hin, dass das Gebäude, in dem die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation untergebracht sei, zum Immobilienbestand des Unternehmens Alstria zähle und die Sprinkenhof GmbH als Mietervertreter fungiere. Sie baten um Erläuterung, wie Sprinkenhof diese Rolle ausübe und wie die Zusammenarbeit mit Alstria ausgestaltet sei. Darüber hinaus interessierte sie, wie die Sprinkenhof GmbH bei der Suche nach Flüchtlingsunterkünften vorgehe.

Die Rolle des Mietervertreters sei in Zusammenhang mit der Einrichtung des Immobilienservicezentrums entstanden, das am 1. Oktober 2004 aus der Taufe gehoben worden sei, erläuterten die Vertreter der Sprinkenhof GmbH. Zu diesem Zeitpunkt sei der Sprinkenhof die Aufgabe übertragen worden, Anmietungen für die Stadt vorzunehmen. Die Anmietverträge der FHH enthielten nach wie vor folgenden Passus „Die FHH, vertreten durch Sprinkenhof, Geschäftsbereich Immobilienservicezentrum, mietet an.“ Daraus ergebe sich, dass die Sprinkenhof GmbH eintrete, wenn es Probleme im Mietverhältnis gebe. Aber auch die Überprüfung der Nebenkostenabrechnungen oder auch baulicher Mängel falle in ihren Zuständigkeitsbereich. Er betonte, dass die Sprinkenhof GmbH selber Mieterin der Alstria sei und sich derzeit in konstruktiven Verhandlungen befinde. Ob diese im Sinne der FHH erfolgreich seien, werde die Zukunft zeigen.

Bezogen auf die Erstunterbringung von Flüchtlingen teilten die Vertreter der Sprinkenhof GmbH mit, dass sich das Unternehmen in einer zuarbeitenden Rolle für den LIG, die BASFI oder die Behörde für Inneres sehe und Informationen zu Grundstücken liefere. Die aktive Rolle der Sprinkenhof halte sich diesbezüglich sehr in Grenzen. Die IMPF sei mit technischen Mitarbeitern im Einsatz, um die Unterkünfte herzurichten und erbringe in diesem Sinne eine Dienstleistung für die Behörde für Inneres. Lediglich in der Harburger Schlossstraße und in zwei bis drei weiteren Fällen fungiere die Sprinkenhof GmbH als Vermieterin.

Die CDU-Abgeordneten fragten, ob es einen Zeitplan dafür gebe, eine einheitliche Geschäftsführung auf die ReGe zu übertragen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter verneinten, betonten aber, dass dies so bald wie möglich geschehen solle. Es gebe hierfür allerdings keinen Zeitdruck, da die Geschäftsführungen gut arbeiteten. Ein neuer weiterer Vorstand sei gefunden, der zum 1. November 2015 seine Tätigkeit aufnehmen werde. Bislang habe es die Geschäftsführer der IMPF, zwei Geschäftsführer der Sprinkenhof und zwischenzeitlich bis zu drei Geschäftsführungen der ReGe gegeben. Zukünftig werde eine geringere Anzahl an

Personen in der Geschäftsführung eingesetzt. Vier Personen mit den unterschiedlichen Qualifikationen aus ihren Unternehmen heraus verblieben jedoch in der gemeinsamen Geschäftsführung für die drei Gesellschaften. Die Geschäftsführer stünden in einem regen Austausch, um ein gutes Konzept zu entwickeln.

Bezogen auf die Personalentwicklung in den vergangenen zwei bis drei Jahren stellten die CDU-Abgeordneten fest, dass es einen deutlichen Personalaufbau gegeben habe. Hierzu baten sie um Erläuterung. Des Weiteren interessierte sie, welche Planungsparameter der Mehrjahresübersicht bis zum Jahr 2019, die im Wesentlichen von rückläufigen Zahlen dominiert sei, zugrunde lägen. Darüber hinaus interessierten sie die Erfahrungen mit den Mieter-Vermieter-Modellen an der Universität und die daraus resultierenden Effekte in der Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Vertreter der Sprinkenhof GmbH bestätigten, dass im Jahr 2013 hinsichtlich der Vollzeitäquivalente (VZÄ) ein Sprung zu verzeichnen sei. Dieser resultiere aus Personalübertragungen aus anderen Unternehmen. Im Prinzip habe es keine personellen Veränderungen gegeben, das Personal unterschiedlicher Unternehmen sei lediglich zusammengeführt worden. Im Jahr 2015 seien ebenfalls höhere Soll-Zahlen zu verzeichnen, was darauf zurückzuführen sei, dass nach ursprünglich anders lautenden Vorgaben nun doch auch wieder Projektentwicklung von der Sprinkenhof GmbH durchgeführt werde. Es bleibe abzuwarten, wie sich die Aufgabenbereiche weiter entwickelten, bevor genauere Einschätzungen zu den Personalbedarfen möglich seien.

Bezogen auf die Mehrjahresübersicht erläuterten die Vertreter der Sprinkenhof GmbH, dass mittelfristig Objektabgänge unterstellt würden. Dazu zählten beispielsweise die grauen Häuser des Bezirksamts Mitte, die Effekte nach sich zögen. Auch ein Parkhaus sei im Abgang unterstellt worden, das hohe Deckungsbeiträge generiert habe. Die im Mieter-Vermieter-Modell realisierten Projekte hingegen seien in der Planung noch nicht enthalten. Diese seien bei der nächsten Wirtschaftsplanaufstellung zu berücksichtigen.

Die CDU-Abgeordneten fragten, ob die drei früheren Grundstücksgesellschaften mittelfristig in eine andere Struktur überführt werden sollten. In der Bilanz der Sprinkenhof GmbH befinde sich durchaus noch Immobilieneigentum. Sie interessierte, ob vorgesehen sei, ein bis zwei größere Objekte in ein Mieter-Vermieter-Modell zu überführen oder sie extern zum Verkauf anzubieten.

In der Drucksache sei die abstrakte Formulierung enthalten, wonach bei bestehenden Konstruktionen eine Prüfung stattfinden solle, ob eine Überführung in das Mieter-Vermieter-Modell sinnvoll sei, erläuterte die Vertreter der Sprinkenhof GmbH. Bei den drei Objekten handele es sich um das Polizeipräsidium, die ehemalige Umweltbehörde in der Billstraße und den Neubau der ehemaligen BSU in Wilhelmsburg. Der Neubau in Wilhelmsburg sei mit relativ aktuellen Verträgen hinterlegt, weshalb hier eine Änderung wenig wahrscheinlich sei. Der Vertrag über das Gebäude der ehemaligen Umweltbehörde ende im Jahr 2018, der des Polizeipräsidiums im Jahr 2021. Hier werde geprüft, wie damit weiter verfahren werden solle. Der Eigentumsbestand, der heute noch bestehe, sei relativ klein und derzeit gebe es keine Grundstücke, die veräußert werden sollten. Dessen ungeachtet könne es darüber zukünftig im Rahmen der Zusammenlegung und Umstrukturierung Gespräche geben.

Zu TOP 3

Keine Niederschrift, siehe Stellungnahme an den Haushaltsausschuss.

Zu TOP 4

Der Ausschuss beschloss einstimmig, die Beratung in nichtöffentlicher Sitzung fortzuführen. Die Beratung hat dann von 19:03 bis 19:35 Uhr gemäß Beschlussfassung des Ausschusses Öffentliche Unternehmen vom 28. Mai 2015 mit Verschwiegenheitsverpflichtung stattgefunden. Keine Niederschrift. Wiederherstellung der Öffentlichkeit gemäß § 56 Absatz 1 GO um 19:39 Uhr.

Verschiedenes

Auf Vorschlag des Vorsitzenden beschloss der Ausschuss einvernehmlich, in der Sitzung am 22. September 2015 folgende Themen zu behandeln:

- Drs. 20/13676, Beteiligungsbericht 2013 und Vergütungsbericht
– Senatsmitteilung –

hier: Asklepios Kliniken Hamburg GmbH

(in nichtöffentlicher Sitzung)

- HSH Nordbank: Berichterstattung des Senats im Zusammenhang mit den Drucksachen 19/2617 und 19/2693 – Neufassung – (Selbstbefassung gem. § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)

(gemäß Beschlussfassung vom 28. Mai 2015 in nichtöffentlicher Sitzung mit Verschwiegenheitsverpflichtung).

Für die Sitzung am 3. November 2015 verständigten sich die Ausschussmitglieder auf die Themen HGV und SAGA GWG.

Die Vertreter der SPD-Fraktion regten an, das Thema SAGA GWG erst Anfang 2016 zu behandeln.

Die Vertreter der CDU-Fraktion bemerkten, dass es beim Thema HGV nicht nur um den Jahresabschluss, sondern auch um einen Ausblick gehen sollte.

Für die Sitzung am 26. November 2015 verständigten sich die Ausschussmitglieder darauf, den Vorstand der HHLA einzuladen.

Die Vertreter der FDP-Fraktion regten außerdem an, bei dieser Sitzung die Energienetze (Gas und Strom) mit auf die Tagesordnung zu setzen.

Der Vorsitzende ergänzte, dass in den November-Sitzungen auch das Thema HSH Nordbank zusätzlich auf die Tagesordnungen gesetzt werden könnte.

Dr. Joachim Seeler (SPD)
(Vorsitz)

Andrea Oelschlaeger (AfD)
(Schriftführung)

Christina Schnoor
(Sachbearbeitung)