

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)



Sitzung des Ausschusses öffentliche Unternehmen

27. August 2015

A. Aktuelle Geschäftsentwicklung

B. Einblicke und Ausblick





WESENTLICHE MEILENSTEINE H1 2015

- Die Integration der CSAV Aktivitäten ist auf gutem Weg – ein wesentlicher Teil der Synergien wurde bereits in H1 2015 realisiert
 - HL erwartet bis 2017 Netto-Synergien in Höhe von ca. 400 Mio. USD p.a. (100 Mio. USD mehr als ursprünglich erwartet)
- Das zusätzliche Kostensenkungsprogramm OCTAVE zeigte erste Erfolge und leistete in H1 einen spürbaren Beitrag
 - OCTAVE wird ab 2016 eine jährliche Verbesserung von rund 200 Mio. USD liefern
- Die Flottenstruktur wird weiter optimiert und die Effizienz der Containerschiffsflotte weiter erhöht
 - Im April erteilte HL einen Auftrag über fünf Schiffe mit einer Kapazität von jeweils 10,500 TEU
 - In H1 2015 investierte HL 105 Mio. USD in Container
 - Im Juli wurde das letzte Schiff der 9,300 TEU Klasse abgeliefert

Hapag-Lloyd verbessert das EBITDA deutlich auf 551 Mio. USD (EBITDA Marge: 10,6%) im ersten Halbjahr 2015



Operative KPIs

	H1 2015	H1 2014	Δ
Transportmenge [TTEU]	3.719	2.873	846 (29,4%)
Frachtrate [USD/TEU]	1.296	1.424	-128 (-9,0%)
Bunkerpreis [USD/t]	346	592	-248 (-41,8%)
Wechselkurs [EUR/USD]	1,12	1,37	-0.25 (-18,5%)
Umsatz [USD m]	5.213	4.406	807 (18,3%)
EBITDA [USD m]	551	92	459 (498,9%)
EBIT bereinigt [USD m]	299	-101	370 (n.a.)
EAT [USD m]	176	-238	413 (n.a.)
Investitionen [USD m]¹⁾	504	303	202 (66,3%)

Kommentare

- 2015 ist das erste Jahr, in dem sich der Übergang der CSAV widerspiegelt

Umsatz

- Anstieg des Transportvolumens und geringere Frachtrate, beeinflusst durch die CCS Integration

Opex

- Deutlich gesunkener Bunkerpreis trägt zur Verbesserung bei
- Zudem deutliche Kostensenkungen im Zuge erster Erfolge der strategischen Initiativen (CUATRO und OCTAVE)

- Veränderungen im EUR / USD Wechselkurs haben positiven Einfluss

EBITDA

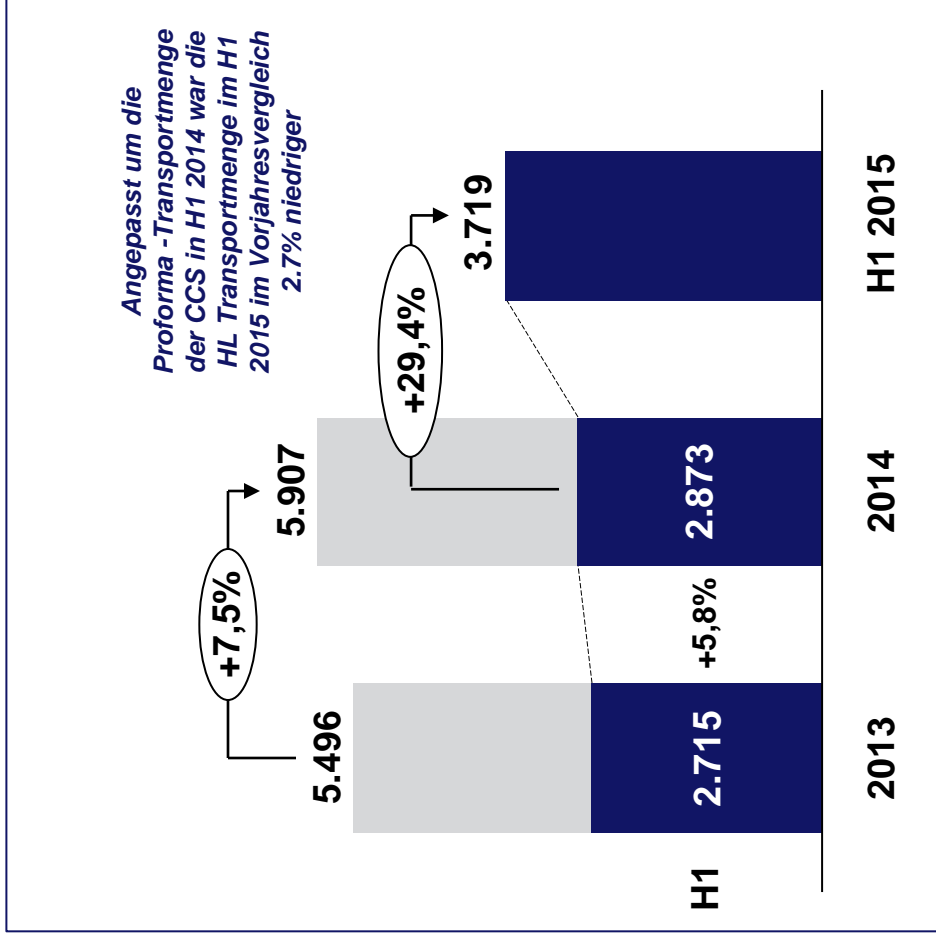
- Deutlicher Anstieg in H1 2015 aufgrund signifikanter Kosteneinsparungen

1) Investitionen in Sachanlagen

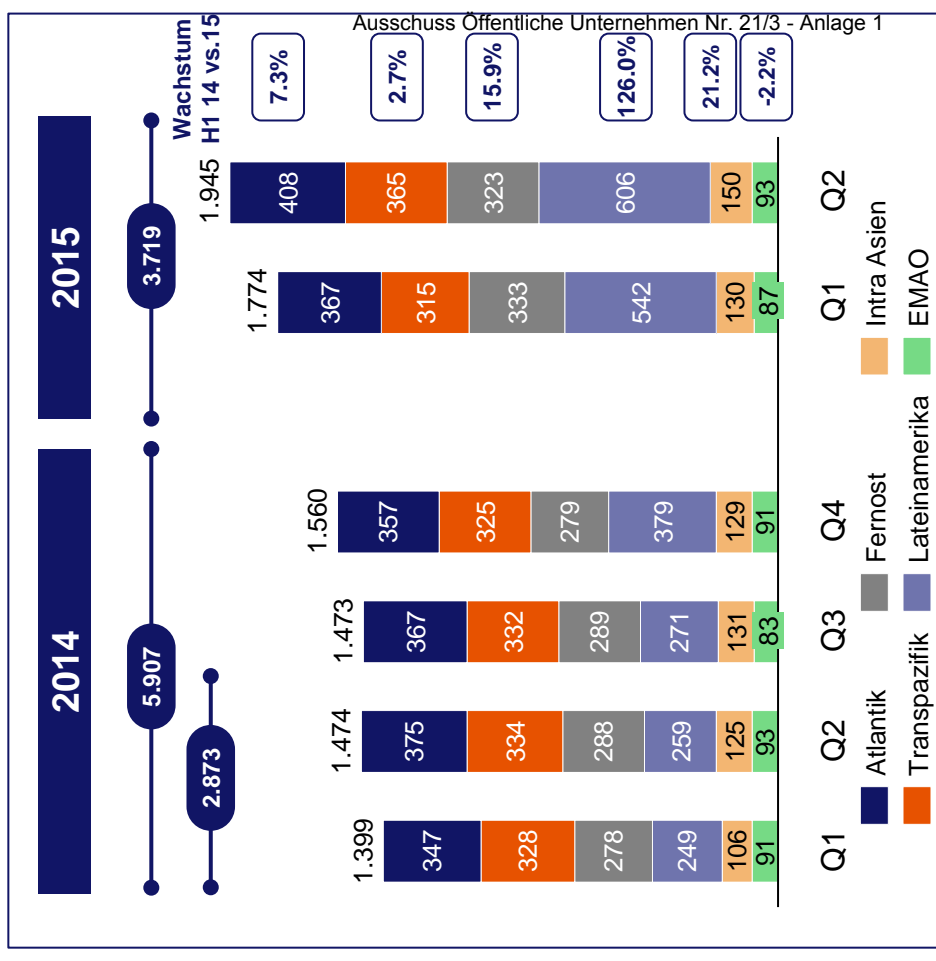
Anstieg der Transportmenge um 29.4% infolge der CCS-Integration



Transportmenge [TTEU]

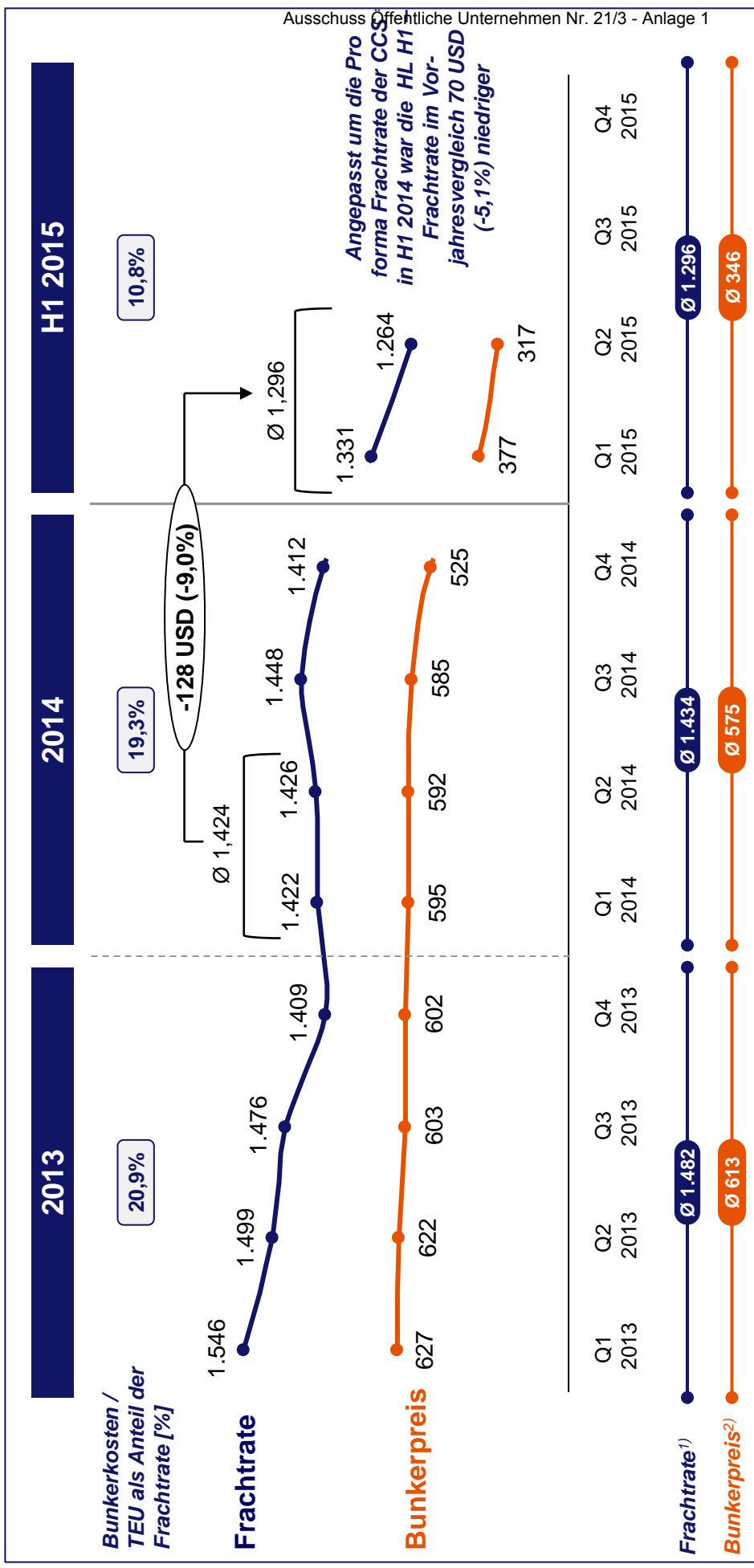


Aufteilung nach Fahrtgebieten [TTEU]



Durchschnittliche Frachtrate um -128 USD/TEU gesunken, primär aufgrund der strukturell niedrigeren CCS-Frachtrate

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



1) HL Durchschnittsfrachtrate pro Jahr

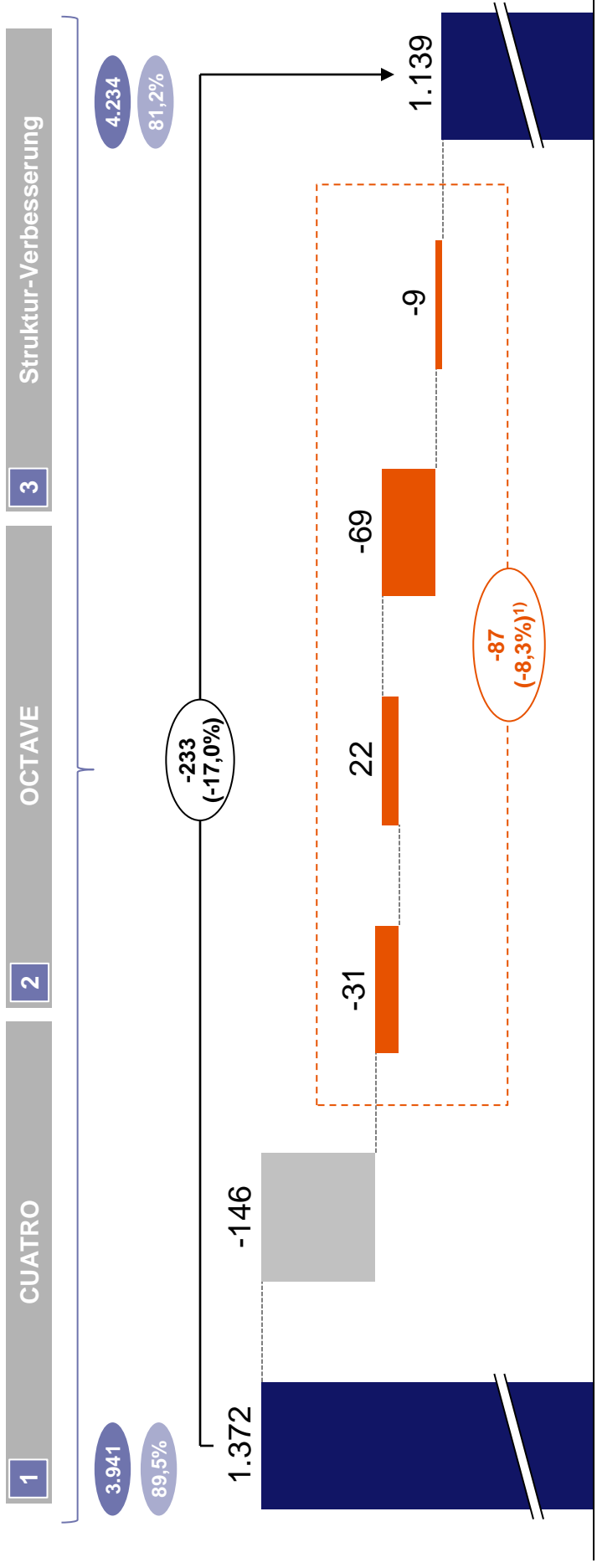
2) HL Durchschnittsverbrauch pro Jahr

Hapag-Lloyd fokussiert sich weiter auf eine Reduzierung der Stückkosten



Eine Verbesserung der Kostenstruktur ist schon erreicht

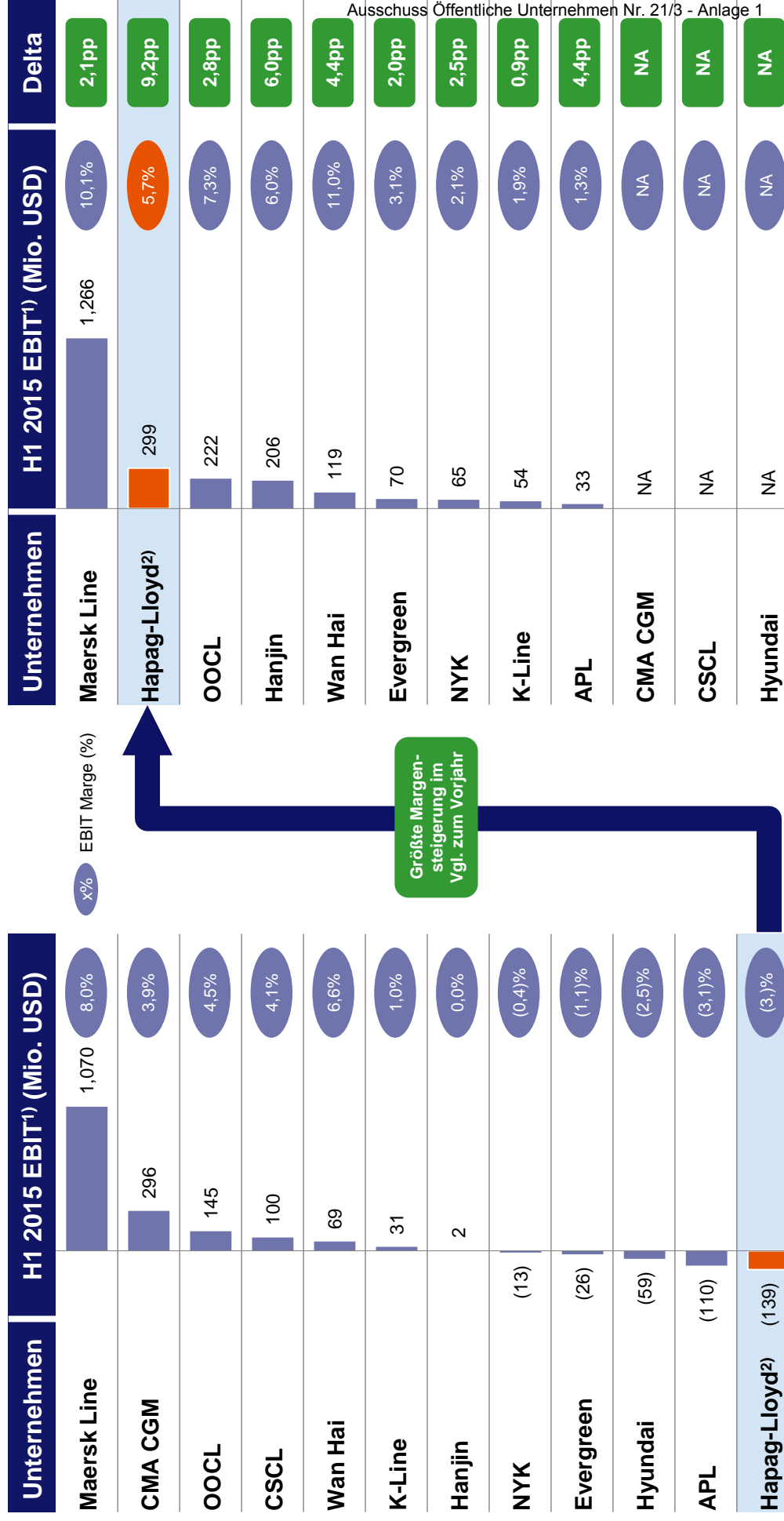
Transportkosten per TEU (USD/TEU)



● Transportkosten in USDm ● Transportkosten in % vom Umsatz

1) Aufwendungen für bezogene Leistungen H1 2014: 1.049 USD/TEU

Aufschwung in Hapag-Lloyds Rentabilität auch ggü. Peers



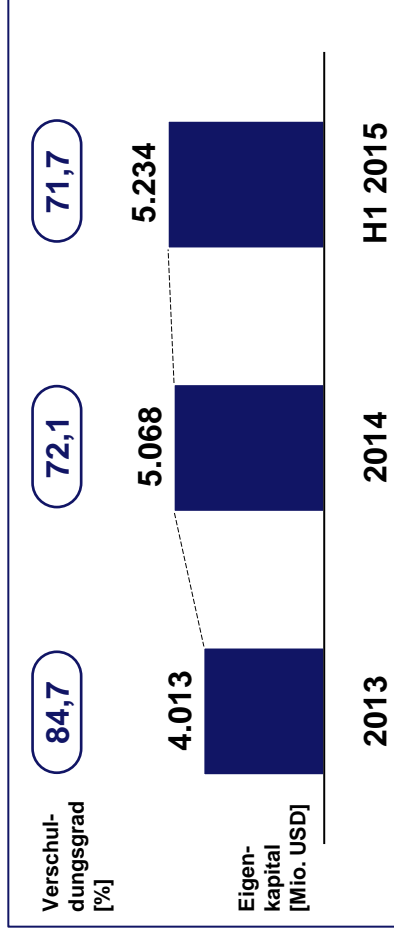
Ausschuss Öffentliche Unternehmen Nr. 21/3 - Anlage 1

Anmerkung: Hapag-Lloyd berichtet in EUR. EBIT der Peers umgerechnet auf Basis der jeweiligen Wechselkurse for H1 2014 and H1 2015

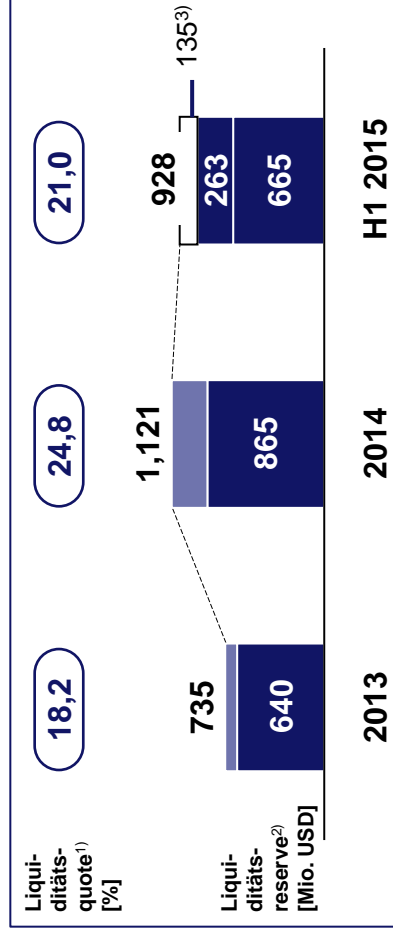
- 1) Umfasst Terminals und andere Geschäftsbereiche
- 2) H1 2014 Hapag-Lloyd standalone, H1 2015 inkl CSAV

Hapag-Lloyd verbessert Kapitalstruktur – Eigenkapital von 5,2 Mrd. USD (Eigenkapitalquote: 43%)

Verbesserte Eigenkapitalbasis



Verstärkte Liquiditätsreserve



Anmerkungen

Verschuldungsgrad

- Hapag-Lloyd verbesserte Kapitalstruktur und will einen stabilen Fremdfinanzierungsgrad aufrechterhalten
- Sicherung der starken Eigenkapitalbasis
- Fremdfinanzierungsgrad steuern, um Bonität zu verbessern und durch niedrigere Zinszahlungen den Cashflow zu erhöhen

Covenants und Liquidität

- Zur weiteren Optimierung der Liquiditätsreserve ist Hapag-Lloyd am 6. August 2015 eine revolvingende Kreditfazilität in Höhe von 135 Mio. USD eingegangen, die durch Container gesichert ist

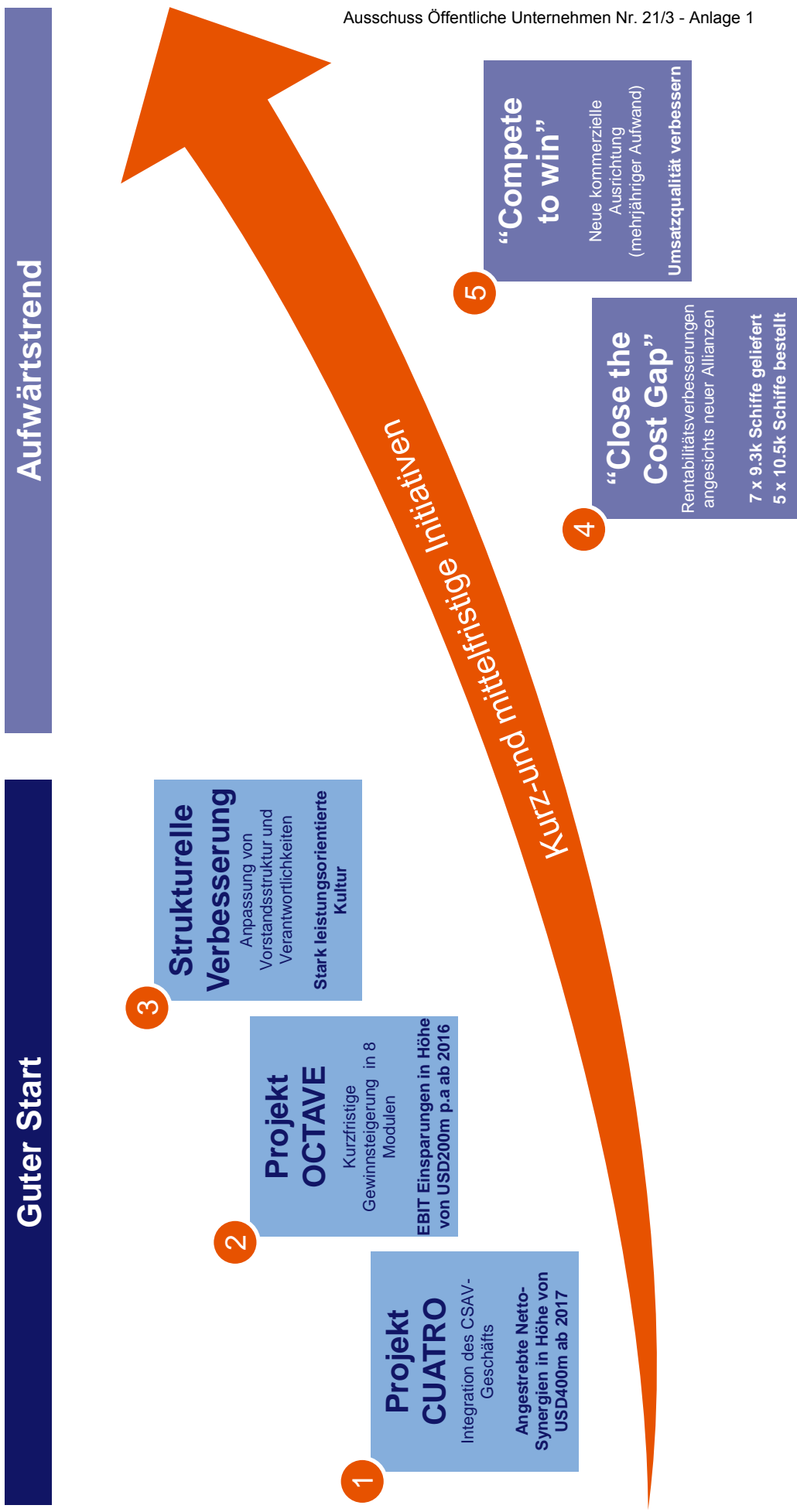
1) Liquiditätsreserve in % der Finanzschulden 2) Finanzmittelbestand plus nicht genutzte Kreditrahmen 3) Revolvingende Kreditfazilität abgeschlossen im Aug. 2015

A. Aktuelle Geschäftsentwicklung

B. Einblicke und Ausblicke



Wir haben eine klare Richtung – Unsere fünf Kern-Initiativen



Integration auf gutem Weg

Starke Konsolidierungserfolge

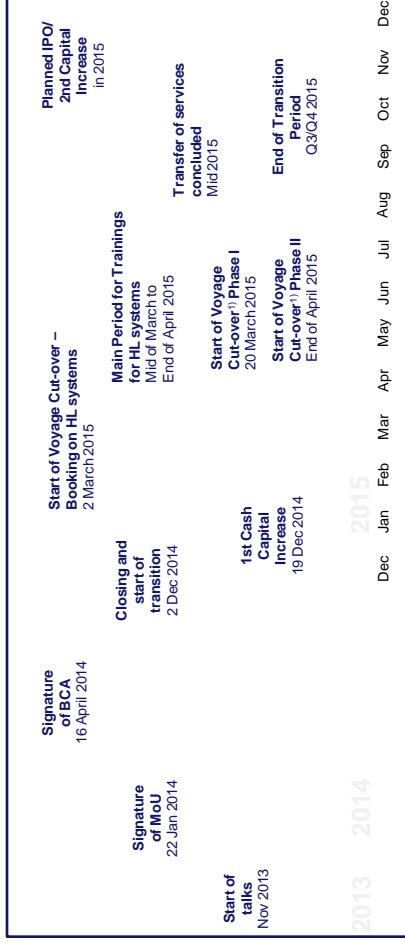


- Kanadische Containerschiffahrtlinie
- Führend im regionalen Markt und starke Position auf dem atlantischen Markt
- **Angestrebte Nettosynergien von 218 Mio. EUR in 2008**



- Chilenische Containerschiffahrtlinie
- Unter den Top 20 der Containerschiffahrt mit Fokus auf Lateinamerika – größter Carrier in diesem Fahrtgebiet
- **Angestrebte Nettosynergien von 400 Mio. USD in 2017**

Transfer des operativen Geschäfts abgeschlossen



1) CSAV Containerschiffahrt

Integration: 4 zentrale Bestandteile

VORBEREITUNG:



- Neue Organisationsstruktur umgesetzt
- Personal ausgewählt und erfolgreich an Bord gebracht

SCHULUNG



- Kennenlernen der einheitlichen Systeme
- 360 Schulungseinheiten durchgeführt

ÜBERGANG



- Seit März CSAV-Buchungen im HL-System
- Preisgestaltung durch einheitliches Trade Management

KONTROLLE



- Integration wird auf mehreren Ebenen verfolgt, um den reibungslosen Geschäftsübergang zu gewährleisten und gleichzeitig die Kontinuität zu sichern

Wichtigste Kurzinformationen

- **Der Integrationsprozess läuft gut** – wir konnten auf den Erfahrungen mit CP Ships aufbauen
- **Die Migration des CCS-Geschäfts¹⁾ auf die Hapag-Lloyd-Systeme wurde in Q2 2015 abgeschlossen**
- **Wir streben Synergien von 400 Mio. USD ab 2017 an** statt der zunächst erwarteten 300 Mio. USD

Projekt OCTAVE: Weitere Verbesserungsmaßnahmen in allen Tätigkeitsbereichen

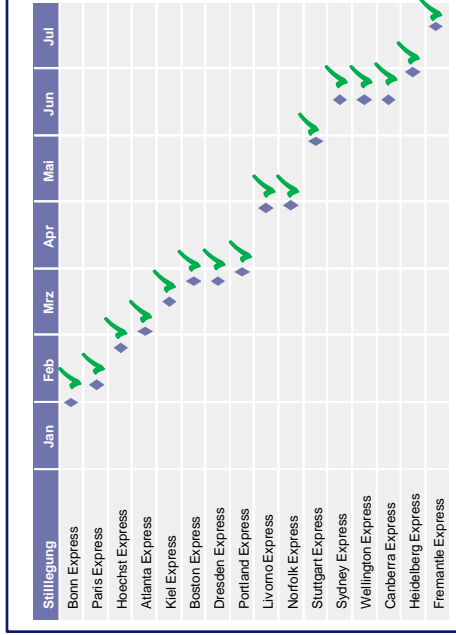
Acht klare Arbeitsgruppen definiert

Beschaffung & Inland	Inland Preisgestaltung & -steuerung
	Bunkerbeschaffung
Flotte & Netzwerk	Flottenerneuerung
	Flottensanierung
	Dienststruktur
Sales & Produktportfolio	Auslastung
	Special Cargo
	Spotmarkt

OCTAVE erfüllt Erwartungen

ZIEL 	<ul style="list-style-type: none"> Fokus auf operativen Maßnahmen mit sofortiger Wirkung Mobilisierung des Managements mit begrenztem Kontakt zur Integration
MASSNAHMEN 	<ul style="list-style-type: none"> Eigens ausgewählte Fachleute aus Vertrieb, TM, YM, Netzwerk und Betrieb zur Verbesserung der operativen Stärke
RAHMEN 	<ul style="list-style-type: none"> 8 Arbeitsschwerpunkte aus verschiedenen operativen Bereichen
KONTROLLE 	<ul style="list-style-type: none"> Standardisierte Kontrolle auf Basis abgestimmter Berichte

Ausphasung der „Old Ladies“ abgeschlossen



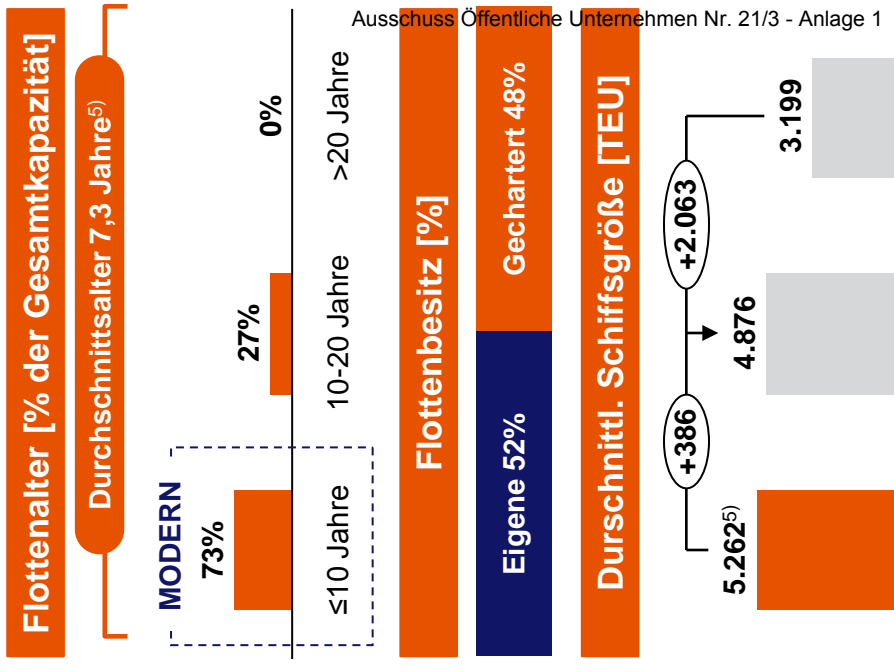
- **3 Hauptsynergiebereiche** identifiziert mit 8 definierten Arbeitsschwerpunkten, jeweils mit klarem Rational
- **Umsetzung der Einsparungen wird auf monatlicher Basis durch die jeweilige Arbeitsgruppe überwacht**
- **EBIT-Einsparungen von 200 Mio. USD bis 2016 geplant** – ein Teil davon wurde bereits realisiert

Wichtigste Kurzinformationen

Hapag-Lloyd verfügt über eine konkurrenzfähige und flexible Flotte

Flottenstruktur per 30. Juni 2015

	Eigene ¹⁾	Gechartert ³⁾	Aktuelle Flotte	Aktuelles Orderbuch
>10.000 TEU	131.674 10		131.674 10	52.945 5
Kapazität [TEU]	234.314	68.036	302.350	9.300 ⁴⁾
8.000 – 10.000 TEU	28	8	35	1
Kapazität [TEU]	49.743	39.438	89.181	
6.000 – 8.000 TEU	7	6	13	
Kapazität [TEU]	68.152	242.904	311.056	
4.000 – 6.000 TEU	15	51	66	
Kapazität [TEU]	26.784	91.923	118.707	
2.300 – 4.000 TEU	10	32	41	
Kapazität [TEU]	5.996	30.213	36.209	
<2.300 TEU	3	20	23	
Gesamt	516.663	472.514²⁾	989.177	62.245
	71	117²⁾	188	6



1) Inkl. 5 langfr. Finanzleasings 2) Inkl. 2 verchartert 3) umfasst langfristige (>3 Jahre), mittelfristige (1-3 Jahre) und Kurzfristige (<1 Jahr) Charterverträge 4) Lieferung im Juli 2015 5) Gewichtetes Mittel nach Kapazität

Die 'Compete to Win' Initiative fokussiert auf Verbesserungen in kundennahen Funktionen

Ziele

- Verbesserung der Zusammenarbeit von Sales, Customer Service und Trade Management, z.B. Verbesserung der Prozesse und dadurch mehr Zeit für die Arbeit mit Kunden
- Bessere Information und besserer Zugang zu Informationen für den Sales – z.B. neues Tool "QlikView"
- Stärkung der Zielgenauigkeit des Sales im Hinblick auf die spezifischen Stärken von Hapag-Lloyd im Markt
- Verbesserung der Personalabdeckung in Bereichen mit hoher Belastung
- Steigerung des Ertrags von Hapag-Lloyd

Auf Basis der H1 2015-Zahlen erwartet Hapag-Lloyd eine deutliche Rentabilitätssteigerung in 2015

Prognose für 2015

Transportmenge	Weitgehend unverändert
Frachtrate	Moderat rückläufig
EBITDA	Deutlich steigend
Operatives Ergebnis¹⁾	Deutlich positiv
Liquiditätsreserve	Weiterhin angemessen

Kommentare

- Trend für 2015 basierend auf Proforma-Einbindung der CCS-Zahlen für 2014 – einmalige Volumen- und Rateneffekte werden im Trend jedoch nicht berücksichtigt
 - CCS-Transportmenge in 2014: 1.924 TTEU
 - CCS-Frachtrate 2014 (durchschnittl): 1.174 USD/TEU
- Im konsolidierten Geschäftsbericht wird CCS erst ab dem 2. Dezember berücksichtigt (d.h. ein Monat)

1) EBIT bereinigt

STRENG VERTRAULICH

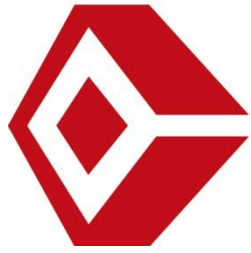
Diese Präsentation wird Ihnen auf vertraulicher Basis zur Verfügung gestellt. Die Weitergabe dieser Informationen an andere Personen, die Nutzung von Daten Dritter oder die Wiedergabe dieser Informationen, sei es als Ganzes oder in Auszügen, ist ohne die vorherige schriftliche Zustimmung von Hapag-Lloyd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

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

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

Der Inhalt dieser Präsentation entspricht der derzeitigen Rechtslage und spiegelt die derzeitige Geschäfts- und Finanzlage von Hapag-Lloyd wider, die Änderungen und der Prüfung durch Wirtschaftsprüfer unterliegt, und unterliegt den jeweils geltenden Rechtsvorschriften. Die Verbreitung dieser Präsentation kann in bestimmten Ländern gesetzlichen Beschränkungen unterliegen. Personen, die in den Besitz dieser Präsentation gelangen, müssen sich selbst über solche Beschränkungen informieren und diese beachten. Insbesondere darf diese Präsentation nicht in den Vereinigten Staaten von Amerika, Australien, Japan oder Kanada verbreitet werden.

Diese Präsentation stellt kein Verkaufsangebot und keine Aufforderung zur Abgabe eines Kaufangebots für Wertpapiere in den Vereinigten Staaten von Amerika, Deutschland oder einem anderen Land dar. Weder diese Präsentation noch die darin enthaltenen Angaben bilden die Grundlage eines Angebots oder einer Zusage irgendeiner Art oder eine verlässliche Basis im Zusammenhang mit einem Angebot oder einer Zusage irgendeiner Art. Diese Präsentation stellt insbesondere kein Verkaufsangebot und keine Aufforderung zur Abgabe eines Kaufangebots für Wertpapiere von Hapag-Lloyd in den Vereinigten Staaten von Amerika dar. Wertpapiere von Hapag-Lloyd dürfen ohne eine Registrierung bzw. diesbezügliche Ausnahmeregelung von den Registrierungsanforderungen nach dem US-Wertpapiergesetz von 1933 (*U.S. Securities Act of 1933*) in seiner geltenden Fassung nicht in den Vereinigten Staaten von Amerika angeboten oder verkauft werden. Hapag-Lloyd beabsichtigt kein öffentliches Angebot und keine Platzierung von Wertpapieren in den Vereinigten Staaten von



Sprinkenhof

Uns bewegen Immobilien

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen

Partner der FHH

Partner der FHH
Beteiligungen FHH
Organigramm
Geschäftsbereiche
KIM
ISZ
TIM
Projektbeispiele
Kennzahlen

- ▶ aufgrund ihrer **privatwirtschaftlichen Struktur** und **jahrzehntelanger Erfahrung** (gegründet 1927) verfügt die Sprinkenhof GmbH über eine **große Kompetenz** zur Verwaltung und Bewirtschaftung von Büro- und Gewerbeimmobilien
- ▶ **Bündelung des städtischen Bedarfs** an Flächen durch professionellen Marktzugang
- ▶ als **kompetenter Partner und Berater der FHH** plant, steuert und optimiert sie Projekte im Interesse der Stadt

Beteiligungsübersicht FHH

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

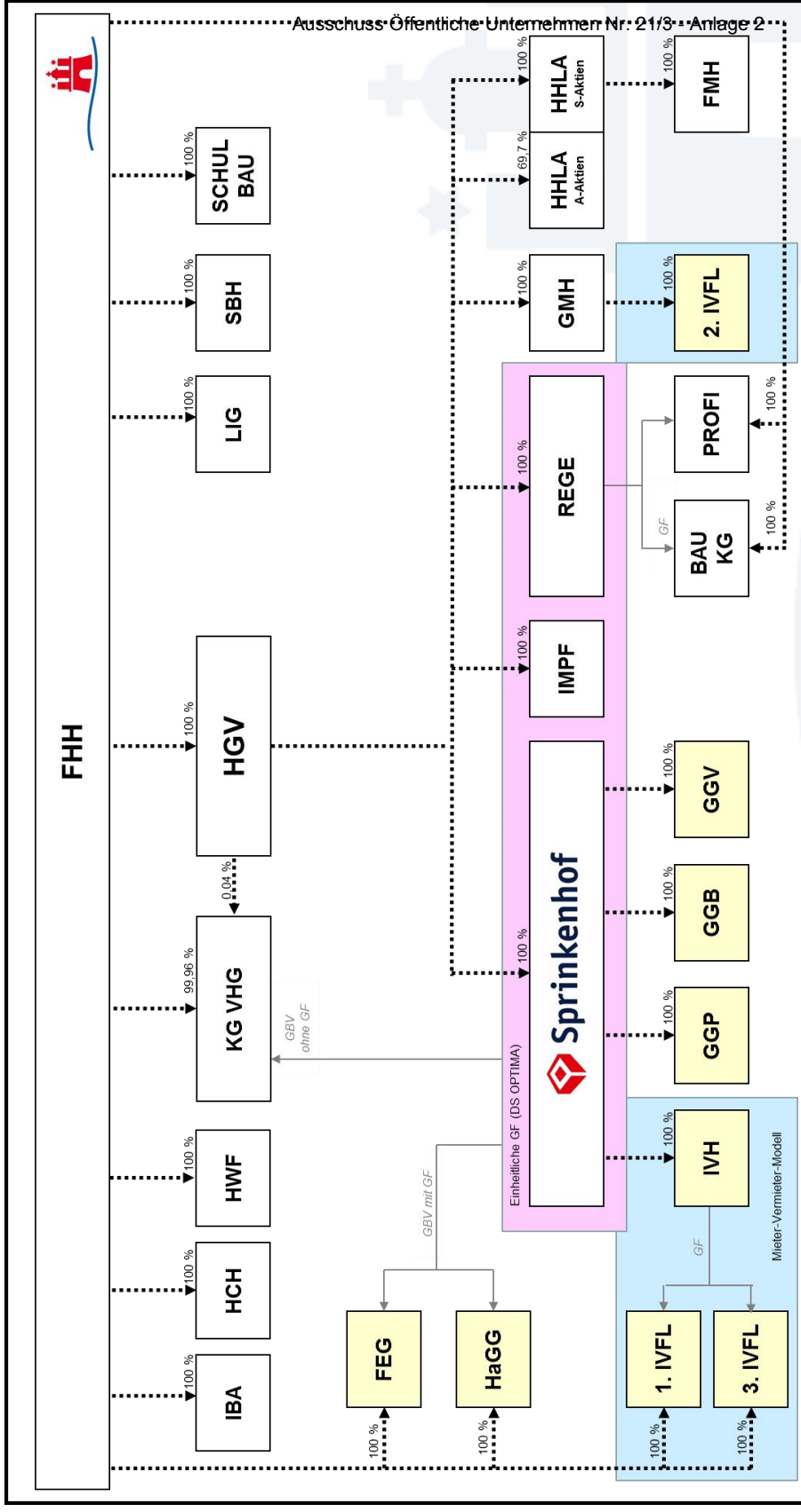
KIM

ISZ

TIM

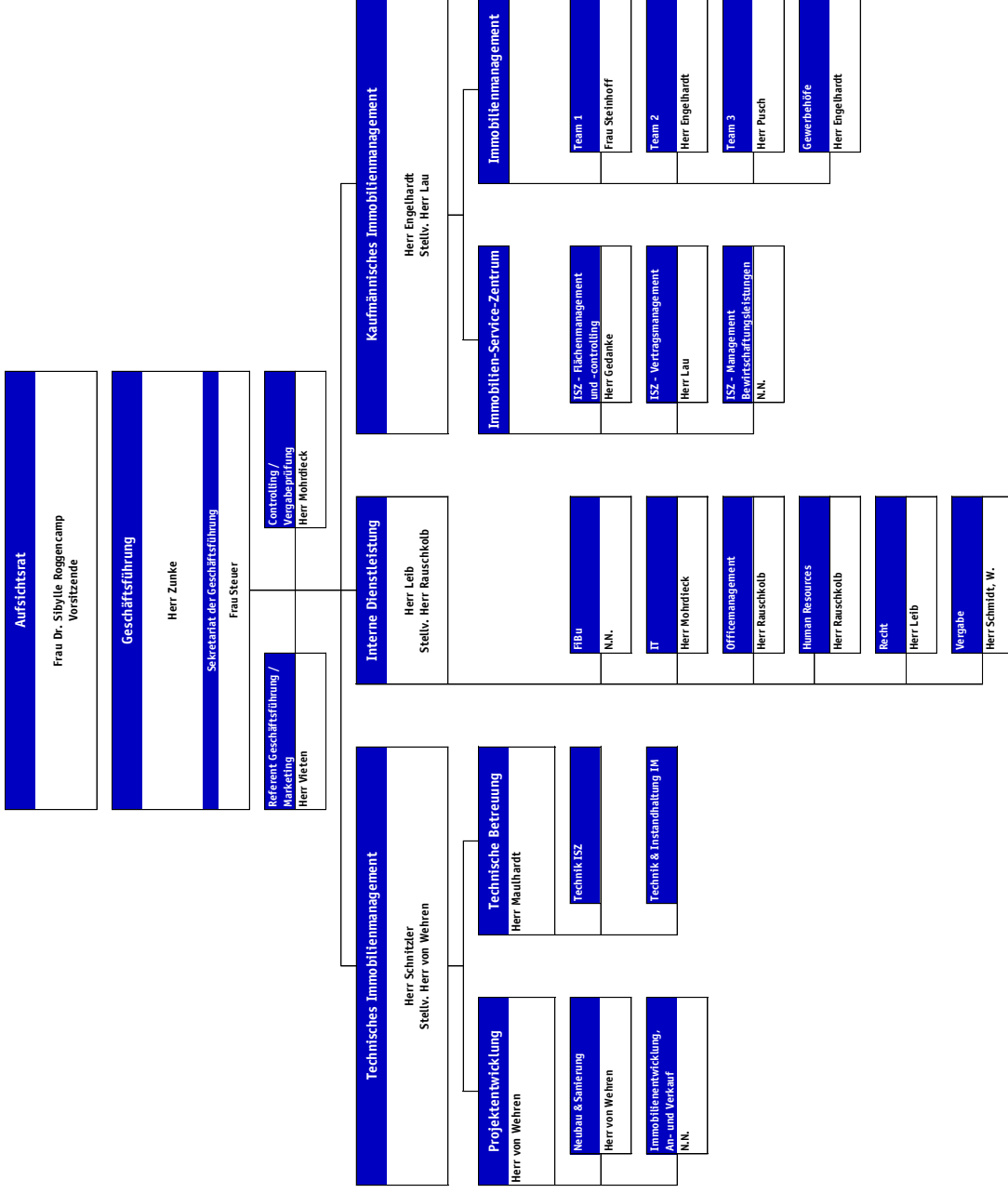
Projektbeispiele

Kennzahlen



Organigramm Sprinkenhof

Partner der FHH
Beteiligungen FHH
Organigramm
Geschäftsbereiche
KIM
ISZ
TIM
Projektbeispiele
Kennzahlen



Sprinkenhof VZÄ

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

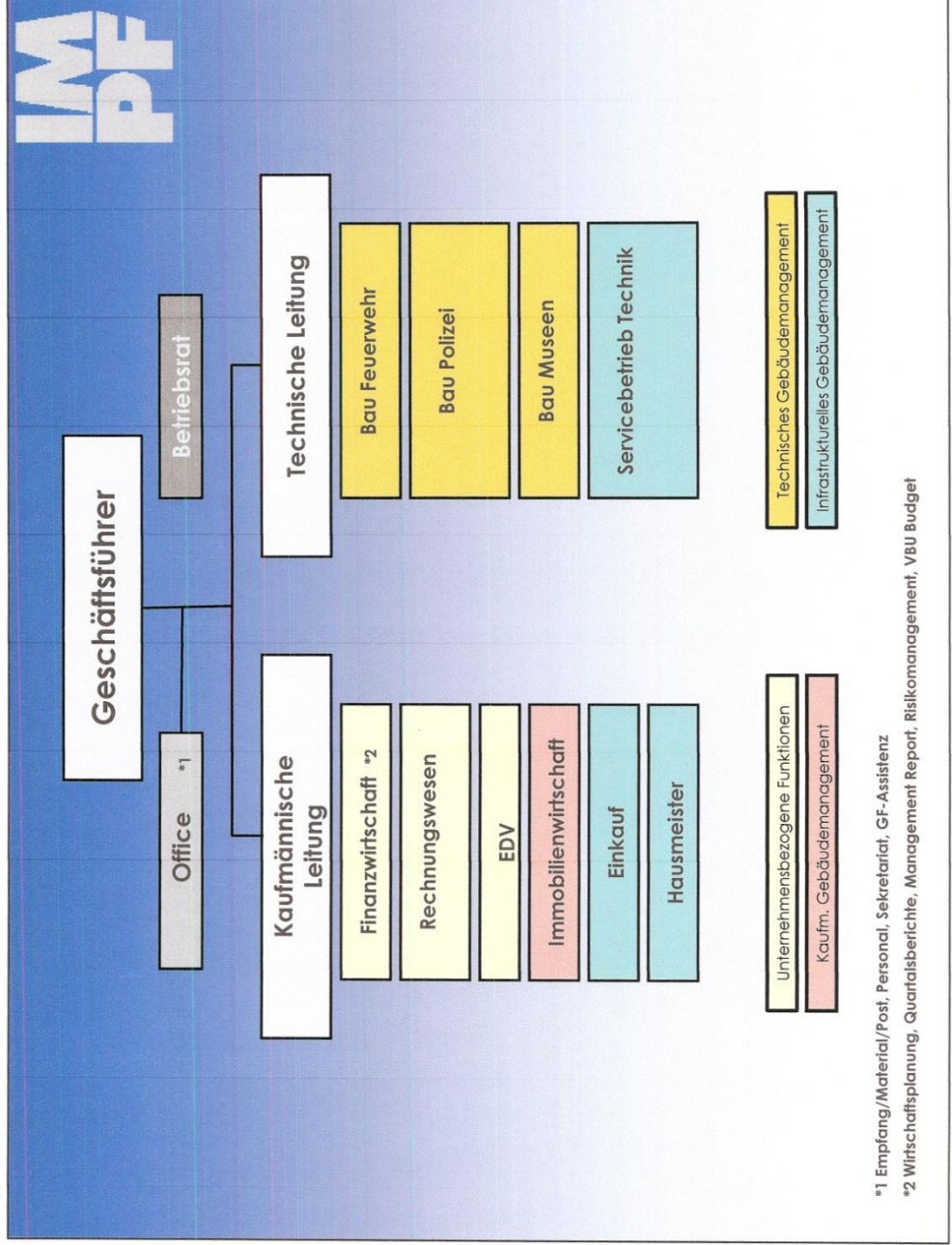
Kennzahlen

	VZÄ 2012		VZÄ 2013		VZÄ 2014		VZÄ 2015	
	Plan	Ist 12/2012	Plan	Ist 12/2013	Plan	Ist 12/2014	Plan	Prognose
Geschäftsleitung	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	1,00	2,00	2,00
Prokurist	1,00	1,00	1,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
AT	4,00	3,00	5,00	6,00	6,00	6,00	8,00	6,00
Entgeltgruppe 15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Entgeltgruppe 10 - 14	42,94	41,77	44,77	45,42	46,42	47,50	50,90	49,90
Entgeltgruppe 8 - 9	19,67	19,69	21,04	22,12	20,37	21,20	22,20	22,68
Entgeltgruppe 7	12,00	11,00	11,50	11,50	11,25	12,00	11,00	12,00
Entgeltgruppe 3 - 6	15,88	15,93	15,93	13,93	15,93	14,71	14,71	14,71
Entgeltgruppe 2	4,23	3,42	4,23	3,47	3,47	2,37	2,90	2,37
	101,72	97,81	105,47	104,44	105,44	104,78	111,71	109,66

Ausschuss Öffentliche Unternehmen Nr. 21/3 - Anlage 2

Stand: 31.12.2014
 VZÄ: Vollzeitäquivalent

Organigramm IMPF



Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen

Operative Geschäftsbereiche

Die Sprinkenhof GmbH unterteilt sich in **zwei operative Bereiche**, die zusammen mit dem Bereich der internen Dienstleistung die Gesamtorganisation der Sprinkenhof ergibt.

▶ **KIM** Kaufmännisches Immobilienmanagement

▶ **TIM** Technisches Immobilienmanagement

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen

KIM – Aufgaben und Ziele

- ▶ **Vermietung** der gesellschaftsrechtlichen und der angemieteten stadteigenen Immobilien
- ▶ **Bewirtschaftung** und **Verwaltung** gemäß Managementverträgen
- ▶ Vermeidung bzw. **Reduzierung von Leerständen**
- ▶ **Anmietung** für städtische Einrichtungen (Behörden, Ämter)
- ▶ **Instandhaltung** des Immobilienbestandes
- ▶ Erstellung von **Betriebs- und Heizkostenabrechnungen**

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen

KIM - Faktencheck

- ▶ **3.678** Objekte
- ▶ **8.458** individuelle Mietverträge
- ▶ **3.581** unbebaute Grundstücke
- ▶ **65** Pachthöfe sowie **995** Streupachtflächen
- ▶ **4.340** Stellplätze in **6** Parkhäusern
- ▶ **10** Gewerbehöfe geschäftsbesorgend für die HaGG
- ▶ Mieterträge in 2014: ca. **45,6 Mio. €**

Stand: 31.12.2014

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

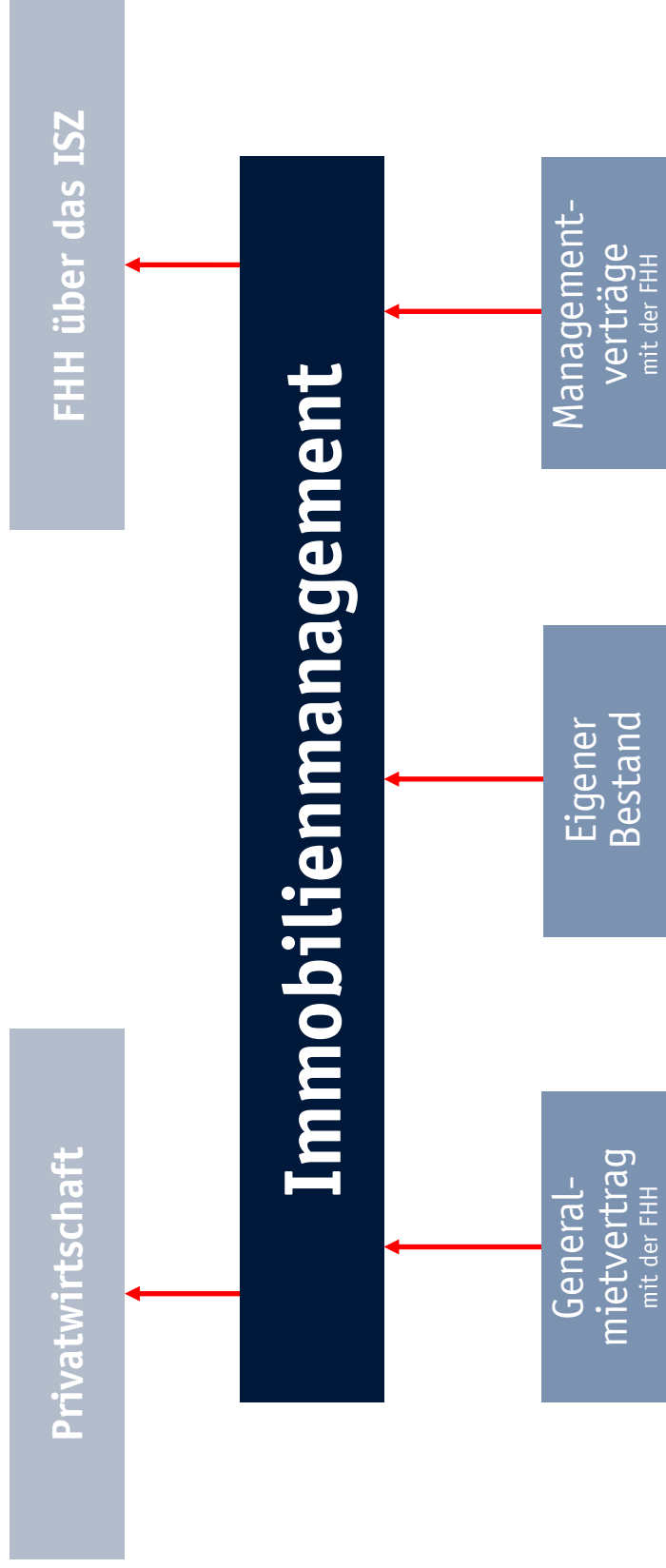
TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen

KIM

Partner der FHH
Beteiligungen FHH
Organigramm
Geschäftsbereiche
KIM
ISZ
TIM
Projektbeispiele
Kennzahlen



ISZ - Aufgaben und Ziele

Partner der FHH
Beteiligungen FHH
Organigramm
Geschäftsbereiche
KIM
ISZ
TIM
Projektbeispiele
Kennzahlen

- ▶ **zentraler Dienstleister** und Ansprechpartner zur Anmietung von Büro- und Gewerbeflächen für die FHH
- ▶ **zentrale Steuerung der Mieteraufgaben** und des Portfolios führt zu Bündelung von Know-How sowie Leerstandsvermeidung
- ▶ **Synergie-Effekte** durch ganzheitliches Gebäudemanagement
- ▶ **starke Marktpositionierung** der FHH gegenüber privaten Anbietern
- ▶ **Benchmarkfähigkeit und Kostentransparenz** bei der Gebäudenutzung
- ▶ **Optimierung** des Raum- und Flächenbedarfes sowie eine gesteigerte Effizienz der Gebäudebewirtschaftung

ISZ - Faktencheck

- ▶ **1.465.565 m²** angemietete Gesamtfläche
- ▶ **814 Mietverträge** mit der FHH
- ▶ **190 Mio. €** Gesamt-Miete p.a. 2014
- ▶ **Umsatz 2014: ca. 632 T€**

Stand: 31.12.2014

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

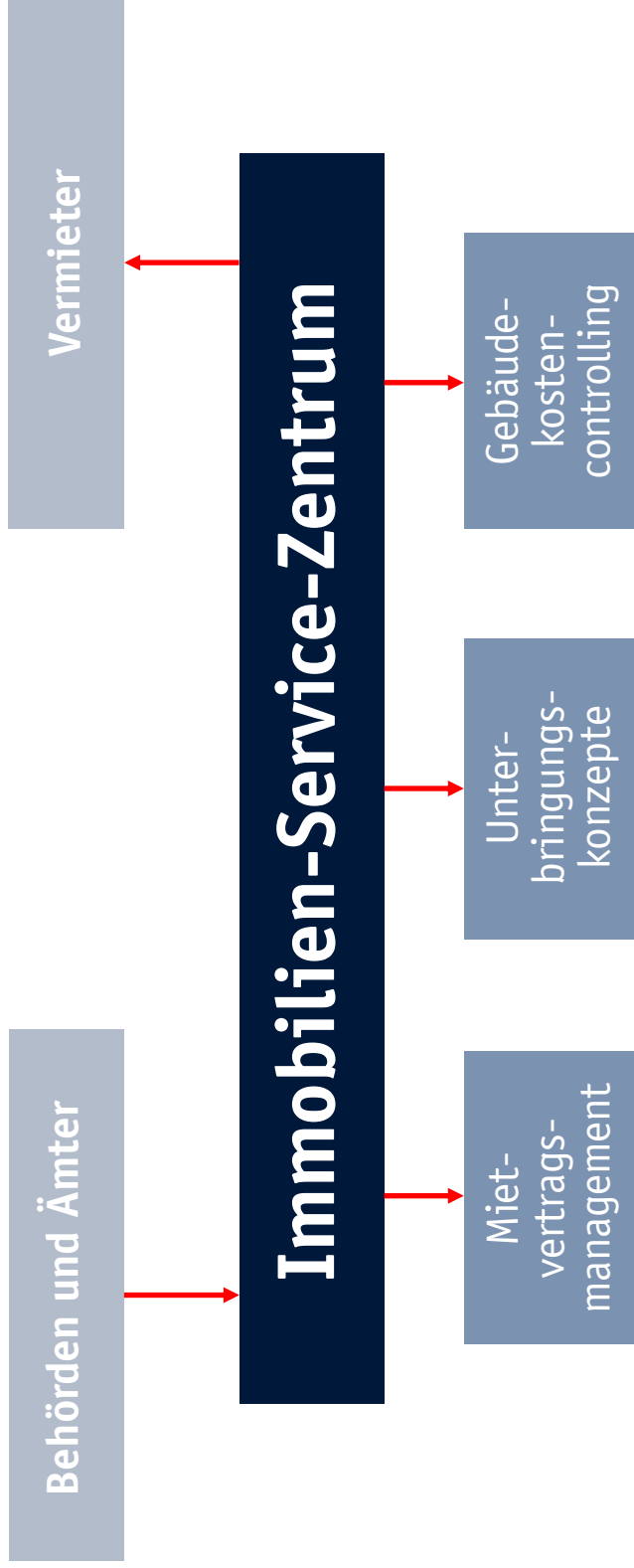
ISZ

TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen

ISZ



Partner der FHH
Beteiligungen FHH
Organigramm
Geschäftsbereiche
KIM
ISZ
TIM
Projektbeispiele
Kennzahlen

TIM – Aufgaben und Ziele

Partner der FHH
Beteiligungen FHH
Organigramm
Geschäftsbereiche
KIM
ISZ
TIM
Projektbeispiele
Kennzahlen

- ▶ **Gebündeltes Know-How** im Hochbau
für alle Arten von Neubauvorhaben oder Sanierungen
- ▶ **Projektentwicklung und -steuerung** sowie **Hochbaurealisierung**
- ▶ **Kostenoptimierung** durch ganzheitliches Gebäudemanagement
- ▶ **Lebenszyklusbetrachtung** für die Neu- und Sanierungsbauten nach
Fertigstellung
- ▶ **Benchmarkfähigkeit und Kostentransparenz**
im Neubau/Sanierung
- ▶ **Planungs- und Baucontrolling**
- ▶ **Mieterausbauten**

TIM - Projektentwicklung

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

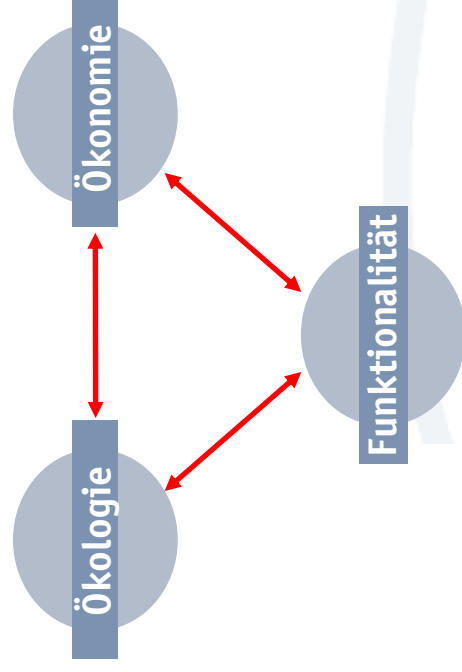
Projektbeispiele

Kennzahlen

- ▶ In der **Projektentwicklung** werden für die FHH Immobilienkonzepte entwickelt und realisiert, um zukünftigen Nutzungen individuell Rechnung zu tragen.

- ▶ **Nachhaltiges Bauen**

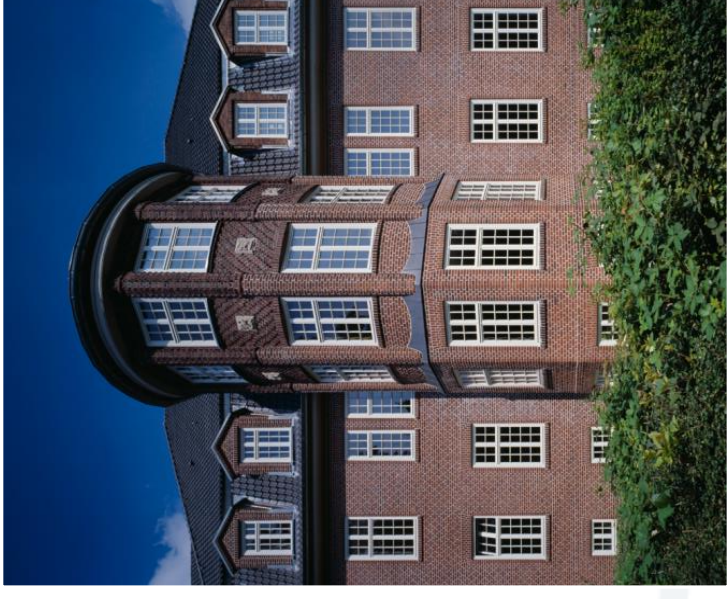
Einbeziehung und Abwägung der drei Dimensionen durch Bündelung aller beteiligten Fachdisziplinen um ökologisch verträglich, ökonomisch sinnvoll und soziokulturell verantwortlich zu bauen.



Kunst- und Mediocampus Finkenau

Sanierung & Neubau

- ▶ Neubau des Studios sowie Sanierung Dach & Fach und Umbau für universitäre Zwecke
- ▶ Finkenau 35 in 22081 Hamburg
- ▶ Zeitraum: 2005-2012
- ▶ ca. 10.450 m² NGF zzgl. Dachausbau 729 m²
- ▶ Auftraggeber: Behörde für Wissenschaft und Forschung
- ▶ Baukosten: ca. 33 Mio. €
- ▶ Problem: Laufender Betrieb Medienausbildung;
Denkmalschutz
Umgestaltung von Geburtsklinik zu Mediocampus



Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen

Neubau Rathausforum Harburg

Neubau

- ▶ Knoopstraße/Ecke Julius-Ludowieg-Straße
- ▶ Bauzeit: 2010-2012 (WBZ und SDZ)
- ▶ ca. 8.050 m² BGF
- ▶ Bauherr: Sprinkenhof GmbH im Auftrag des Bezirksamtes Harburg
- ▶ Baukosten: ca. 20,5 Mio. €
- ▶ Herausforderung: Kostensicherheit sowie EnEV 09
- ▶ Ergebnis: Einhaltung des Kostenrahmens,
Unterschreitung EnEV 09 um 60 %



Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen

Neubau/Sanierung TUHH

Sanierung & Neubau

- ▶ Ehemalige Kaserne auf dem Schwarzenberg
- ▶ Zeitraum: 2010-2012
- ▶ ca. 10.170 m² BGF
- ▶ Auftraggeber: Behörde für Wissenschaft und Forschung
- ▶ Baukosten: ca. 24 Mio. €
- ▶ Problem: Schwammbefall

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

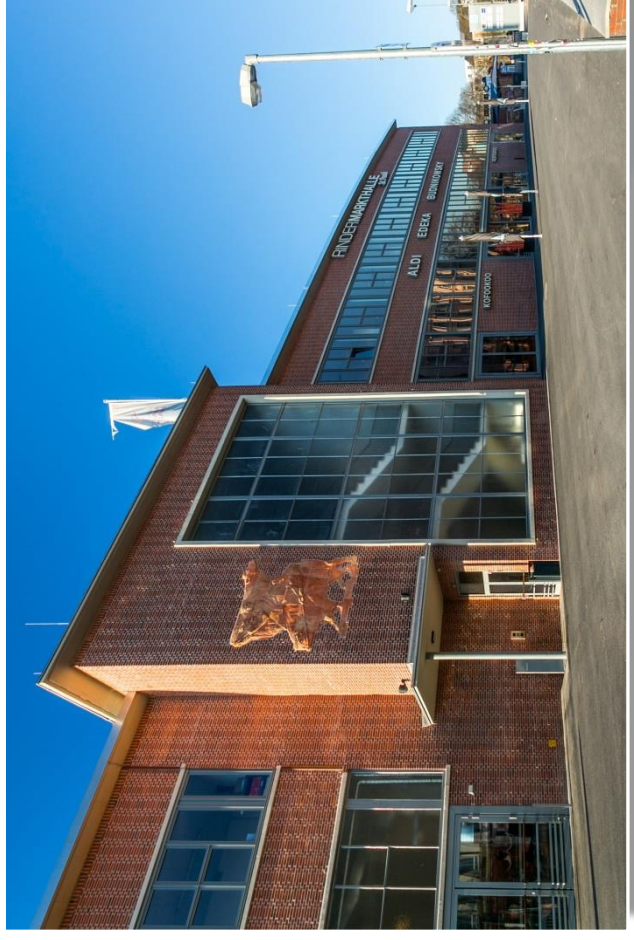
Kennzahlen



Revitalisierung Rindermarkthalle

Sanierung

- ▶ Ehemalige Rindermarkthalle auf St. Pauli
- ▶ Bauzeit: ab 2012
- ▶ ca. 17.269 m² BGF Hallenfläche; bebaute Gewerbefläche ca. 29.213 m²
- ▶ Auftraggeber: Finanzbehörde
- ▶ Baukosten: ca. 10,2 Mio. € netto zzgl. Investition EDEKA
- ▶ Problem: Interessengruppen



Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

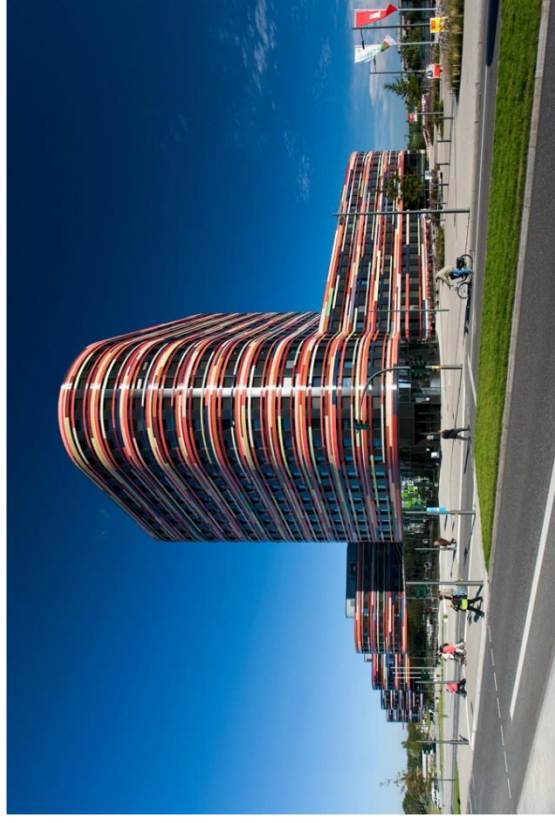
Projektbeispiele

Kennzahlen

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Neubau

- ▶ Masterplan Mitte Wilhelmsburg 2013/2013+
- ▶ Bauzeit: 2010-2013
- ▶ ca. 61.123 m² BGF
- ▶ Bauherr: Sprinkenhof GmbH
- ▶ Baukosten: ca. 192 Mio. €
- ▶ Herausforderung: Planungs- und Bauzeit – Eröffnung IBA/IGS im April 2013 sowie DGNB Zertifizierung in Gold
- ▶ Ergebnis: Kosten- und Zeitrahmen eingehalten



Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen

Bistro Vorsetzen

Neubau

- ▶ Die Sprinkenhof ist beauftragt worden, im Rahmen der Erneuerung des Hochwasserschutzes ein kleingastronomisches Gebäude zu errichten.
- ▶ Fertigstellung: 2015
- ▶ ca. 120 m² BGF
- ▶ Bauherr: Sprinkenhof GmbH
- ▶ Nutzer: Drittmietler
- ▶ Baukosten: ca. 1,1 Mio. €



Partner der FHH
Beteiligungen FHH
Organigramm
Geschäftsbereiche
KIM
ISZ
TIM
Projektbeispiele
Kennzahlen

Stadtteilhaus Horner Freiheit

Neubau

- ▶ Das Stadtteilhaus entsteht zentral in Horn an der U-Bahnhaltestellen Horner Rennbahn neben der Parkplatzfläche Am Gojenboom und beinhaltet eine Zusammenführung bisheriger sowie zusätzlicher Angebote aus stadtteilnahen Initiativen.
- ▶ Geplante Fertigstellung: 2015
- ▶ ca. 1.800 m² BGF
- ▶ Bauherr: Sprinkenhof GmbH
- ▶ Nutzer: Bezirksamt-Mitte als Hauptmieter
- ▶ Voraussichtliche Baukosten: ca. 4,6 Mio. €



Partner der FHH	
Beteiligungen FHH	
Organigramm	
Geschäftsbereiche	
KIM	
ISZ	
TIM	
Projektbeispiele	
Kennzahlen	

RHF-Harburg Kundenzentrum KUZ - 3. BA

Neubau

- ▶ Im Rahmen des Neubauvorhabens Rathausforum Harburg ist der Neubau eines dritten Gebäudeteils in einem weiteren Bauabschnitt für das Bezirksamt Harburg im rückwärtigen Bereich des Harburger Rathauses vorgesehen.
- ▶ Geplante Fertigstellung: 2017
- ▶ ca. 3.500 m² BGF
- ▶ Bauherr: Sprinkenhof GmbH
- ▶ Nutzer: Bezirksamt Harburg
- ▶ Voraussichtliche Baukosten: ca. 10,5 Mio. €

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen

Ausschuss Öffentliche Unternehmen Nr. 21/3 - Anlage 2



HfMT – Hochschule für Musik und Theater Sanierung

- ▶ Hierbei handelt es sich um die energetische Grundsanierung der Gebäudehülle der Trautwein-Gebäude (Ergänzungsbau aus den 60er Jahren) zur Sanierung der Haustechnik, Brandschutz-Ertüchtigungen, etc.
- ▶ Geplante Fertigstellung: 2017
- ▶ ca. 9.720 m² BGF
- ▶ Bauherr: Sprinkenhof GmbH
- ▶ Nutzer: HfMT
- ▶ Voraussichtliche Baukosten: ca. 29,0 Mio. €

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen



Projektplanung

Neubau & Sanierung

- ▶ **Neubau Zentrum für Studium und Promotion – TUHH**
- ▶ **Neubau & Sanierung Frauenhaus Rahlstedt**
- ▶ **Neubau Überseerestaurant**
- ▶ **Neubau HARBOR – Hamburg Advanced Research Centre for Bioorganic Chemistry**
- ▶ **Neubau Rathauspavillons**
- ▶ **Sanierung Philosophenturm**
- ▶ **Sanierung Wiesendamm**
- ▶ **Neubau & Sanierung Große Freiheit**
- ▶ **Neubau Gewerbehof Offakamp**
- ▶ **Neubau Jung von Matt**

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen

Ausgezeichnet: Unsere Projekte

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen



► ZOB Hamburg

Award in 2006 für herausragende Ingenieurleistungen



► „Eiswürfel“ Jungfernstieg

Auszeichnung in 2008 für vorbildlichen Neubau



► Neubau Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Zertifikat in Gold in 2014 für Nachhaltiges Bauen



Bauwerk des Jahres

- ZOB Hamburg, 2003
- Kindertagesstätte Damkowskikehre, 1999
- Verringhof Wilhelmsburg, 1994

Kennzahlen GuV

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen

Ausgewählte Daten aus der GuV:

	Ist	Ist	Ist
	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
	T€	T€	T€
Umsatzerlöse	51.844	55.210	55.307
Bestandsveränderungen	1.002	-684	3.042
andere aktivierte Eigenleistungen	333	487	526
Sonstige betriebliche Erträge	3.090	6.178	4.552
Materialaufwand	31.371	35.605	39.266
davon Aufwand für bezogene Lieferungen und Leistungen	29.120	33.284	37.030
Personalaufwand	6.116	6.875	7.145
davon für Altersversorgung	294	538	468
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	3.266	3.648	3.000
Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.679	3.839	3.389
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	25	58	51
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	16	4	9
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	4.905	5.152	4.939
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	6.973	6.134	4.917
außerordentliches Ergebnis	-60	-60	60
Steuern	33	-40	-1
Gewinnabführung	6.880	6.114	4.887
Jahresergebnis	0	0	0

Kennzahlen Bilanz

Partner der FHH
 Beteiligungen FHH
 Organigramm
 Geschäftsbereiche
 KIM
 ISZ
 TIM
 Projektbeispiele
 Kennzahlen

Ausgewählte Bilanzdaten:

	Ist	Ist	Ist
	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2014
	T€	T€	T€
Anlagevermögen	118.936	125.238	129.802
Umlaufvermögen	11.462	14.583	15.723
Eigenkapital	6.486	6.486	6.486
davon gezeichnetes Kapital	3.769	3.769	3.769
davon Rücklagen	2.717	2.717	2.717
Sonderposten für Investitionszuschüsse	0	0	254
Rückstellungen	7.908	8.664	8.897
davon für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	6.035	6.598	7.222
Verbindlichkeiten	115.395	123.969	128.377
davon Verbindlichkeiten über 5 Jahre	84.387	77.685	93.935
Bilanzsumme	130.430	139.841	144.942

Mehrjahresübersicht

Partner der FHH
 Beteiligungen FHH
 Organigramm
 Geschäftsbereiche
 KIM
 ISZ
 TIM
 Projektbeispiele
 Kennzahlen

	Plan		Plan		Plan		Plan	
	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2019	31.12.2019
	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€
Umsatzerlöse	53.741	53.815	50.334	50.287	50.512			
Bestandsveränderungen	-231	-220	-709	110	114			
andere aktivierte Eigenleistungen	465	748	280	65	3			
Sonstige betriebliche Erträge	4.934	3.983	3.988	3.934	3.939			
Materialaufwand	33.802	33.834	29.447	29.677	29.835			
davon Aufwand für bezogene Lieferungen und Leistungen								
Personalaufwand	7.776	7.905	8.060	8.221	8.367			
davon für Altersversorgung	368	369	371	377	379			
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen	4.363	4.967	5.059	5.316	5.669			
Sonstige betriebliche Aufwendungen	3.927	2.661	2.411	2.459	2.561			
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	46	45	45	45	45			
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	0	0	0	0	0			
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	6.128	6.119	6.250	6.236	6.220			
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	2.959	2.886	2.712	2.533	2.461			
außerordentliches Ergebnis	403	-60	-60	-60	-60			
Steuern	0	0	0	0	0			
Gewinnabführung	3.362	2.826	2.652	2.473	2.401			
Jahresergebnis	0	0	0	0	0			

SAP Projektstatus

Partner der FHH

Beteiligungen FHH

Organigramm

Geschäftsbereiche

KIM

ISZ

TIM

Projektbeispiele

Kennzahlen





Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!