

Antrag

**der Abgeordneten Dr. Roland Heintze, Olaf Ohlsen, Hjalmar Stemmann,
David Erkalp, Nikolaus Haufler, Thomas Kreuzmann, Wolfhard Ploog,
Karin Prien, Hans-Detlef Roock (CDU) und Fraktion**

Betr.: Entwicklung einer maritimen Gesamtstrategie für HSH Nordbank, Hapag-Lloyd, Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft und Hamburg Port Authority („H4-Strategie“)

Die maritime Wirtschaft hat für die Stadt Hamburg eine herausragende Bedeutung. Der Hamburger Hafen ist mit 131 Millionen Tonnen Güterumschlag der größte deutsche und der zweitgrößte europäische Hafen. In den Hafenbetrieben arbeiten fast 40.000 Beschäftigte und somit in etwa so viel wie in der gesamten Bauwirtschaft der Stadt. Die Steuereinnahmen aus dem maritimen Bereich liegen bei bis zu 800 Millionen Euro pro Jahr, was fast einem Zehntel der Gesamtsteuereinnahmen entspricht.

Vier dominierende maritime öffentliche Unternehmen

Die dominierenden öffentlichen Unternehmen in diesem Wirtschaftsbereich sind die HSH Nordbank als weltgrößter Schiffsfinanzierer mit einem maritimen Kreditvolumen von rund 17 Milliarden Euro, Hapag-Lloyd mit seinen 152 Schiffen, die Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) mit ihren drei großen Terminals und die Hamburg Port Authority (HPA) als zentrale Hafenbehörde. Alle vier Unternehmen werden von der Stadt vollständig beziehungsweise teilweise kontrolliert. Hamburg hat somit von der Finanzierung bis zum Abtransport der Güter erheblichen Einfluss und somit auch eine besondere Verantwortung für den maritimen Sektor.

Ungewisse Zukunftsaussichten

Die Lage dieser Unternehmen ist oberflächlich betrachtet ruhig. Diese Ruhe täuscht jedoch: Durch Auflagen der EU-Kommission musste sich die HSH Nordbank verpflichten, ihre Bilanzsumme um über 60 Prozent auf 82 Milliarden Euro zurückzufahren und sich bei neuen Schiffsfinanzierungen nicht unter den weltweiten Top 3 zu bewegen. Nachdem bereits Mitte 2011 ein Volumen von rund 78 Milliarden Euro (davon ein Viertel Schiffskredite) erreicht und somit Wachstumspotenzial vorhanden war, ist die Kernbank aktuell über das Ziel hinaus geschossen und weist eine Bilanzsumme von nur noch 69 Milliarden Euro auf. Aber nicht nur im Bestandsgeschäft zieht sich die Bank aus dem Bereich Shipping zurück – beim Neugeschäft tritt die Schiffsfinanzierung hinter alle anderen Bereiche zurück und nimmt mittlerweile nur noch den letzten Rang ein. Bei Hapag-Lloyd zeichnet sich durch massiven Konkurrenzdruck und weiterhin niedrige Charterraten keine positive Entwicklung ab. Es ist unklar, wann wieder eine Dividende ausgeschüttet wird und wie sich die künftigen Eigentumsverhältnisse ausgestalten. Die HHLA wird in diesem Jahr weniger Gewinn machen als erwartet, die ausbleibende Elbvertiefung belastet ihre Zukunftsaussichten. Die HPA wird spätestens ab 2015 keine Einnahmen aus der sogenannten HHLA-Milliarde mehr verbuchen können – die sich anschließende Finanzierung aus dem städtischen Haushalt kann mit bislang geplanten 100 Millionen Euro jährlich den Wegfall voraussichtlich nicht kompensieren.

Entscheidender Zeitraum liegt vor uns – Senat bleibt passiv

Der Jahreswechsel 2014/2015 stellt für alle Unternehmen einen entscheidenden Zeitraum dar. So steht bei der HSH Nordbank Ende 2014 voraussichtlich die Beihilfeentscheidung der EU-Kommission mit gegebenenfalls neuen Auflagen an. Bis zum 31. Dezember 2014 hat die TUI das Recht, bei Hapag-Lloyd einen Börsengang zu fordern und so die Eigentümerstruktur grundlegend zu ändern. In Sachen Elbvertiefung beginnt das Gerichtsverfahren im Sommer 2014, bei Erfolg kann später mit der Ausbaggerung begonnen werden. Bei der HPA läuft Ende 2014 die sogenannte HHLA-Milliarde aus. Ab diesem Zeitpunkt erfolgt die Finanzierung wieder über Steuergelder, wobei die Bürgerschaft im Herbst 2014 mit dem neuen Haushalt über deren endgültige Höhe entscheidet. Anstatt für den Zeitraum 2014/2015 Vorsorge in Form einer Gesamtstrategie zu treffen, bei der unter anderem die Zukunft der vier dominierenden Unternehmen HSH Nordbank, Hapag-Lloyd, HHLA und HPA („H4-Strategie“) beschrieben wird, beschränkt sich der Senat zurzeit auf eine passive Rolle und lässt die Dinge „laufen“. Die Wettbewerbsfähigkeit Hamburgs, seine Stellung als maritimes Drehkreuz, tausende Arbeitsplätze und Steuereinnahmen in Millionenhöhe sind deshalb gefährdet. Die Bürgerschaft sollte sich dieses zentralen Themas deswegen annehmen.

Die Bürgerschaft möge beschließen:

Der Senat wird ersucht,

1. bis zum 31. März 2014 der Bürgerschaft einen ausführlichen Zwischenbericht zu geben über
 - a. den aktuellen Stand der Verhandlungen mit der EU-Kommission bezüglich der HSH Nordbank, insbesondere im Hinblick auf die von CDU und SPD im Juni 2013 beantragte Prüfung, ob eine Änderung der EU-Vorgaben zugunsten von relevanten Projekten und Finanzierungen im Schifffahrtssektor möglich ist,
 - b. die Planungen des Senat hinsichtlich Hapag-Lloyd, inklusive einer Einschätzung zur angestrebten oder erwarteten Eigentümerstruktur und einer aktualisierten Exit-Strategie,
 - c. die erwartete Dauer des Gerichtsverfahrens unter Berücksichtigung der europarechtlichen Implikationen und die Bedeutung der verzögerten oder sogar ausbleibenden Elbvertiefung für den Hafen und somit auch die HHLA und Hapag-Lloyd, inklusive eines „Worst-Case-Szenarios“ und
 - d. die geplante Finanzierung der HPA nach Wegfall der sogenannten HHLA-Milliarde und deren Auskömmlichkeit,
2. darauf aufbauend der Bürgerschaft bis zum 30. September 2014 eine Gesamtstrategie zur Zukunft des maritimen Sektors, insbesondere aber auch der HSH Nordbank, von Hapag-Lloyd, der HHLA und der HPA vorzulegen und
3. die Beteiligung Hapag-Lloyd durch einen unabhängigen Gutachter im Hinblick auf einen Börsengang oder eine mögliche Veräußerung an einen Dritten bewerten zu lassen.