

## **Bericht**

### **des Haushaltsausschusses**

über die Drucksache

**19/3049: Mittelbare Beteiligung der HGV an der Hapag-Lloyd AG unter veränderten Bedingungen (Senatsmitteilung)**

Vorsitz: **Thies Goldberg (i.V.)**

Schriftführung: **Dr. Peter Tschentscher**

#### **I. Vorbemerkung**

Die Drucksache wurde am 11. Juni 2009 auf Antrag der SPD-Fraktion durch die Bürgerschaft an den Haushaltsausschuss überwiesen. Dieser befasste sich in seiner Sitzung am 29. September 2009 abschließend mit der Drucksache.

#### **II. Beratungsinhalt**

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter stellten den aktuellen Sachstand dar. Die Verhandlungen mit dem Bund seien auf einem guten Weg. Der Lenkungsausschuss Unternehmensfinanzierung des Bundes sei mit dem Sanierungskonzept für Hapag-Lloyd einverstanden. Der Bundestagshaushaltsausschuss befasse sich in einem Folgeschritt mit dem Konzept. Des Weiteren habe eine weitere Sitzung der Kreditkommission in Hamburg stattgefunden. Die Kommission habe allen Vorlagen einhellig zugestimmt. Wenn alle diese Schritte durchgeführt worden seien, müsse der Lenkungsausschuss abschließend noch einmal zwecks Unterzeichnung tagen. Es sei erfreulich, dass alle Beteiligten zusammengearbeitet hätten. Sie boten an, weitere Details im Unterausschuss Öffentliche Unternehmen zu berichten. Man sei der Meinung, ein Scheitern der Sanierung hätte katastrophale Folgen für die Region und für den Standort Deutschland.

Die SPD-Abgeordneten erinnerten, man habe sich darauf verständigt, dass diese Beratung genutzt werden solle, um sich über die Kaufvertragsverhandlungen und über den Kaufpreis zu unterhalten. Bereits seit bekannt geworden sei, dass für das Jahr 2008 statt des erwarteten Gewinns in Höhe von 161 Millionen Euro ein Verlust in Höhe von 276 Millionen Euro zu verzeichnen sei, müsse die schwierige Lage der Reederei Hapag-Lloyd erkennbar gewesen sein. Wissenswert sei, wie die Anpassungsklausel für den Kaufpreis zu verstehen sei. Laut der Drucksache seien 437 Millionen Euro auszugleichen. Der dargestellte Ausgleich erscheine einem Ringtausch ähnlich.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erläuterten, der Kaufpreis habe für die Albert Ballin KG 1,19 Milliarden Euro betragen. TUI habe sich mit 910 Millionen Euro beteiligt, insgesamt sei ein Betrag in Höhe von 2,1 Milliarden Euro aufgewendet worden. Davon unabhängig habe ein Kaufpreisanpassungsmechanismus bestanden. Für den Fall, dass Hapag-Lloyd mit Gewinn abgeschlossen hätte, dieser Gewinn aber aufgrund des bestehenden Ergebnisabführungsvertrages der TUI noch zugestanden hät-

te, wäre er vom Kaufpreis in Abzug gebracht worden. Im Gegensatz zu der beim Abschluss des Kaufvertrages erwarteten Entwicklung habe sich eine gegenteilige Situation ergeben, danach sei nicht nur ein Verlust für 2008 in Höhe von 161 Millionen Euro, sondern zusätzlich auch eine Fehlsomme für das anteilige Jahr 2009 – Januar und Februar – in Höhe von 276 Millionen Euro entstanden. Diese seien von TUI auszugleichen gewesen und daher zusätzlich in die Kasse von Hapag-Lloyd geflossen; über Beträge hinaus, die ohnehin hätten geleistet werden müssen. Im Kaufvertrag sei grundsätzlich geregelt worden, dass Hapag-Lloyd ohne Berücksichtigung von Schulden und von bestimmten Kassenbeständen habe übernommen werden müssen. Bei Vollzug des Kaufvertrages hätten sich daher 437 Millionen Euro zusätzlich als Liquidität bei Hapag-Lloyd befunden. Insofern habe es tatsächlich einen Liquiditätsringtausch gegeben. Diese Liquidität sei danach der BidCo zur Verfügung gestellt worden und mit dem Kaufpreis an die TUI zurückgeflossen.

Die SPD-Abgeordneten interpretierten dies als unterlassene echte Kaufpreisanpassung. Es sei vielmehr bei dem ursprünglichen Kaufpreis geblieben. Der zunächst ermittelte Unternehmenswert habe 4,3 Milliarden Euro betragen. Der Kaufpreis liege aufgrund der Verbindlichkeiten bei lediglich 2,1 Milliarden Euro. Interessant sei, ob sich die Verbindlichkeiten auf einen Betrag in Höhe von 2,2 Milliarden Euro belaufen hätten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, die Albert Ballin KG habe im September 2008 einen Unternehmenswert kalkuliert, der sich auf 4,45 Milliarden Euro belaufen habe. Davon seien die Kosten für die separat übernommenen Immobilien am Ballindamm und in der Rosenstraße in Höhe von 150 Millionen Euro in Abzug gebracht worden. Daraus resultiere ein Unternehmenswert von 4,3 Milliarden Euro. Davon abgerechnet würden Bankverbindlichkeiten in Höhe von 1,4 Milliarden Euro, Pensionsrückstellungen, weitere Verbindlichkeiten und Rückstellungen sowie ein Gesellschafterdarlehen der TUI. Daraus resultiere ein in Abzug zu bringendes Volumen von 2,2 Milliarden Euro. Der reine Ankaufswert habe sich auf 2,1 Milliarden Euro belaufen. Diese seien von den Beteiligten aufgewendet worden. TUI habe aufgrund des Kapitalmarkts Wert darauf gelegt, dass ein Unternehmenswert dargestellt werde, ohne Berücksichtigung von Schulden und Verbindlichkeiten. Für den Senat sei wiederum bedeutsam gewesen, welcher Kaufpreis für die reine Beteiligung aufgewendet werden müsse. Da man die Schulden mit übernommen habe, hätte man letztendlich den Unternehmenswert beglichen. Wirtschaftlich gesehen habe man das Eigenkapital des Unternehmens in Höhe von 2,1 Milliarden Euro gekauft.

Die SPD-Abgeordneten erinnerten, Ende 2008 sei der zusätzliche Bieter aus Singapur abgesprungen. Die Schifffahrtskrise sei damals bereits erkennbar gewesen. Es müsse daher absehbar gewesen sein, dass sich der Unternehmenswert von Hapag-Lloyd im Zuge dieser Krise vermindern könnte. Wissenswert sei, warum der Käufer Anfang 2009 nicht sein Wissen über die Verringerung des Unternehmenswertes eingebracht habe. Bei einer erneuten Unternehmensbewertung hätte sich herausstellen können, dass die Reederei nur noch 75 Prozent oder sogar 50 Prozent des Ausgangswertes wert gewesen wäre. Unter Berücksichtigung der anzurechnenden Verbindlichkeiten hätte dies dazu führen können, dass der Kaufpreis deutlich niedriger hätte angesetzt werden können. Von daher sei die Frage, warum es zu Beginn des Jahres 2009 keine echte Kaufpreisanpassung gegeben habe, berechtigt.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, das Hamburg Konsortium habe bis zum Schluss in einem echten Wettbewerbsverhältnis zur Neptune Orient Lines (NOL) gestanden, die erst einige Tage vor Vertragsabschluss in Anerkennung des zweiten Platzes ihr Angebot zurückgezogen hätten. Der NOL-Chef hätte aber TUI gegenüber kurz vor Vertragsabschluss versichert, sie hätten weiterhin zur Verfügung gestanden, sofern der Vertrag mit dem Hamburger Konsortium nicht zustande gekommen wäre. Insofern habe ein Wettbewerbspreis gezahlt werden müssen, der eine strategische Komponente für den Mehrheitserwerb beinhalte. Es sei zusätzlich aber auch ein Beitrag zur Standortsicherung. Vor diesem Hintergrund sei zu erwähnen, dass im September 2008 eine Marktabschwächung in dem Umfange, wie sie stattgefunden habe, nicht erkennbar gewesen sei, auch von den zu Rate gezogenen Gutachtern nicht. Die Unternehmensbewertung sei von der Investmentbank Warburg Bank und dem Schifffahrtsexperten Oliver Wyman zum Zeitpunkt des Erwerbs im Oktober 2008 gutachter-

lich mitgetragen worden. Der Kaufvertrag sei im Oktober geschlossen worden, der Vollzug habe sich wegen formaler Gründe hinsichtlich der Zustimmung der EU-Kommission verzögert. Wenn alle Voraussetzungen bereits im Oktober gegeben gewesen wären, hätte auch dann bereits der Kaufpreis beglichen werden müssen. Insofern sei TUI mit dem Kauf gut beraten gewesen, denn der Kaufvertrag enthalte aufgrund der starken Position von TUI keine Klauseln, die Anpassungen bei veränderter Geschäftslage vorgesehen hätten. Nur bei arglistiger Täuschung hätte man Möglichkeiten gehabt, also bei Vorlage falscher Informationen. Dies habe nach der sorgfältigen Unternehmensbewertung nicht angenommen werden können. Die Marktentwicklung habe niemand vorausgesehen. Gleichwohl seien in den Nachverhandlungen zu Beginn des Jahres 2009 Zugeständnisse von TUI erreicht worden, allerdings nicht hinsichtlich des Kaufpreises. Man habe aber erreicht, dass TUI einen Finanzierungsschirm über Hapag-Lloyd gespannt habe, der die Übernahme der Anteile überhaupt erst ermöglicht habe. TUI habe sich sehr engagiert gezeigt und bereits in der Zwischenfinanzierung überproportional über ihren Anteil in Höhe von 143 Millionen Euro hinaus insgesamt 215 Millionen Euro aufgewendet. TUI habe sich des Weiteren bereit erklärt, Darlehen in hybrides Kapital umzuwandeln und damit über einen sehr langen Zeitraum ihre Forderungen – der Finanzierungsschirm habe 1,4 Milliarden Euro umfasst – zins- und tilgungsfrei gestreckt. Das beinhalte massive Ausfälle für TUI. Sie hätten sich zusätzlich bereit erklärt, 700 Millionen Euro Darlehen in hybrides Eigenkapital umzuwandeln und weitere 227 Millionen Euro zu stunden. TUI habe sich sehr verantwortlich für die Stabilisierung von Hapag-Lloyd gezeigt. Hamburg sei Minderheitseigner mit 23 Prozent. Es sei gemeinsam mit den anderen Anteilseignern, ein international erfolgreicher Logistikunternehmer, Banken und Versicherer, agiert worden. Entscheidungen seien im Verbund mit diesen renommierten Wirtschaftsunternehmen getroffen worden. In dieser Krise sei es vorteilhaft gewesen, keinen höheren Anteil an Hapag-Lloyd zu halten, denn ein höherer Anteil hätte auch eine deutliche Erhöhung der Eigenkapitalzufuhr durch die Stadt bedeutet.

Die CDU-Abgeordneten äußerten sich erstaunt über die von der SPD-Fraktion geführte Diskussion um den Kaufpreis. Es scheine, als habe die SPD-Fraktion vergessen, in welcher Situation man sich zum Zeitpunkt des Kaufs befunden habe.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE meinten, die von der SPD-Fraktion aufgeworfene Fragestellung sei zutreffend. In der Zeit zwischen dem Vertragsabschluss und seiner Rechtswirksamkeit hätten sich große Veränderungen in diesem Marktsegment ergeben. Sie seien aber auch der Meinung, dass man in diesem Zeitraum gut über die Veränderungen informiert worden sei. Sie schätzten die seinerzeitigen Verhandlungen als vernünftig ein. Weitere Zugeständnisse von TUI seien nicht zu erwarten gewesen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bedankten sich für diese Feststellungen.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE warfen aber ein, Bilanz zu ziehen müsse gestattet sein. Man habe umfangreiche Abstriche vom Unternehmenswert hinnehmen müssen. Ein wichtiger und sehr kniffliger Aspekt sei gewesen, dass die Banken zwischen Vertragsabschluss Ende 2008 und deren Rechtswirksamkeit im März 2009 die Chance über die ihnen zustehenden Generalklauseln ergriffen hätten, aus bestimmten Finanzierungsoperationen auszusteigen. Finanzierungen hätten neu aufgebaut werden müssen. Die augenblickliche Situation stelle sich so dar, dass sich die öffentliche Hand mit den Bürgschaften und ihrem Anteil am Unternehmen überproportional engagiere. Die Banken seien außen vor, so stelle man fest, wenn man sich die Verzinsungen, die in Rechnung gestellt würden, im Vergleich zu den Konditionen, die die EZB der öffentlichen Hand gewähre, anschau. Das sei schmerzlich. Bei Einsatz von öffentlichem Kredit im Falle solcher großen Sanierungsoperationen in der Größenordnung von über 2 Milliarden Euro müsse man über Änderungen nachdenken.

Die CDU-Abgeordneten erklärten, es solle nicht außer Acht gelassen werden, dass die Käufer, abgesehen von TUI, nicht vornehmlich ein wirtschaftliches Interesse verfolgt hätten. Hier sei es eher um ein patriotisches Investment gegangen. Für ein vergleichbares Investment hätten zum damaligen Zeitpunkt deutlich höhere Renditen erzielt werden können. Hinsichtlich der Fremdfinanzierung machten sie deutlich, den Banken könne nicht vorgeschrieben werden, zu welchen Konditionen Kredite zu ver-

geben seien; die gesetzlichen Grundlagen seien unter Basel II geregelt. Bei der Betrachtung der Kreditwürdigkeit von Unternehmen seien entsprechende Zinsmargen einzubauen, da im Zins eine Risikoprämie enthalten sei. Diese Risikoprämie berücksichtige die Chancen und Aussichten der Unternehmen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hoben hervor, die Banken seien verpflichtet, für die Dauer der Staatsbürgerschaft sämtliche bisher bestehende Kredite zins- und tilgungsfrei zu stellen. Dies habe für die 17 beteiligten Banken einen hohen dreistelligen Millionenbetrag bedeutet. Dass der staatsverbürgte Kredit seinerseits zinstragend sei, liege in der Natur der Sache begründet.

Die SPD-Abgeordneten stellten nicht in Abrede, dass der patriotische Gedanke, besonders in der Öffentlichkeit, eine große Rolle gespielt habe. Das führende Argument für die Zustimmung zum Rettungskonzept sei jedoch die wirtschaftliche Bedeutung von Hapag-Lloyd gewesen. Sie erinnerten sich sehr genau an die Historie der Beratungen zu Hapag-Lloyd und merkten an, wie schwierig es gewesen sei, über die vorliegende Drucksache beraten zu können, da dies mehrfach unterbunden worden sei. Daher sei erst jetzt eine Beratung über die Drucksache vom 7. Mai 2009 möglich. Mit Hinweis auf die vertraglichen Vereinbarungen vom Oktober 2008 und das ausstehende Closing, das sich bis zum Frühjahr 2009 hingezogen habe, fragten sie nach, wie es möglich gewesen sei, dass sich die Kühne Holding AG aus dem beschlossenen Vertragswerk habe ausklinken können, was wiederum zu einer Reduzierung ihrer Anteilssumme, zulasten von TUI, geführt habe. Weiterhin baten sie um Erläuterung, wann die Nachtragsvereinbarungen geschlossen worden seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, Inhalte der Verhandlungen zwischen TUI und der Kühne Holding AG seien ihnen nicht bekannt. Der vertraglich festgeschriebene Unternehmenswert von 4,45 Milliarden Euro sei augenscheinlich kein Dollpunkt für die TUI gewesen, ihren Anteil zu erhöhen. Das genaue Datum der geschlossenen Nachtragsvereinbarung habe man nicht präsent; Verhandlungen hätten im Januar und Februar, kurz vor Closing am 23. März 2009, stattgefunden.

Die CDU-Abgeordneten merkten an, die Stadt Hamburg habe sich aufgrund des übertragenden gesamtwirtschaftlichen Interesses für die Stadt am Ankauf Hapag-Lloyd beteiligt. Abgesehen von der TUI sei dies nicht das Interesse der übrigen Investoren gewesen. Sie äußerten ihr Unverständnis darüber, dass die Abgeordneten der SPD nicht bereit seien, dies anzuerkennen.

Die SPD-Abgeordneten erwiderten, die Gründe für die Zustimmung zu den Ankäufen hätten sie bereits ausgeführt. Das patriotische Argument stehe nicht im Vordergrund, wenn Risiken in Milliardenhöhe zulasten der Steuerzahler eingegangen würden. Auch wenn diese Sichtweise nicht von den Abgeordneten der CDU geteilt werde, ihrer Ansicht nach sei der Patriotismus ein Nebengesichtspunkt. Zum Vertragsablauf baten sie um Erläuterung, ob die Änderung der vertraglich vereinbarten Anteile nur durch eine gegenseitige freiwillige Vereinbarung zwischen TUI und der Kühne Holding AG möglich gewesen sei.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter bestätigten, der Vertrag sei in diesen Punkten geändert worden. Zusätzlich habe es hinsichtlich der zugesicherten liquiden Mittel von 200 Millionen Euro ein Kaufpreiszugeständnis von 35,4 Millionen Euro gegeben. Weiterhin habe die TUI auf die Verzinsung des Kaufpreises für die Monate Januar und Februar 2009 verzichtet; der Erlass habe einen Wert von 28,2 Millionen Euro dargestellt.

Die CDU-Abgeordneten nahmen Bezug auf die Ausführungen zur Zinsmarge und der Risikoabdeckung und erklärten, es sei zu beachten, dass die Banken sich nicht zu 100 Prozent über die EZB refinanzieren könnten. Die Refinanzierungsquote liege normalerweise zwischen 5 und 10 Prozent, der Rest sei über den Markt abzuwickeln.

Die Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE hoben hervor, zu der keynesianischen Politik gehöre ihrer Meinung nach zwingend das Instrument des zinslosen Notenbankkredites. Unter Berücksichtigung dieses Instrumentes, beispielsweise bei Hapag-Lloyd oder bei Opel, würden sich Sanierungsprozesse anders gestalten. Vor diesem Hintergrund würden sie es nicht als selbstverständlich ansehen, dass Zinsaufwendungen in der Natur der Sache begründet seien.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, die Situation verschiedener Gesellschaften, die sich mit der Stadt durchaus aus patriotischen Gründen verbündet hätten, müsse betrachtet werden. Die Gutachter hätten aufgezeigt, dass der Ausfall von Hapag-Lloyd einen Verlust von 20.000 Arbeitsplätzen und einen dramatischen Umsatzeinbruch im Hafen – aufgrund der Grand Alliance – bedeutet hätte, der zudem einen großen Einbruch der Zuliefererwirtschaft nach sich gezogen hätte. Hier sei es nicht ausschließlich um eine hamburgische Fragestellung gegangen, da der Standort Deutschland insgesamt betroffen sei. Es sei positiv anzumerken, dass sich Unternehmen aus Verbundenheit mit der Stadt Hamburg an der Albert Ballin KG beteiligt hätten. Gerade für Unternehmen, die nicht in der Schifffahrtsbranche tätig seien und sich nicht aus wirtschaftlichen Gründen beteiligt hätten, sei es besonders schwer gewesen, sich in der Krise zusätzlich zu engagieren. Daraus werde deutlich, dass das Konsortium zu einer Lösung beigetragen habe, die durch den Bund und das Land Hamburg ergänzt werde. Jede Aktion in dieser Krise habe sich an einer Alternative messen lassen müssen, die es jedoch nicht gegeben habe. Das Fehlen einer Alternative habe neben dem Bundesminister der Finanzen auch jede in der Bürgerschaft vertretene Fraktion erkannt. Dass die Opposition bereit gewesen sei, zur Rettung eines Unternehmens beizutragen, das ohne eigenes Verschulden in eine Krise geraten sei, stelle ihrer Ansicht nach ein Zeichen der Verantwortung in der parlamentarischen Demokratie dar. Der ganze Prozess sei von der Überzeugung geprägt gewesen, dass es am Ende eine Verständigung mit dem Bund geben werde. Dies habe sich mit der Bürgerschaftsverpflichtung bestätigt, die sich Bund und Land teilen würden. Sie hoben abschließend hervor, die große Lösung wäre ohne Mitwirkung des Bundes nicht zustande gekommen. Das Unternehmen habe nunmehr die Chance, sich zu regenerieren.

Die SPD-Abgeordneten erwiderten, es habe keine Alternative gegeben, andernfalls wäre diese formuliert worden. Gerade vor diesem Hintergrund habe der Vorschlag der Regierungsfractionen ihre Zustimmung getroffen, dies sei auch in der Debatte in der Bürgerschaft deutlich gemacht worden. Dennoch müsse der Anspruch geltend gemacht werden, über Kaufvertragsverhandlungen oder den Kaufvertragsverlauf informiert zu werden sowie kritische Fragen stellen zu dürfen. Dies sei jedoch erst jetzt ermöglicht worden. Mit Hinweis auf die patriotischen Gründe zeigten sie sich verwundert, dass sich Abgeordnete der Regierungsfractionen kritisch über den Unternehmer Kühne geäußert hätten, als dieser in der Rettungsphase vom vereinbarten Vorgehen abgewichen sei. Sie bezweifelten, dass es den beteiligten Unternehmen in der Rettungsphase im Wesentlichen um Patriotismus gegangen sei. Für ein Unternehmen, das Hunderte Millionen in Hapag-Lloyd investiert habe, sei es keine attraktive Variante, wenn das Unternehmen ein halbes Jahr später insolvent sei. Da rein wirtschaftliche Fragen entscheiden gewesen seien, hätten sie als Opposition das Recht, Fragen hinsichtlich der Kausalität zu stellen.

Der Vorsitzende merkte an, die Beratung über den Prozess der Kaufpreisfindung sei nicht verschleppt worden. Es sei auch nicht zutreffend, dass Sitzungen des Unterausschusses Vermögen und Öffentliche Unternehmen nicht stattgefunden hätten und die Beratung verhindert worden sei. Die Beratungen zu Hapag-Lloyd im Haushaltsausschuss und im Unterausschuss seien auf das aktuelle Thema Rettungskonzept reduziert worden. Weiterhin sei stets zugesichert worden, dass entsprechende Beratungen nachgeholt werden könnten. Dieser Zusicherung sei mit der heutigen Beratung Folge geleistet worden. Die Kritik seitens der SPD-Abgeordneten gehe daher ins Leere.

Die SPD-Abgeordneten hoben hervor, eine Debatte zur vorangegangenen Drucksache zu Hapag-Lloyd (Drs. 19/1575) sei im Frühjahr dieses Jahres gegen die Geschäftsordnung mit Mehrheitsbeschluss verhindert worden. In der fraglichen Sitzung sei es nicht, wie von den CDU-Abgeordneten erwähnt, um die Verschwiegenheit gegangen. Die betreffende Drucksache sei in den Unterausschuss Vermögen und Öffentliche Unternehmen überwiesen worden, ohne Fragen der Opposition zuzulassen. Dieses Vorgehen sei Anlass zur Verärgerung gewesen. Sie kritisierten an dieser Stelle erneut, dass über den Kaufvertrag keine frühere Debatte möglich gewesen sei, da insbesondere die Frage der Verbindlichkeit der Vereinbarungen vom Oktober 2008 erklärungsbedürftig gewesen sei.

Der Vorsitzende wies den Vorwurf, dass es in der erwähnten Sitzung einen Regelverstoß gegeben habe, deutlich zurück.

**III. Ausschussempfehlung**

*Der Haushaltsausschuss empfiehlt der Bürgerschaft, von der Drs. 19/3049 Kenntnis zu nehmen.*

Dr. Peter Tschentscher, Berichterstattung