



Freie und Hansestadt Hamburg

Erster Bürgermeister

Regierungserklärung des Ersten Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg Olaf Scholz vor der Hamburgischen Bürgerschaft

„Hapag-Lloyd – Zukunft einer der weltweit größten Reedereien in Hamburg“

29. Februar 2012

Frau Präsidentin,

meine Damen und Herren,

Hapag-Lloyd ist und bleibt eine Hamburger Reederei. Das, hoffe ich, wird die Bürgerschaft beschließen und sie kann es guten patriotischen Gewissens tun, denn diese sorgfältig vom Senat vorbereitete Entscheidung bringt Hapag-Lloyd sicher in den richtigen Hafen.

Hamburg ist bereits mit rund 735 Millionen Euro engagiert. Das entspricht einem Anteil von 23,6 Prozent. Wir wollen die Beteiligung der Stadt auf 36,9 Prozent erhöhen, nicht auf Dauer, sondern um ein für die Stadt und die Metropolregion wichtiges Unternehmen am Standort Hamburg zu sichern.

Das Unternehmen ist nach Containerkapazität die viertgrößte Reederei der Welt mit fast 6.900 Beschäftigten weltweit, davon 1.680 in Hamburg. Ich spreche über eine Reederei mit hoher technischer und logistischer Kompetenz, die nicht nur von Bedeutung für den Standort Hamburg ist, sondern für den Schifffahrtsstandort Deutschland und unsere Handelsflotte insgesamt.

Von den derzeit 149 Schiffen der Hapag-Lloyd fahren übrigens 55 unter deutscher Flagge und auch die zehn zurzeit neu gebauten Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 132.000 TEU werden ab 2012 unter deutscher Flagge fahren. Wobei nicht die Flagge das Entscheidende ist, sondern die Standards, die sie garantiert.

Der jetzige Senat muss das Engagement des Vorgängersensats fortsetzen, um es nicht im Nachhinein zu konterkarieren und sinnlos zu machen.

Lassen Sie mich die Vorgeschichte der jetzigen Entscheidung in aller Ruhe in Erinnerung rufen.

Als 2008 der TUI-Konzern Hapag-Lloyd an einen internationalen Konkurrenten veräußern wollte, haben wir in einer konzertierten Aktion das Albert Ballin Konsortium gegründet. Wir, das waren eine Reihe privater Investoren und die Stadt Hamburg, zu der Zeit von einem

anderen, in diesem Punkt richtig handelnden Senat regiert. Das Ziel war, Hapag-Lloyd als eigenständige Reederei mit Sitz in Hamburg zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Damals wie heute bestand die realistische Sorge, dass das Unternehmen unter den mehrheitlichen Einfluss eines strategischen Wettbewerbers geraten könnte. Dass auf diese Weise Hamburg als zentraler deutscher Reedereistandort geschwächt, der Geschäftssitz und das logistische Know-how der Hapag-Lloyd verlagert und, noch viel wichtiger: zentrale Verkehre und der damit verbundene Containerumschlag nicht mehr über den Hamburger Hafen und die Metropolregion abgewickelt werden. Direkt und indirekt geht es – so hat es der damalige Senat gesehen – um nicht weniger als 20.000 Arbeitsplätze.

Über die „Hamburger Lösung“ und die Zielsetzung der Stadt, das Albert Ballin Konsortium im Interesse der Zukunft des Wirtschaftsstandortes Hamburg zu unterstützen, ist in der Bürgerschaft mit viel Sachverstand, Verantwortungsbewusstsein und großer Ernsthaftigkeit beraten und diskutiert worden.

Damals wie heute ging es nicht um abstrakte Modelle einer „richtigen“ Ordnungspolitik, um philosophische oder gar wissenschaftliche Debatten über Staatsbeteiligungen. Sondern um die Wahrnehmung konkreter politischer Verantwortung für die Arbeitsplätze vor Ort und den Wirtschaftsstandort Hamburg. Die damalige Opposition hat daher die pragmatischen Zielsetzungen des Vorgängersensats geschlossen unterstützt.

Ein breiter politischer Konsens bestand auch, als im Jahr 2009 krisenhafte Entwicklungen an den Schifffahrtsmärkten auftraten. Umfangreiche Sanierungs- und Strukturmaßnahmen bei Hapag-Lloyd hätten bei längerer Krise für sich nicht ausgereicht. Im ersten Schritt hat sich Hamburg als Gesellschafter mit seinen Partnern im Albert Ballin Konsortium engagiert – im Zusammenwirken mit sehr großen Beiträgen auch der TUI. Im zweiten Schritt beschlossen die Bürgerschaft und der Bund daraufhin, der Hapag-Lloyd eine Landes- und Bundesbürgerschaft zur Absicherung weiterer Bankenlinien zu gewähren. Die Bürgerschaften hat das Unternehmen allerdings nicht mehr in Anspruch genommen, sondern 2010 wieder vollständig zurückgereicht.

Meine Damen und Herren,

von Beginn an ging es darum, stabile Gesellschafterstrukturen bei Hapag-Lloyd herzustellen. Eine Struktur von Anteilseignern, die sich der Standortsicherung verpflichtet fühlen – aber auch um den organisierten Rückzug der TUI, die sich auf das Tourismusgeschäft als Kerngeschäft konzentrieren wollte.

Da das Konsortium Albert Ballin 2008 nicht alle Anteile übernehmen konnte, behielt sich TUI damals das Recht vor, ihm die verbleibenden 33,3 Prozent bis zum 2. Januar 2012 vollständig zum Kauf anzudienen. Als diese Vereinbarung in 2008 geschlossen wurde, gingen die Beteiligten noch davon aus, dass zwischenzeitlich die Beteiligung eines strategischen Investors das vereinbarte Andienungsrecht gegenstandslos machen würde. Alternativ hätte ein Börsengang TUI einen Verkauf ihrer Anteile ermöglichen können. Wie Sie wissen, war ein Börsengang im Frühjahr des vergangenen Jahres vollständig vorbereitet.

Die Katastrophe in Japan und die erinnerlichen Turbulenzen an den Finanzmärkten haben dies verhindert.

Schon voriges Jahr hatte TUI dem Albert Ballin Konsortium ihre Beteiligung angeboten. Wir hatten abzuwägen, wie mit dieser Situation umzugehen sei. Denn die vollständige

Übernahme des gesamten TUI-Drittels wäre weder für die Hansestadt noch für die anderen Gesellschafter des Konsortiums finanziell vernünftig.

Wir haben klar gesagt, dass wir nicht alle restlichen Anteile übernehmen würden und nicht zu jedem Preis und, dass wir eine Andienung nicht fürchteten. Diese Karte hat TUI dann erwartungsgemäß Anfang Januar gezogen.

Klar ist: Eine vollständige Übernahme kam nicht in Frage. Andererseits würden bei einem Scheitern der Andienung für die TUI Anschlussrechte greifen, die es der TUI ermöglichen, ihr 33,3-prozentiges Anteilspaket an einen Dritten zu veräußern und dabei so viele Anteile der Albert-Ballin-KG mit zu verkaufen, wie nötig sind, um insgesamt eine Mehrheit an Hapag-Lloyd veräußern zu können. TUI hätte dann ein Mehrheitsverkaufsrecht! Und bei einem Verkauf der Mehrheit der Anteile ließe sich für TUI für ihr Paket ein wesentlich höherer Preis erzielen als für den Minderheitsanteil allein. Genau darum hatte sich TUI 2008 dieses Recht ausbedungen.

Strategisch gesehen könnte damit eine Situation vergleichbar mit derjenigen im Jahr 2008 entstehen. Und es gibt – heute wie damals – infrage kommende Käufer!

Richtig ist, dass wir nicht überstürzt handeln durften. Aber auch nicht zu spät! Was wäre, wenn sich in der zweiten Jahreshälfte ein Investor gemeldet hätte, um mit Hilfe von TUI 51 Prozent zu übernehmen? Dann hätten wir – um das zu verhindern – eine exorbitante Summe für die ganzen 33 Prozent hinlegen müssen. Sollten wir es darauf ankommen lassen?

Es ist leicht, heute zu bekunden, ein solcher Investor wäre nicht auf den Plan getreten. Weil wir das jetzt verhindern, muss derjenige, der solche Ratschläge gibt, nicht mehr fürchten, dass die Richtigkeit seines Ratschlags überprüft wird.

Es wäre gleichermaßen unklug, sich darauf zu verlassen, dass man jede negative Entwicklung aus einer Position als Minderheitsgesellschafter verhindern könnte. Gegenüber einem Mehrheitsgesellschafter wäre unser Hebel in vielen entscheidenden unternehmerischen Fragen – und da geht es eben um mehr als den formalen Sitz der Unternehmenszentrale – viel zu kurz.

Hapag-Lloyd darf nicht in falsche Hände geraten und Opfer eines globalen Monopoly werden!

Wer 2008 „a“ gesagt und dem ursprünglichen Engagement der Stadt zugestimmt hat, sollte jetzt auch „b“ sagen und Verantwortung für dieses Engagement übernehmen, auch um das bisherige Investment der Stadt von über 700 Millionen Euro plus Zinsen abzusichern. Übersehen wir nicht: wenn es einen anderen Mehrheitsgesellschafter gibt, ist auch der Wert unserer früheren Beteiligung gefährdet. Das schon jetzt investierte Geld würden wir vielleicht nie vollständig wieder sehen.

Deshalb haben wir intensive Gespräche im Kreise des Konsortiums geführt und mit der TUI verhandelt; lange und durchaus hart. Und wie schon gesagt, wir haben stets zu erkennen gegeben, dass wir auch nicht kaufen, wenn der Anteil zu groß ist und der Preis nicht stimmt. Und wir haben uns nicht unter Zeitdruck setzen lassen. Bis zuletzt war offen, ob es zu einer Verständigung über die Konditionen kommt.

Der Finanzsenator hat wiederholt im Ausschuss für öffentliche Unternehmen darüber berichtet, dass diese Verhandlungen laufen. Im Ergebnis haben wir erreicht, dass die Gefahr eines Mehrheitsverkaufs endgültig abgewendet ist.

Ich nenne die wesentlichsten Punkte:

- Die erzielte Verständigung sieht zunächst vor, dass ein hoch verzinstes TUI-Darlehen teils getilgt und im Umfang von 125 Millionen Euro durch das Albert Ballin Konsortium angekauft wird. Durch die anschließende Wandlung wird das Eigenkapital von Hapag-Lloyd weiter gestärkt.
- In einem weiteren Schritt haben die Verhandlungspartner vereinbart, dass das Hamburger Konsortium für 475 Millionen Euro 17,44 Prozent der Anteile von TUI übernimmt. Hieran beteiligen sich die HGV, Kühne und die beiden Hamburger Versicherungen Hanse-Merkur und Signal Iduna.
- Das Gesamt-Investment von Albert Ballin, das sich daraus ergibt, in Höhe von 600 Millionen Euro verteilt sich auf die Stadt mit 420 Millionen Euro, den Logistikerunternehmer Kühne mit 160 Millionen Euro sowie auf die Versicherungen Hanse-Merkur mit 13 Millionen Euro und Signal Iduna mit 7 Millionen Euro.
- Auf Grundlage dieser Verständigung verzichtet TUI auf ihr vertragliches Andienungs- und Mehrheitsverkaufsrecht.

Auch über den Kaufpreis, insbesondere über den zugrunde zu legenden Aktienkurs, haben die Stadt und die privaten Mitgesellschafter der ABKG mit der TUI verhandelt. Im Ergebnis wurde erreicht, dass der mit der TUI vereinbarte Preis einem Kurs von rd. 80 Prozent des errechneten Kurses zum Jahresende 2011 entspricht.

Meine Damen und Herren, mit diesem Verhandlungspaket haben wir einen fairen Interessenausgleich mit der TUI erreicht.

Es ist uns gelungen, das Mehrheitsverkaufsrecht aufzulösen, ohne die vollen zur Übernahme vorgesehenen 33,3 Prozent der TUI erwerben zu müssen. Es ist uns gelungen, mit der Ablösung des teuren Hybridkapitals die Voraussetzung dafür zu schaffen, dass das Ausschüttungspotenzial von Hapag-Lloyd künftig allen Gesellschaftern in Form von Dividenden zugute kommt.

Erreicht wurde dies nicht allein durch das Engagement der Stadt, sondern mit großen Beiträgen privater Partner des Albert Ballin Konsortiums: Kühne, Hanse-Merkur, Signal Iduna. Und ich sage ganz klar: Ohne die privaten Investoren und ihre Bereitschaft, ungefähr zu einem Drittel teilzunehmen, hätten wir uns nicht mit einem so hohen Anteil beteiligt.

Übrigens ist Kühne nach den Kapitalmaßnahmen mit insgesamt fast 925 Millionen Euro bei Hapag-Lloyd investiert und hatte neben den nunmehr vereinbarten 160 Millionen Euro bereits in 2011 als einziger Gesellschafter der ABKG eine Kapitalmaßnahme von 315 Millionen Euro finanziert. 315 plus 160, das sind 475 Millionen von Kühne in 2011 und 2012. 420 Millionen Euro sind jetzt das neue Gesamtinvestment der Stadt.

Kühne und die anderen Investoren rechnen wie wir. Und wer wie Kühne mit 925 Millionen Euro investiert ist, rechnet spitz und macht das nicht nur, weil er gern an einer Reederei beteiligt ist, sondern weil er es für wirtschaftlich vernünftig hält. Trotz der Liebe zu Hamburg und zur Schifffahrt, die das ja nicht ausschließt.

Durch die Veränderung der Anteilsverhältnisse gewinnt die Stadt ein weiteres Aufsichtsratsmandat. Da TUI den Aufsichtsratsvorsitz abgibt, werden wir hierdurch an der Spitze des Aufsichtsgremiums in Abstimmung mit den anderen ABKG-Gesellschaftern einen zukunftsweisenden Wechsel herbei führen können.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, das erhöhte Engagement der Stadt ist nicht auf Dauer angelegt. Wir wollen die Anteile der Stadt in einem absehbaren Zeitraum an seriöse Partner veräußern und/oder im Rahmen eines Börsengangs breit gestreut am Markt platzieren. Yes, we do want our money back.

Wir wollen eine stabile, zukunftsfähige Gesellschafterstruktur bei Hapag-Lloyd schaffen, die den Standort sichert und dem Vorstand die erforderliche Gestaltungsfreiheit gibt, um Hapag-Lloyd optimal im Wettbewerb zu positionieren.

Jetzt wo potentielle Investoren bei ihrem Einstieg nicht mehr auch noch das Problem mit lösen müssen, dass TUI aussteigen will, erweitert sich der Kreis der in Frage kommenden Interessenten.

Eins steht fest: Wir wollen mittelfristig wie bei früheren vergleichbaren Engagements der Stadt das eigene Investment zumindest haushaltsneutral wieder zurückführen.

Die geplanten Kapitalmaßnahmen kosten viel Geld: 420 Millionen Euro. Die HGV wird dafür temporär Kredite aufnehmen müssen. Aber es ist nur eine Bilanzverlängerung: Den Schulden steht ein Vermögenswert in gleicher Höhe gegenüber.

Wir können das verantworten, weil das Engagement zeitlich befristet angelegt und aus heutiger Sicht zu erwarten ist, dass die zusätzlichen Finanzierungskosten der HGV ab 2013 durch entsprechende Einnahmen aus Dividenden ausgeglichen werden können.

Darüber hinaus wurde für die jetzt neu zu erwerbenden Aktien im Gegenwert von rd. 150 Millionen Euro bereits jetzt schon zwischen der HGV und Kühne eine Option verhandelt: Danach könnten schon bis Mitte 2014 bis zu 5,5 Prozent der durch die HGV erworbenen Aktien an Kühne abgegeben werden.

Die Vereinbarungen mit der TUI sehen vor, dass die Verträge bis Ende März geschlossen werden müssen. Danach hat TUI das Recht von den Verträgen zurückzutreten und die eingangs skizzierten Andienungs- und Mehrheitsverkaufsrechte weiter zu verfolgen.

In der Drucksache, die der Senat vorige Woche beschlossen hat, wird die Bürgerschaft daher zeitnah um Zustimmung gebeten: zur Übernahme weiterer Anteile der Hapag-Lloyd durch das Albert Ballin Konsortium.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich bin überzeugt davon, dass wir nach ziemlich harten Verhandlungen ein gutes Ergebnis für die Stadt Hamburg, den Hamburger Hafen und Hapag-Lloyd erzielt haben.

Vielen Dank.