

Schriftliche Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Prof. Dr. Götz Wiese, Richard Seelmaecker
und Thilo Kleibauer (CDU) vom 25.09.23**

und Antwort des Senats

Betr.: Warum hat der Senat MSC als strategischen Partner für den Hamburger Hafen ausgewählt?

Einleitung für die Fragen:

Am Mittwoch, 13.9.2023 hat die Mediterranean Shipping Company (MSC) aus Genf mit der Freien und Hansestadt Hamburg als größtem Anteilseigner der HHLA einen Deal geschlossen. MSC bietet 16,75 Euro in bar je Aktie. Sofern die Genfer Reederei nach Vollzug des Übernahmeangebots und der Einbringung 100 Prozent der A-Aktien hält, wird Hamburg mit 50,1 Prozent und MSC mit 49,9 Prozent am Grundkapital beteiligt sein.

Das Unternehmen wird mit seiner strategischen Beteiligung erheblichen Einfluss gewinnen. Unter anderem ist das Tochterunternehmen TiL an über 70 weiteren Terminals weltweit beteiligt. Außerdem deckt das Unternehmen mit seinen Beteiligungen auch die in Hamburg bisher von anderen Unternehmen abgedeckten Teile der Wertschöpfungskette ab, wie zum Beispiel Binnenschiffe, Bahnverkehr, Lkw und Warenlager.

Wichtige strategische Partner Hamburgs, darunter die Hapag-Lloyd AG, die HHLA-Belegschat und andere relevante Stakeholder sowie führende Experten haben mit Zweifel und Befremden auf das Vorgehen des Senats reagiert.

Vor diesem Hintergrund fragen wir den Senat:

Einleitung für die Antworten:

Im Juni 2023 hat der Senat der Bürgerschaft mit dem Hafenentwicklungsplan 2040 strategische Ziele und planerische Grundzüge der künftigen Hafenentwicklung vorgelegt (siehe hierzu Drs. 22/12205). Ausgangspunkt sind tiefgreifende Veränderungen der globalen Wirtschaft, der maritimen Branche und damit einhergehende Anpassungsbedarfe für den Hamburger Hafen.

Die geplante strategische Partnerschaft zur Weiterentwicklung der Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) mit der Mediterranean Shipping Company SA (MSC) leistet einen Beitrag zur Erfüllung des im Hafenentwicklungsplan formulierten strategischen Ziels C5, wonach „Kooperationen zwischen Terminalbetreibern und Beteiligungen von Reedereien zu begrüßen und zu unterstützen (sind), wenn sie die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den Konkurrenzhäfen stärken und Ladungsaufkommen sichern.“

Während der Hafen unverändert in städtischer Hand bleibt, trägt die vorgesehene Partnerschaft zur Stärkung des Hafens bei, indem die größte Terminalbetriebsgesellschaft weiterhin als eigenständiges Unternehmen besteht und ihre Dienstleistungen unabhängig anbietet, zusätzlich aber zum Knotenpunkt des internationalen Logistiknetzwerks der MSC wird.

Der Senat hatte zuvor, vertreten durch die für Finanzen und Wirtschaft zuständigen Behörden, verschiedene Optionen für die Stärkung des Unternehmens und des Standortortes abgewogen und Gespräche mit anderen potenziellen strategischen Partnern geführt.

Mit der am 13. September 2023 angekündigten Transaktion wurde ein Weg gefunden, die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der HHLA und des Hamburger Hafens deutlich zu verbessern und gleichzeitig die Steuerung über das Unternehmen durch die Freie und Hansestadt Hamburg (FHH) sicherzustellen. Die HHLA wird auch in der Zukunft als selbständiges Unternehmen bestehen bleiben und insbesondere Hauptsitz, Management- und Stabsfunktionen sowie die wesentlichen Geschäftsaktivitäten in Hamburg beibehalten.

Die mit der MSC angestrebte langfristige strategische Partnerschaft umfasst zum einen Maßnahmen, die darauf abzielen, die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA auszubauen, insbesondere im Bereich der Hafenlogistik, sowie des Container-, Intermodal- und Logistiksegments. Als weitere Säule der strategischen Partnerschaft wird MSC eine neue deutsche Zentrale in Hamburg errichten. Darüber hinaus hat sich MSC verpflichtet, nach Anlaufen des Projekts, jährlich mindestens mehrere Hunderttausend TEU im Hamburger Hafen umzuschlagen. Ab dem Jahr 2031 sollen mindestens 1 Million TEU im Hamburger Hafen umgeschlagen werden. Durch diese Partnerschaft wird der Hafen auch für andere Reedereien und Wirtschaftsakteure deutlich attraktiver und kann über Hamburg hinaus ausstrahlend für den gesamten Bereich der Deutschen Bucht eine positive Wirkung erzielen.

Dabei gab es Mindestbedingungen, die im Interesse der FHH erfüllt werden mussten. Hierzu gehört, dass die FHH (über die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV)) Mehrheitseigentümerin bleibt. Darüber hinaus war es für die FHH in den Gesprächen unverzichtbar, dass die Mitbestimmung der Beschäftigten sichergestellt bleibt. Daneben spielten vor allem Standortfaktoren sowie die Ladungsmengenzusage eine Rolle. Allein MSC war bereit, zu diesen Konditionen die von der FHH angestrebte strategische Partnerschaft langfristig einzugehen. In den Verhandlungen mit MSC konnte ein Ergebnis erzielt werden, das im Interesse des Unternehmens, des Standortes und aller Beschäftigten ist und eine langfristige Partnerschaft begründet. In einem offenen Bieterverfahren wäre zu erwarten gewesen, dass das Unternehmen HHLA zum Gegenstand von Finanzmarkt-Spekulationen wird, die das Gelingen einer strategischen Kooperation insgesamt gefährdet hätten.

MSC beabsichtigt, die am Kapitalmarkt frei verfügbaren Aktien aufzukaufen und im Zuge der strategischen Partnerschaft zudem einen bislang städtisch gehaltenen Anteil entgeltlich zu übernehmen.

Als Zielstruktur ist vorgesehen, dass die FHH über die HGV als Mehrheits- und MSC als Minderheitsgesellschafterin ihre Anteile an der HHLA in einem Joint Venture bündeln. Die Parteien werden eine Gesellschaftervereinbarung abschließen. Darin wird unter anderem sichergestellt, dass die FHH (indirekt) durchgehend eine Mehrheitsbeteiligung an der HHLA hält. Die FHH behält das Vorschlagsrecht für den/die CEO und den Aufsichtsratsvorsitz.

Mit der geplanten Partnerschaft ist keine Veräußerung von Hafenflächen verbunden. Diese verbleiben wie bislang grundsätzlich in städtischer Hand. Die sogenannten S-Aktien (für den Teilkonzern Immobilien, in dem Lagerhäuser unter anderem im Bereich der Speicherstadt gebündelt sind) sind gleichfalls nicht Gegenstand der beabsichtigten Vereinbarung und verbleiben vollständig bei der FHH.

Aufgrund der vorgesehenen Governance-Struktur ist wie bislang auch künftig sichergestellt, dass eine Weitergabe von Kundendaten der HHLA oder verbundener Unternehmen an die Gesellschafter oder Dritte in diesem Zusammenhang nicht erfolgt.

Die Gesellschaftervereinbarung sieht Kündigungsmöglichkeiten frühestens nach 40 Jahren vor. Von dieser Kündigungsmöglichkeit kann die HGV Gebrauch machen, sollte MSC ihren Verpflichtungen nachhaltig nicht nachkommen. Für den Fall der Beendigung hat sich die FHH ein Rückkaufsrecht der Anteile an der HHLA zum Marktpreis vertraglich vorbehalten. Darüber hinaus besteht unter bestimmten Voraussetzungen die Möglichkeit einer außerordentlichen Kündigung und eines Rückkaufs der Anteile an der Joint-Venture-Company, sollte ein besonders schwerer Vertragsverstoß gegeben sein.

Die HHLA wurde 2007 im Rahmen eines Börsenganges teilprivatisiert und unterliegt damit wertpapierrechtlichen Bestimmungen. Die FHH verfügt über eine Mehrheit der Aktien. Frei verfügbare Anteile der HHLA können jederzeit am Kapitalmarkt gehandelt werden. Für die Abwägung einer strategischen Partnerschaft gelten andere Regeln als bei Kapitalgesellschaften oder anderen öffentlichen Unternehmen, für deren auch nur teilweisen Verkauf man ein Bieterverfahren durchführen könnte. Zur Wahrung der Kapitalmarktanforderungen und um etwaige Finanzmarktspekulationen zum Nachteil der Gesellschaft auszuschließen, mussten im Hinblick auf die geplante Transaktion und Partnerschaft vertragliche fixierte Bestimmungen zur Vertraulichkeit der Verhandlungen gewahrt werden, die eine Beteiligung Dritter ausschlossen. Dies entspricht einem für solche Geschäftsvorfälle üblichen Vorgehen.

Zu der vorgesehenen Transaktion sind die nächsten Schritte in der Pressemitteilung vom 13. September 2023 angekündigt, online abrufbar unter <https://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/17355816/2023-09-13-hafen-partnerschaft-msc>.

Die Transaktion steht unter dem Vorbehalt, dass alle erforderlichen Freigaben und Genehmigungen nach Außenwirtschaftsrecht und Kartellrecht erteilt werden sowie unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Hamburgischen Bürgerschaft, die durch den Senat im Weiteren mit einem entsprechenden Vorschlag befasst wird.

Soweit sich die Fragen auf das Unternehmen HHLA beziehen, wird darauf verwiesen, dass es sich bei der Gesellschaft um eine börsennotierte Aktiengesellschaft handelt, die Fragen ihrer Aktionäre aus aktienrechtlichen Gründen einheitlich auf der jährlichen Hauptversammlung beantwortet.

Im Übrigen sieht der Senat zum Schutz seines internen Beratungs- und Entscheidungsbereichs von weiteren Angaben ab (vergleiche BVerfG, Urteil vom 7.11.2017, 2 BvE 2/11, BVerfGE 147, 50-184, juris, Rn. 229).

Dies vorausgeschickt, beantwortet der Senat die Fragen wie folgt:

Frage 1: *Wann wurde im Senat zum ersten Mal über die Transaktion mit MSC beraten? Gibt es einen Senatsbeschluss über die Transaktion?*

Antwort zu Frage 1:

Der Senat wurde bisher noch nicht formell befasst. Ein Senatsbeschluss wird in zeitlicher Nähe zur Einreichung des Übernahmeangebots durch MSC bei der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) erfolgen.

Frage 2: *Welche Personen und Institutionen haben den Senat oder die Fachbehörden bei der Anbahnung des Geschäfts mit MSC wann beraten oder angesprochen? Bitte jeweils im Einzelnen auflisten: Investmentbank, Strategieberatung, kaufmännische und kartellrechtliche Beratung bezüglich Schifffahrtsmärkten und Häfen, kaufmännische und kartellrechtliche Beratung bezüglich Analyse des Spektrums möglicher Erwerbsinteressenten, Due Diligence bezüglich MSC et cetera.*

Antwort zu Frage 2:

Als Investmentbank ist Rothschild & Co Deutschland beauftragt. Die rechtliche Beratung einschließlich der kartellrechtlichen Beratung hat Allen & Overy LLP übernommen.

Frage 3: *Warum wurde die Beteiligung an der HHLA nicht ausgeschrieben? Wann und von wem wurde die Entscheidung, nicht auszuschreiben, getroffen?*

Frage 4: *Warum wurde die Hamburgische Bürgerschaft nicht im Vorwege über die Verhandlungen informiert?*

Frage 5: *Wurden das Bundeskanzleramt, das Bundeswirtschaftsministerium und/oder das Bundesfinanzministerium oder EU-Behörden über die Verhandlungen informiert?*

Wenn ja, bitte im Einzelnen angeben.

Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu Fragen 3, 4 und 5:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 6: *Laut Berichterstattung unter anderem des Norddeutschen Rundfunks (NDR) war auch die Reederei Hapag-Lloyd, an der die Freie und Hansestadt Hamburg über die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH 13,9 Prozent hält, interessiert, sich an der HHLA zu beteiligen (siehe <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Streit-um-HHLA-Deal-Was-Hapag-Lloyd-geplant-hatte,hhla490.html>). Gab es neben Hapag-Lloyd noch weitere Interessenten?*

Wenn ja, welche? Wann wurde vom Senat eine Vorauswahl getroffen? Aus welchen Gründen hat MSC den Vorzug vor anderen Interessenten erhalten? Bitte detailliert begründen. Wurde den übrigen Interessenten irgendwann mitgeteilt, dass die Verhandlungen nicht weitergeführt werden? Bitte im Einzelnen angeben.

Frage 7: *Wann hat der Senat zuletzt mit*
a) dem Vorstand der HHLA,
b) Hapag-Lloyd,
c) EUROGATE/EUROKAI beziehungsweise
d) der Freien Hansestadt Bremen
über die Veräußerung von Anteilen an der HHLA gesprochen?
Wurden diese Gespräche offiziell beendet?
Wenn ja, wann?
Wenn nein, warum nicht? Bitte im Einzelnen angeben.

Antwort zu Fragen 6 bis 7:

Der Senat ist zu Fragen der Hafenentwicklung, Investitionsvorhaben und zukünftigen Engagements mit allen relevanten Hafenakteuren im Gespräch, darunter auch mit allen im Hamburger Hafen gegenwärtig engagierten Terminalbetreibern und -anteileseignern. Ein Verkauf der Mehrheit an der HHLA oder ein Verlust an Mitbestimmung kam und kommt für den Senat zu keinem Zeitpunkt infrage. Angebote oder Gespräche, die diese Bedingung nicht erfüllten, wurden nicht weitergeführt. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 8: *Gab es eine kaufmännische und/oder rechtliche Beratung über die Transaktionsstruktur und den Umfang des Verkaufs von HHLA-Aktien? Bitte im Einzelnen darstellen.*

Antwort zu Frage 8:

Siehe Antwort zu 2.

Frage 9: *Wann genau wurden die Verhandlungen mit MSC geführt und welche Personen haben daran teilgenommen? Bitte entsprechend nach Datum, Ort, Teilnehmerinnen und Teilnehmern sowie Ergebnis des jeweiligen Gesprächs auflisten.*

Antwort zu Frage 9:

Im Frühjahr 2023 haben die Wirtschaftssenatorin und der Finanzsenator ein Kennenlerngespräch mit der MSC-Spitze in Hamburg geführt, dem ein vertiefter Austausch in Genf im Juni 2023 folgte.

Daran schloss sich eine längere Sondierungsphase an. Intensive Verhandlungen über ein Memorandum of Understanding (MoU) fanden im Sommer 2023 statt. Ein MoU wurde am 13. September 2023 um 7 Uhr morgens vor Bekanntmachung der Transaktion durch den Präses der Finanzbehörde der FHH und die Präses der Behörde für Wirtschaft und Innovation der FHH sowie MSC unterzeichnet.

Frage 10: *Wurde mit MSC oder anderen Personen eine Vertraulichkeitsvereinbarung getroffen?*

Wenn ja, welchen Wortlaut enthält diese Vereinbarung und welche Personen haben diese wann unterschrieben? Bitte Vertraulichkeitsvereinbarung der Antwort beifügen und ins Transparenzportal einstellen.

Frage 11: *Welche Verträge oder sonstigen Dokumente wurden mit MSC, dieser nahestehenden Personen oder Dritten im Zusammenhang mit der MSC-Transaktion vereinbart? Welche Personen haben diese gegebenenfalls wann unterschrieben? Bitte jeweils der Antwort beifügen und ins Transparenzportal einstellen.*

Antwort zu Fragen 10 und 11:

Im Zuge der Konkretisierung der Verhandlungen wurde am 11. Juli 2023, wie im Bereich solcher Akquisitionsvorgänge üblich, eine Vertraulichkeitsvereinbarung mit MSC abgeschlossen. Am 13. September 2023 wurde das Memorandum of Understanding (MoU) unterzeichnet, über das der Senat am selben Tag im Rahmen einer Pressekonferenz informierte. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 12: *Ist sichergestellt, dass MSC vollständig auf eigene Rechnung handelt? Ist sichergestellt, dass MSC die HHLA-Beteiligung weder mittelbar noch unmittelbar ganz oder teilweise an Dritte weitergeben kann?*

Antwort zu Frage 12:

Ja. Die Zusicherung, dass MSC auf eigene Rechnung handelt wird auch Gegenstand der Angebotsunterlage sein, die gegenüber der BaFin offenzulegen ist. Zudem wird in der Gesellschaftervereinbarung sichergestellt, dass MSC die HHLA-Beteiligungen nicht ohne Zustimmung der Hauptversammlung der Joint-Venture-Gesellschaft und damit nicht ohne Zustimmung der HGV als Gesellschafterin der Joint-Venture-Gesellschaft übertragen darf. Zudem ist eine übliche sogenannte Change-of-Control-Klausel vorgesehen.

Frage 13: *Wie sieht die Transaktionsstruktur für den Zusammenschluss mit MSC aus?*

Antwort zu Frage 13:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 14: *Hat MSC feste Zusagen für Investitionen in die HHLA, ihre Terminals oder sonstige Bereiche im Hamburger Hafen oder im Zusammenhang mit diesem gegeben? Wie setzen sich die Investitionen von MSC im Einzelnen zusammen, und wann soll die damit verbundene Liquidität jeweils fließen?*

Antwort zu Frage 14:

Im Rahmen der verabredeten strategischen Partnerschaft haben sich die Partner darauf verständigt, eine mittelfristige Investitionsplanung zu erstellen. Diese soll gemeinsam mit der HHLA und unter Einbezug der Konzerngremien erarbeitet werden. Die zukünftige gemeinsame Tätigkeit wird auf einen Businessplan und sogenannte Long-Term-Goals zum Erhalt und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der HHLA gestützt sein. Die Long-Term-Goals zielen auf die gesamte Geschäftstätigkeit der HHLA ab. Zudem wird MSC eine neue deutsche Zentrale in Hamburg errichten und jährlich mindestens mehrere Hunderttausend TEU im Hamburger Hafen umschlagen. Ab dem Jahr

2031 sollen mindestens 1 Million TEU im Hamburger Hafen umgeschlagen werden. Im Übrigen siehe Vorbemerkung.

Frage 15: *Hat der Senat in den Vereinbarungen irgendwelche finanziellen, rechtlichen oder sonstigen Zusagen gegenüber MSC oder sonstigen Dritten gemacht, die über die Einbringung beziehungsweise den Verkauf von HHLA-Anteilen in eine Erwerbsgesellschaft (Joint Venture) hinausgehen?*

Frage 16: *Insbesondere: Haben der Senat oder die HPA irgendwelche Zusagen über die Köhlbrandquerung oder die Sanierung der Infrastruktur im Hafen gemacht?*

Antwort zu Fragen 15 und 16:

Nein. Im Übrigen weist der Senat darauf hin, dass die Entwicklung, Erweiterung und Bewirtschaftung des Hamburger Hafens einschließlich der hierfür erforderlichen Schaffung einer öffentlichen Infrastruktur für alle Hafennutzerinnen und Hafennutzer gemäß HPA-Gesetz der Hamburg Port Authority (HPA) obliegt.

Frage 17: *Wurden mit MSC oder dem Joint Venture irgendwelche Vereinbarungen über METRANS beziehungsweise die mit dem Hafen verbundenen Schienen und Bahnen getroffen?*

Antwort zu Frage 17:

Die langfristige Entwicklungsperspektive („Long-Term-Goals“) (siehe Antwort zu 14) zielt auf die gesamte Geschäftstätigkeit der HHLA ab. Als Teil des Unternehmenszusammenschlusses und in Anbetracht der Langfristziele verpflichtet sich der Investor zudem, das Geschäft der Zielgesellschaft zu unterstützen, darunter auch die Terminals der Zielgesellschaft außerhalb Hamburgs und des Tochterunternehmens Metrans. Näheres hierzu regelt der Investitionsplan.

Frage 18: *Soll das Unternehmen HHLA im Ganzen erhalten bleiben, oder sind Teilveräußerungen denkbar oder in den Vereinbarungen mit MSC bereits angelegt?*

Antwort zu Frage 18:

Das Unternehmen HHLA soll im Ganzen erhalten bleiben. Teilveräußerungen sind nicht vorgesehen.

Frage 19: *Unter welchen Voraussetzungen kann das Joint Venture mit MSC wieder aufgelöst werden? Gibt es Optionsgestaltungen über die Aktien an der HHLA (Put- oder Call-Optionen)? Bitte im Einzelnen darstellen.*

Antwort zu Frage 19:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 20: *Welche Einnahmen erwartet der Senat durch den Verkauf der städtischen Anteile an MSC genau? Wann werden diese fällig?*

Antwort zu Frage 20:

Bei einem Angebotspreis von 16,75 Euro pro Aktie, zu dem auch die Übernahme der Anteile von der HGV erfolgen wird, wird die HGV voraussichtlich einen Erlös von rund 230 Millionen Euro erzielen. Der Kaufpreis ist fällig zum Closing.

Frage 21: *Welche Bewertung lag der Transaktion zugrunde? Welche Investmentbank/Transaktionsberatung hat den Senat bei der Wertfindung und -verhandlung beraten? Typischerweise werden bei Bewertungen von Unternehmen mehrere Bewertungsverfahren angewendet und ein Korridor für verschiedene Unternehmenswerte angegeben. Bitte im Einzelnen angeben.*

Frage 22: *Welchen Wert wurde bei der Unternehmensbewertung jeweils den Terminalbeteiligungen, den einzelnen Beteiligungsgesellschaften (unter anderem METTRANS) und den weiteren Vermögensgegenständen der HHLA zugemessen?*

Antwort zu Fragen 21 und 22:

Es wurden marktübliche Bewertungsmethoden angewendet, um eine Bewertung der HHLA relativ zum mit der MSC vereinbarten Angebotspreis vorzunehmen. Die Bewertungsmethoden umfassten marktbasierende Bewertungen, transaktionsbasierte Bewertungen und eine Fundamentalbewertung. Letztere wurde via „Outside-In“-Betrachtung vorgenommen, das heißt dass für die Analyse keine Geschäftsplanung der HHLA vorlag.

Nach Ankündigung der Transaktion haben relevante Aktienanalysten den Zielkurs der HHLA auf den Angebotspreis erhöht und den Aktionären der HHLA empfohlen, das Angebot anzunehmen.

Die Prämie von 48 Prozent auf den durchschnittlichen volumengewichteten Aktienkurs der HHLA in den letzten drei Monate entspricht einem signifikanten Aufschlag gegenüber dem durchschnittlichen Prämienniveau von 20 bis 30 Prozent, welches in vergangenen öffentlichen Übernahmen in Deutschland verzeichnet werden konnte.

Frage 23: *Laut Finanzsenator Dr. Dressel ist die Anhandgabe eines Grundstücks in der HafenCity für den Bau der neuen MSC-Firmenzentrale geplant. Handelt es sich dabei um Baufeld 76?*

Wenn ja, bitte ausführen.

Wenn nein, um welche(s) sonst? Welche weiteren Grundstücke soll MSC gegebenenfalls erhalten? Welche Gegenleistung ist hierfür jeweils vereinbart? Wann soll das Grundstück übertragen werden? Steht die Übertragung des Grundstücks unter Bedingungen?

Wenn ja, bitte angeben.

Antwort zu Frage 23:

Es handelt sich nicht um Baufeld 76. Im Übrigen äußert sich der Senat nicht zu Fragen, die mögliche Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse berühren, da deren Beantwortung bei den betroffenen Unternehmen zu Wettbewerbsnachteilen führen können.

Frage 24: *Sieht der Senat durch die Transaktion mit MSC, die augenscheinlich mit strategischen Partnern und Stakeholdern nicht abgestimmt war, irgendwelche Schwierigkeiten bei der Erstellung und Umsetzung einer nationalen Hafenstrategie und bei der Zusammenarbeit der Länder und den an den Seehäfen beteiligten und vor Ort tätigen Unternehmen in der Deutschen Bucht?*

Antwort zu Frage 24:

Die Nationale Hafenstrategie wird gegenwärtig durch den Bund erarbeitet. Eine Kabinettsbefassung ist vorgesehen. Hamburg ist auf ministerieller Ebene lediglich als Stakeholder in die Erarbeitung der Strategie eingebunden und wird gemeinsam mit den übrigen Ländern und dem Bund weiterhin vertrauensvoll in Hafenfragen zusammenarbeiten.

Der Senat kann nicht für die an den Seehäfen beteiligten und vor Ort tätigen Unternehmen in der Deutschen Bucht sprechen. Die Etablierung einer strategischen Partnerschaft zwischen HHLA und MSC schätzt die zuständige Fachbehörde als Stärkung der Hafenwirtschaft in Hamburg als bedeutendstem Universalhafen der Bundesrepublik ein. Bei der politischen und fachlichen Erarbeitung der Nationalen Hafenstrategie wird die FHH auch weiterhin mit allen Beteiligten partnerschaftlich zusammenarbeiten.

Frage 25: *Sieht der Senat die Gefahr, dass durch die Transaktion mit MSC der Hamburger Hafen mehr Ladung verlieren könnte, als er durch die Zusagen von MSC gewinnt?*

Antwort zu Frage 25:

Siehe Vorbemerkung.

Frage 26: *Wo sind die Bilanzen der Reederei MSC einzusehen? Welche Unterlagen im Allgemeinen und welche Finanzunterlagen im Besonderen wurden von MSC dem Senat wann vorgelegt? Wer hat diese Unterlagen mit welchem Ergebnis geprüft?*

Antwort zu Frage 26:

Im Rahmen der Sondierungsphase wurden die erforderlichen entsprechenden Erkundigungen vorgenommen. MSC wird im Rahmen des Übernahmeangebots eine Bestätigung beibringen, dass MSC die notwendigen Maßnahmen getroffen hat, um sicherzustellen, dass die zur vollständigen Erfüllung des Angebots notwendigen Mittel zum Zeitpunkt der Fälligkeit des Anspruchs auf die Geldleistung zur Verfügung stehen (vergleiche § 13 Satz 2 WpÜG).

Frage 27: *Welche sonstigen Unterlagen hat der Senat von MSC wann angefordert und erhalten? Welche Unterlagen stehen noch aus? Bitte im Einzelnen darstellen.*

Antwort zu Frage 27:

Es wurden Bilanzen und wie im Rahmen einer bei Kreditinstituten üblichen Legitimationsprüfung (Know-your-customer, KYC) entsprechende Unterlagen angefordert.

Frage 28: *Wie viele Schiffe von MSC sind nach Kenntnis des Senats in deren Eigentum beziehungsweise gechartert? Bitte nach Container-, Kreuzfahrt- und weiteren Schiffen auflisten.*

Antwort zu Frage 28:

Nach Informationen des Branchendienstes Alphaliner über Containerreedereien (Stand 26. September 2023) verfügt MSC über 783 Containerschiffe – davon 479 eigene Schiffe und 304 gecharterte Schiffe (<https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>). Nach Angaben von MSC Cruises umfasst die Flotte 21 Kreuzfahrtschiffe (Quelle: Unternehmensangaben MSC Cruises).

Frage 29: *Der Berichterstattung der „Handelszeitung“ vom 20.12.2022 (<https://www.handelszeitung.ch/unternehmen/wie-die-genfer-reederei-msc-von-der-balkan-drogenmafia-infiltriert-wurde-556931>) ist unter Bezugnahme auf „Bloomberg Businessweek“ zu entnehmen, dass MSC von der Drogenmafia „unterwandert“ worden sei und die Vereinigten Staaten von Amerika eine Strafforderung von 700 Millionen US-Dollar gestellt hätten. Welche Umstände sind dem Senat über strafrechtliche Ermittlungsverfahren gegen MSC bekannt (bitte detailliert darstellen) und wie bewertet der Senat diese?*

Antwort zu Frage 29:

Dem Senat sind keine Umstände im Sinne der Fragestellung bekannt.

Frage 30: *Sind derzeit kartellrechtliche Verfahren gegen MSC bei den European Competition Authorities (ECA), dem European Competition Network (ECN) oder bei der US-amerikanischen Kartellbehörde anhängig? Falls ja, welchen Stand haben die Verfahren und wie bewertet der Senat diese?*

Antwort zu Frage 30:

Dem Senat sind keine Verfahren bekannt.

Frage 31: *Auf welchem Schiff wurde der Container transportiert, der Anfang Juli 2023 im Hamburger Hafen sichergestellt wurde und sich als zweitgrößter Drogenfund in Europa überhaupt entpuppte? Bitte Eigner und Reeder des Schiffs nennen.*

Antwort zu Frage 31:

Dem Senat sind keine Umstände im Sinne der Fragestellung bekannt.

Frage 32: *Hat die ehemalige HSH Nordbank MSC oder mit MSC verbundenen oder in sonstiger Weise nahestehenden Unternehmen in der Vergangenheit Kredite gewährt, die notleidend wurden und die – gegebenenfalls teilweise – ausgefallen sind beziehungsweise wertberichtigt wurden?*

Falls ja, wie hoch waren die jeweiligen Abschreibungen und wann wurden diese vorgenommen?

Frage 33: *Sofern es bezüglich begebener Darlehen Stundungen oder Erlasse gab, wie hoch waren diese jeweils und gab es in Erlass- oder ähnlichen Vereinbarungen Klauseln über den Widerruf des Erlasses oder der Stundung bei Besserung der wirtschaftlichen Lage?*

Falls ja, in welcher Höhe kamen diese Klauseln wann zum Tragen?

Antwort zu Fragen 32 und 33:

MSC oder mit MSC verbundene oder in sonstiger Weise nahestehende Unternehmen gehörten nicht zu den Kunden, deren Kredite im Rahmen der Portfolioübertragung von der hsh portfoliomanagement AöR gekauft wurden. Im Übrigen kann der Senat keine Auskunft geben zu Kunden der ehemaligen HSH Nordbank AG.