

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Teilbörsengang der Hamburger Hafen- und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA)

I.

Ausgangslage

Der Hafen ist einer der bedeutendsten Wirtschaftsfaktoren der Freien und Hansestadt Hamburg. Durch ihn werden Beschäftigung, Wertschöpfung und Steuereinnahmen generiert. Insgesamt sind gegenwärtig ca. 133.000 Arbeitsplätze in Hamburg vom Hafen abhängig, das sind 12,7% der gesamten Hamburger Beschäftigung. Wird die Wertschöpfung betrachtet, so sind rd. 11.500 Mio. Euro der Wertschöpfung in Hamburg auf den Hafen zurückzuführen. Nicht zuletzt generiert der Hafen für die Freie und Hansestadt Hamburg Steuereinnahmen in Höhe von ca. 850 Mio. Euro.¹⁾

Ziel der Hafenpolitik des Senats ist es, diese positiven Effekte des Hafens zu sichern und nach Möglichkeit auszubauen. Das Umschlagpotenzial ist dafür in den kommenden

Jahren vorhanden. Das „Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik“ (ISL) hat für den Hamburger Hafen bis zum Jahr 2015 hinsichtlich des Gesamtumschlags ein Potenzial von rund 220 Mio. Tonnen und hinsichtlich des Containerumschlags von rund 18 Mio. TEU prognostiziert.

Die wirtschaftlichen Effekte des Hafenausbaus bis 2015 wurden in einem Gutachten durch die Unternehmensberatung PLANCO ermittelt. In der folgenden Tabelle sind Auswirkungen für Arbeitsplätze, Wertschöpfung und Steuereinnahmen für Hamburg und die Metropolregion dargestellt, wenn die vorhandenen Umschlagspotenziale nicht realisiert werden würden.

¹⁾ Alle Angaben in diesem Absatz beziehen sich auf das Jahr 2005.

a)	b) 2005	c) 2015 Ohne Ausbau	d) 2015 Mit Ausbau	e) d) ./ c)
Hamburg				
Arbeitsplätze	ca. 133.000	ca. 102.000	ca. 145.000	ca. 43.000
Wertschöpfung (Mio. Euro)	ca. 11.500	ca. 10.500	ca. 15.500	ca. 5.000
Steuereinnahmen (Mio. Euro)	ca. 850	ca. 750	ca. 1.100	ca. 350
Metropolregion Hamburg				
Arbeitsplätze	ca. 156.000	ca. 120.000	ca. 168.000	ca. 48.000
Wertschöpfung (Mio. Euro)	ca. 13.000	ca. 12.000	ca. 17.500	ca. 5.500

Vergleicht man die Situationen ohne und mit Hafenausbau, dann schafft und sichert der Ausbau 2015 insgesamt also bis zu ca. 43.000 Arbeitsplätze, ca. 5.000 Mio. Euro Wertschöpfung und ca. 350 Mio. Euro Steuereinnahmen in Hamburg bzw. ca. 48.000 Arbeitsplätze und ca. 5.500 Mio. Euro Wertschöpfung in der Metropolregion Hamburg. Wird der Hafen nicht ausgebaut, würde der weiterhin stattfindende Produktivitätsfortschritt voraussichtlich zu Beschäftigungsverlusten führen. Der gleichzeitige Anstieg der Bruttowertschöpfung pro Kopf würde nicht ausreichen, den Rückgang der hafenabhängigen Arbeitsplätze vollständig auszugleichen, so dass die hafenabhängige Bruttowertschöpfung insgesamt im Nichtausbaufall etwas zurückginge.

Der Hamburger Hafen verfügt derzeit über vier Containerterminals mit einer Umschlagkapazität für Container in Höhe von ca. 9,2 Mio. TEU. Um diese Terminalkapazität für eine Umschlagnachfrage in Höhe von gut 18 Mio. TEU im Jahre 2015 zu erweitern, müssen die Kapazitäten der bestehenden Umschlaganlagen schrittweise dem steigenden Bedarf angepasst und zusätzlich neue Containerterminals geschaffen werden.

Planung und Finanzierung der dafür notwendigen Suprastrukturinvestitionen ist Aufgabe der die Terminals betreibenden Unternehmen. Voraussetzung für den Ausbau der Suprastruktur und die Realisierung der prognostizierten Potenziale des Hamburger Hafens ist der Ausbau der nutzerspezifischen und der allgemeinen Infrastruktur: Auch die Kaimauern sind zu erneuern bzw. zu ergänzen, Flächen ggf. freizumachen oder zu schaffen und die land- und wasserseitige Anbindung des Hafens muss für die neuen Umschlagmengen gerüstet werden.

Der Gesamtfinanzierungsbedarf der „Hamburg Port Authority – Anstalt öffentlichen Rechts“ (HPA) für den Ausbau der allgemeinen Infrastruktur des Hamburger Hafens und die im Grundsatz in der Bürgerschaftsdrucksache 18/2332 vorgesehene Übernahme der zum HHLA-Terminal Altenwerder gehörenden Infrastruktur vom Sondervermögen „Stadt und Hafen“ durch HPA beläuft sich bis 2015 auf rund 2.500 Mio. Euro. Davon sind 733 Mio. Euro in den Einzelplan 7 in den Haushaltsplänen 2007/2008 bzw. in die Mittelfristige Finanzplanung bis 2011 eingestellt. Zusätzlich können voraussichtlich ca. 140 Mio. Euro aus dem Erlös aus der Veräußerung der Beteiligung der „HGV – Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsverwaltung mbH“ an der „Daimler-Chrysler Luft- und Raumfahrt Holding AG“ (DCLRH) (siehe Bürgerschaftsdrucksache 18/4734) für die Finanzierung der Hafeninfrastuktur eingesetzt werden, da dieser Betrag auf Grund der eigenen Einnahmen der „Projektierungsgesellschaft Finkenwerder mbH & Co. KG“ nicht für die Refinanzierung der Herrichtung der Erweiterungsflächen für das Airbuswerk benötigt wird. Es verbleibt somit eine Finanzierungslücke von über 1.600 Mio. Euro.

Weiterer Finanzierungsbedarf besteht für eine Eigenkapitaleinlage bei der HHLA. Die HHLA betreibt drei der vier Containerterminals in Hamburg (Altenwerder, Burchardkai und Tollerort) und hat einen Marktanteil von ca. Zweidritteln am Containerumschlag in Hamburg. Die HHLA hat ein Investitionsprogramm gestartet, das zur Verdopplung der Kapazität ihrer Containerterminals führen soll. Daneben wird die HHLA ihre anderen Geschäftsfelder weiter ausbauen und so ihr vertikales Geschäftsmodell (siehe unten) stärken. Insgesamt sind gegenwärtig bis 2015 Investitionen von rund 1,4 Mrd. Euro vorgesehen. Um die HHLA in die Lage zu versetzen, die Finanzierung der Investitionen mit einer marktgerechten und unternehmerisch angemessenen Eigenkapitalquote zu unterlegen, ist eine Aufstockung des Eigenkapitals der HHLA angezeigt, die teilweise durch zusätzliche Thesaurierung von

Gewinnen ab 2008, im Umfang von ca. 100 Mio. Euro aber auch durch eine Eigenkapitaleinlage erfolgen soll.

Der Senat hält an der Politik der Reduzierung der Nettokreditaufnahme fest und schließt gleichzeitig die Einsparung der benötigten Mittel für die Eigenkapitalerhöhung bei der HHLA und für die Finanzierung der allgemeinen Infrastruktur des Hafens an anderer Stelle aus. Er bittet daher die Bürgerschaft mit dieser Drucksache um Zustimmung, einen wesentlichen Beitrag zur Deckung der dargestellten Finanzierungsbedarfe durch die Veräußerung eines Minderheitsanteils an der HHLA durch die HGV im Wege eines Börsengangs (sogenannte Umplatzierung) zu erzielen. Die Kapitalerhöhung bei der HHLA soll durch die Emission junger Aktien durch das Unternehmen erfolgen.

II.

Kurzbeschreibung der HHLA

Die Vorläuferin der heutigen HHLA, die „Hamburger Freihafen und Lagerhaus Gesellschaft“ wurde 1885 gegründet. Bis zur Änderung der Hafenordnung 1970 gehörte auch die staatliche Kaiverwaltung zur HHLA. Seitdem sind staatliche Aufgaben im Hafen einschließlich der Bereitstellung der Grundstücke und der Infrastruktur einerseits und die hafenwirtschaftliche Tätigkeit einschließlich der Bereitstellung der Suprastruktur andererseits strikt getrennt. Die staatlichen Aufgaben im Hafen nimmt im Wesentlichen die HPA wahr. Die HHLA ist ein Unternehmen der Hafengewirtschaft im Wettbewerb und den anderen Unternehmen der Hafengewirtschaft gleichgestellt.

Alle Aktien der HHLA befinden sich derzeit im Eigentum der HGV bzw. ihrer 100%igen Tochtergesellschaft „HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH“ und damit vollständig im indirekten Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg.

Der HHLA-Konzern operiert entlang der Wertschöpfungskette internationaler Waren- bzw. Containertransporte und setzt auf vertikale Integration der Geschäftstätigkeit. Die vertikal integrierten Aktivitäten des Konzerns gliedern sich in die vier Geschäftsfelder

- Container: Containerumschlag und containernahe Dienstleistungen,
- Intermodal: Hinterlandverkehr auf Schiene und Straße sowie Feederverkehr,
- Logistik: Lager- und Kontraktlogistik, Spezialumschlag, Beratung,
- Immobilien: Entwicklung und Vermietung von Logistik-, Büro- und Gewerbeimmobilien.

Die HHLA ist das größte Umschlagunternehmen im Hamburger Hafen mit einem Marktanteil am Containerumschlag von rund Zweidritteln. Zu den langjährigen Kunden gehören 18 der 20 weltweit größten Containerreedereien. Der Konzern beschäftigt rund 4.000 Mitarbeiter, teilweise auch außerhalb Hamburgs.

Organisatorisch erfolgte in den letzten Jahren eine Restrukturierung des Konzerns: Die Muttergesellschaft „Hamburger Hafen- und Logistik AG“ wurde im Wesentlichen zu einer Management-Holding, deren Kernaufgabe die strategische Steuerung, Ausrichtung und Weiterentwicklung der Zwischenholdings „HHLA Container Terminals GmbH“ und „HHLA Intermodal GmbH“ bzw. der Geschäftsfelder und Einzelgesellschaften des Konzerns ist. Darüber hinaus ist sie operativ im Geschäftsfeld Immobilien tätig, soweit dieses nicht in Objektgesellschaften verselbstständigt ist. Ansonsten wird die operative Geschäftstätigkeit in Tochterunternehmen

durchgeführt, an denen teilweise auch andere Gesellschafter, z.T. mehrheitlich, beteiligt sind.

III.

Paralleles Verkaufsverfahren

Die bei Vermögensveräußerungen federführende Finanzbehörde nahm im Frühjahr 2006 die Arbeiten am gegenwärtig laufenden Verfahren zur Veräußerung eines Minderheitsanteils an der HHLA auf. Ziel war es, in einem parallelen Verfahren (sog. „Dual Track-Verfahren“) sowohl den Verkauf an einen oder mehrere Investoren als auch den Börsengang zu prüfen. Als Beraterin für dieses parallele Verkaufsverfahren wurde nach Durchführung einer europaweiten Ausschreibung die KPMG, Frankfurt am Main, ausgewählt.

Am 6. November 2006 wurden potenzielle Investoren durch eine Anzeige in regional, national und europaweit verbreiteten Presseorganen aufgefordert, eine Interessensbekundung für den Erwerb von maximal 49,9% des Aktienkapitals der HHLA abzugeben.

Aus dem Kreis der eingegangenen Interessensbekundungen wurden 6 Interessenten zur Prüfung des virtuellen Datenraums eingeladen, in dem die für die Erarbeitung vorläufiger Angebote notwendigen Dokumente zur wirtschaftlichen und rechtlichen Situation der HHLA hinterlegt waren. Alle 6 Interessenten haben nach Durchführung der Due-Diligence-Prüfung Ende Januar 2007 vorläufige Angebote vorgelegt. Ebenfalls im Januar 2007 legte KPMG eine Einschätzung der Attraktivität eines Börsengangs vor.

Nach einer zur Verbesserung der Vergleichbarkeit und zur Berücksichtigung einiger Veränderungen der Verkaufsbedingungen verlangten Überarbeitung der 6 Angebote wurde am 28. Februar 2007 durch die Lenkungsgruppe unter Leitung der Präsides der Finanzbehörde und der Behörde für Wirtschaft und Arbeit entschieden, zwei Bieter zu Verhandlungen einzuladen. Zugleich wurde beschlossen, als nächsten Schritt im Rahmen der Prüfung der Option des Börsengangs Angebote von Banken für die Führung des Emissionskonsortiums einzuholen.

Seit Mitte März wird auf Basis des bis dahin erreichten Zwischenstandes der Vertragsverhandlungen mit den potenziellen Investoren vor dem Hintergrund des engen Zeitrahmens die Option des Börsengangs verfolgt. Das Volumen des angebotenen Aktienpakets soll so gestaltet werden, dass nach der Transaktion rund 30% des Aktienkapitals am Markt sind. Die Freie und Hansestadt Hamburg beabsichtigt, auf Dauer die Aktienmehrheit zu behalten. Wichtig bei der Gesamtabwägung war einerseits das Interesse, als Mehrheitsaktionär der HHLA in den wesentlichen Fragen unverändert die Interessen der Stadt durchsetzen zu können, andererseits die breite Akzeptanz der Bürger, Beschäftigten und Betriebe für dieses Finanzierungsmodell.

IV.

Börsenattraktivität der HHLA

Die HHLA ist das größte Umschlagunternehmen im zweitgrößten Containerhafen Europas bzw. in einem der 10 größten Containerhäfen der Welt. Die Berater und die im Auswahlprozess für die Konsortialführung befragten Banken haben der HHLA von ihren wirtschaftlichen Kenndaten und ihrer Unternehmensführung her eine ausgezeichnete Positionierung für einen Börsengang bestätigt. Zu den Erfolgsfaktoren gehören der hohe Anteil von Ladung aus der bzw. für die Metropolregion (Loco-Quote), die Vorteile der geografischen Lage Hamburgs an der Schnittstelle zwischen den Übersee- und den Ostseeverkehren sowie der starke Anteil weiter

wachsender Verkehre mit Ostasien ebenso, wie das Unternehmenskonzept der vertikalen Integration, die technologische Führerschaft und die Leistungsfähigkeit von Personal und Management. Im Ergebnis hat die HHLA in den letzten Jahren ausgezeichnete wirtschaftliche Erfolge erzielt, die 2006 auf der Basis von mehr als 6 Mio TEU Umschlag zu mehr als 1 Mrd. Euro Umsatz und mehr als 100 Mio. Euro Gewinn nach Steuern des Konzerns führten. Die Prognosen lassen erwarten, dass sich die erfolgreiche Geschäftstätigkeit auch in den nächsten Jahren fortsetzen lässt, wenn die notwendigen Kapazitätserhöhungen der Hafeninfrastuktur und darauf aufbauend der Terminals realisiert werden können.

Ergänzend haben die Banken angemerkt, dass für einen erfolgreichen Börsengang auch spricht, dass Aktien von Hafenbetreibern derzeit auf Grund der ausgezeichneten Prognosen für den weltweiten Seeverkehr und insbesondere den Containerumschlag einerseits begehrt sind, andererseits in diesem Marktsegment bisher nur wenig Angebot besteht.

V.

Durchführung des Börsengangs und Verfahrensstand

1. Emissionskonzept

Es ist vorgesehen, so viele Aktien aus dem Eigentum der HGV bzw. ihrer Tochtergesellschaft „HHLA-Beteiligungsgesellschaft mbH“ zu veräußern, dass nach Durchführung dieser Umplatzierung unter Berücksichtigung der börsenüblichen Mehrzuteilungsoption (sogenannter Green-shoe) und der Emission junger Aktien aus der oben genannten Kapitalerhöhung rund 30% des Grundkapitals der HHLA an der Börse platziert ist. Dabei wird es sich um Stammaktien handeln, da stimmrechtslose Vorzugsaktien nur mit Abschlägen platzierbar sind. Zusätzlich sollen Aktien den Mitarbeitern angeboten werden.

Bei der Zuteilung der Aktien an die Interessenten im sogenannten Bookbuilding-Verfahren wird die breite Streuung ein wesentliches Kriterium sein. Damit wird im Rahmen des Börsengangs sichergestellt, dass kein hinzutretender Aktionär eine Sperrminorität erwirbt. Die Zuteilungentscheidung wird von der HGV in Abstimmung mit der Freien und Hansestadt Hamburg und der HHLA getroffen werden. Um neben institutionellen Anlegern auch privaten Anlegern die Möglichkeit zum Aktienwerb zu geben, soll ein – in Abstimmung mit den Konsortialbanken noch festzulegender – Anteil der Aktienplatzierung für den Markt der Privatanleger reserviert werden. Durch die Aufnahme Hamburger Banken in das Konsortium wird sichergestellt werden, dass die Bürger der Stadt in besonderer Weise angesprochen werden und eine Beteiligung am Aktienkapital der HHLA erwerben können.

Die Börsennotierung soll an der Frankfurter und der Hamburger Börse im „Prime Standard“¹⁾ erfolgen. Zusätzlich ist zur Generierung weiterer internationaler Nachfrage eine Privatplatzierung in den USA an qualifizierte institutionelle Investoren (Rule 144 A) beabsichtigt.

2. Programm zur Mitarbeiterbeteiligung

Um die Verbundenheit der Mitarbeiter mit dem Unternehmen zu stärken, soll ein Programm zur Beteiligung der

¹⁾ Der „Prime Standard“ ist das Zulassungssegment für Unternehmen, die sich auch international positionieren wollen. Eine Zulassung im „Prime Standard“ ist Voraussetzung für die Aufnahme in Indizes.

Mitarbeiter am Erfolg des Unternehmens entwickelt werden, bei dem den Mitarbeitern jährlich in festgelegtem Umfang Aktien der HHLA zum Kauf angeboten werden. Erstmals soll das Mitarbeiterprogramm im Rahmen des Börsengangs durchgeführt werden. Dafür wird die HHLA ein noch endgültig festzulegendes Kontingent junger Stammaktien aus einer weiteren Kapitalerhöhung emittieren, das den Mitarbeitern zu besonderen Konditionen angeboten werden soll.

Zur Fortsetzung des Programms in den Folgejahren stehen als Instrumente das Aktienrückkaufprogramm gemäß § 71 Absatz 1 AktG oder Kapitalerhöhungen zur Verfügung, bei denen andere Aktionäre als Mitarbeiter und Mitglieder der Geschäftsleitung der HHLA und der verbundenen Unternehmen vom Bezug der Aktien ausgeschlossen werden können.

3. Schaffung spezieller Speicherstadt-Aktien

Die Gebäude der Speicherstadt wurden von der Vorläufergesellschaft der heutigen HHLA, der „Hamburger Freihafen und Lagerhaus Gesellschaft“, im Wesentlichen in den Jahren 1885 bis 1928 auf von der Stadt angemieteten Grundstücken errichtet und befinden sich im Eigentum der HHLA.

Die Speicherstadt ist der weltweit letzte zusammenhängende Lagerhauskomplex aus dem Ende des 19. bzw. dem Beginn des 20. Jahrhunderts und steht seit 1991 unter Denkmalschutz. Sie ist eines der Wahrzeichen Hamburgs, ein zentraler Touristenmagnet und von herausragender städtebaulicher Bedeutung.

Große Teile der Speicherstadt werden auch heute noch von hafennahem Gewerbe genutzt. Andere Gebäude sind in den letzten Jahren von der HHLA nach einem behutsamen und mit der Stadt abgestimmten Entwicklungskonzept für Kultur- oder Büronutzungen modernisiert worden. Mit diesem Entwicklungskonzept hat die HHLA einen entscheidenden Beitrag dazu geleistet, dass die Speicherstadt zu einer „Marke“ geworden ist. Um diesen erfolgreichen Weg fortzusetzen, sollen Eigentum und Management dieser Immobilien bei der HHLA verbleiben.

Der Speicherstadt wird in der Stadtentwicklung der nächsten Jahre als Scharnier zwischen Innenstadt und Hafencity eine besondere Bedeutung bekommen. Mit zunehmender Attraktivität der Hafencity wird auch in der Speicherstadt der Nachfragedruck von neuen Nutzungen zunehmen. Daher ist es notwendig, Vorkehrungen zu treffen, um den Vorrang stadtplanerischer Gesichtspunkte und die Interessen der traditionellen Mieter, die einen wichtigen Beitrag zur Milieubildung leisten, zu wahren.

Ähnliches gilt für das Gebiet des Fischmarktes, für das der Senat seine Entwicklungskonzeption der Bürgerschaft im Februar 2006 mit der Drucksache 18/3778 dargelegt hat. Die dortigen Immobilien werden in der 100%igen HHLA-Tochtergesellschaft „Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH“ (FMH) gehalten.

Um bei einem Verbleib der Immobilien im Eigentum der HHLA Interessenkonflikte mit durch den Börsengang hinzutretenden Aktionären von vornherein auszuschließen, soll es keine quotaler Beteiligung der hinzutretenden Aktionäre an diesen Immobilienwerten geben. Vielmehr

sollen die Immobilien mit ihren finanziellen Auswirkungen technisch allein der HGV zugeordnet werden, indem das Kapital der HHLA in zwei Aktiengattungen neu eingeteilt wird:

- In ausschließlich im Eigentum der HGV stehende Speicherstadt-Aktien, die eine Beteiligung an dem Vermögen der HHLA vermitteln, das sich aus der Speicherstadt und der FMH zusammensetzt, und
- in börsennotierte Aktien, die eine Beteiligung an allen anderen Teilen der HHLA, insbesondere dem Umschlagsbetrieb, vermitteln.

Die Speicherstadt-Aktien sollen nicht an der Börse notiert werden und dauerhaft im Eigentum der HGV bleiben. Durch den Börsengang hinzutretende Aktionäre haben dementsprechend keinen Anteil an den Ergebnissen und der Wertentwicklung der Speicherstadt und der FMH.

VI.

Weiteres Verfahren und finanzielle Auswirkungen

Für einen Börsengang gibt es in Abhängigkeit von Jahresabschlüssen und üblicher unterjähriger Berichterstattung der Unternehmen nur bestimmte Zeitfenster. Für den Börsengang der HHLA ist das Zeitfenster im Herbst 2007 vorgesehen, das nach gegenwärtigem Kenntnisstand sowohl unter Berücksichtigung des Standes der Berichterstattung der HHLA nach internationalem Rechnungslegungsstandard als auch unter Berücksichtigung der noch notwendigen Vorarbeiten erreichbar ist. Voraussetzung ist jedoch, dass die Vorarbeiten während der bürgerschaftlichen Erörterung fortgesetzt und u.a. bereits die Banken des Emissionskonsortiums sowie die Rechts- und Prozessberater beauftragt werden.

Die Höhe der durch den Börsengang erzielten Erlöse der HGV für die umplatzierten Altaktien und der HHLA für die Platzierung der im Wege der Kapitalerhöhungen geschaffenen jungen Aktien ergibt sich erst durch die Festlegung des Emissionspreises unmittelbar vor Aufnahme der Erstnotiz.

Die Erlöse aus der Veräußerung der Aktien und die Kosten des Verfahrens fallen bei der HGV bzw. der HHLA an. Im Gegenzug entfallen bei der HGV entsprechend dem verkauften Anteil Dividendenbezugsrechte ab dem Geschäftsjahr 2007 der HHLA. Es ist vorgesehen, den über die Kapitalerhöhungen hinaus anfallenden Emissionserlös nach Abzug der Kosten ausschließlich für die Instandhaltung, Modernisierung und Erweiterung der Infrastruktur des Hafens zu verwenden. Bis zur bedarfsgerechten Verwendung steht der Veräußerungserlös der HGV im Rahmen ihres Liquiditätsmanagements zur Verfügung. Die entsprechenden Bedarfe bzw. – soweit erforderlich – das Verfahren zum Transfer der Mittel von der HGV an den Haushalt werden der Bürgerschaft mit Einzeldrucksachen oder im Rahmen der Haushaltsberatungen zur Zustimmung vorgelegt werden.

VII.

Petitum

Der Senat bittet die Bürgerschaft, sie wolle

1. von den Ausführungen in dieser Drucksache Kenntnis nehmen und
2. entsprechend Artikel 72 Absatz 3 HV zustimmen, dass bis zu 30% der vom HGV-Konzern gehaltenen Aktien der HHLA an der Börse veräußert werden.