

Protokoll

der öffentlichen Sitzung
des Ausschusses Öffentliche Unternehmen

Sitzungsdatum: 16. Mai 2014
Sitzungsort: Hamburg, Rathaus, Raum 151
Sitzungsdauer: 17:05 Uhr bis 19:39 Uhr
Vorsitz: Abg. Thilo Kleibauer (CDU)
Schriftführung: Abg. Andrea Rugbarth (SPD)
Sachbearbeitung: Silke Faber

Tagesordnung:

1. Hapag Lloyd AG
Regelmäßige Befassung aufgrund der von der Bürgerschaft beschlossenen Drucksachen 20/3658 und 20/3671, Ziffer 5 (Selbstbefassungsangelegenheit gemäß § 53 Absatz 2 der Geschäftsordnung der Hamburgischen Bürgerschaft)
2. Drs. 20/11657 Stellungnahme des Senats zu dem Ersuchen der Bürgerschaft vom 27. März 2013 „Transparenz als Daueraufgabe – regelmäßige Berichterstattung über die Vergütung der Vorstände und Geschäftsführungen Hamburger Beteiligungen gegenüber der Bürgerschaft“ (Drucksache 20/7236)
(Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft)
3. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Birte Gutzki-Heitmann (SPD)
Abg. Thilo Kleibauer (CDU)
Abg. Dr. Thomas-Sönke Kluth (FDP)
Abg. Lars Pochnicht (SPD) i.V.
Abg. Andrea Rugbarth (SPD)
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD)

II. Ständiger Vertreter

Abg. Matthias Czech (SPD)
Abg. Thomas Kreuzmann (CDU)
Abg. Anjes Tjarks (GRÜNE)
Abg. Dr. Sven Tode (SPD)

III. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Finanzbehörde:

Herr	Senator	Dr. Peter Tschentscher
Herr	Staatsrat	Jens Lattmann
Frau	SD`in	Dr. Sibylle Roggencamp
Herr	RD	Rüdiger Hintze
Frau	RA	Cilla Sabulowski
Herr	Wiss. Ang.	Georg Jucknat
Herr	Referendar	Marco Weibrecht

Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH:

Herr	Geschäftsführer	Dr. Rainer Klemmt-Nissen
------	-----------------	--------------------------

Hapag Lloyd AG:

Herr	Vorstand	Peter Ganz
------	----------	------------

IV. Teilnehmerin der Bürgerschaftskanzlei

Silke Faber

V. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

Sieben Personen

Zu TOP 1.

Der Abgeordnete Kleibauer erklärte den Verhaltensregelungen des Hamburgischen Abgeordnetengesetzes gemäß, er arbeite bei einer Tochtergesellschaft der M.M. Warburg & Co. KGaA, die eine Beteiligung an der Hapag-Lloyd AG (HLAG) halte.

Der Vertreter der HLAG teilte mit, er habe wie gewohnt eine Kurzpräsentation (Anlage) vorbereitet, wobei er zunächst einen Überblick über die Zahlen des 1. Quartals geben und danach Stellung zur CSAV-Transaktion beziehen wolle.

Unter Verweis auf den sehr ausführlichen Geschäftsbericht zum Geschäftsjahr 2013 kam er sogleich auf die aktuelle Geschäftslage der HLAG zu sprechen. So wie in einer der letzten Präsentationen habe er die wesentlichen operativen Value-Treiber des HLAG-Geschäftes aufgezeigt.

Er beginne mit dem Umsatz (Seite 4 der Anlage). Wie schon im Jahre 2013 könne er hinsichtlich der Transportmenge (TTEU) von einer erfreulichen Entwicklung berichten. Das Mengenwachstum liege gegenüber dem Vorjahr bei einem Wert von 5,5 Prozent. Hierbei seien einige unterschiedliche Entwicklungen hervorzuheben: Während das Fernostgeschäft – das Geschäft aus Asien nach Nordeuropa – mit rund 10 Prozent wachse, liege beispielsweise das Transpazifik-Geschäft – das Geschäft aus Asien nach Nordamerika – im Schnitt bei 5 Prozent und das Atlantik-Geschäft bei nur 2 Prozent. Einige intraasiatische Bewegungen seien sogar rückläufig. Hierbei müsse berücksichtigt werden, dass aktiv steuernd in das Geschäft eingegriffen werde, sodass die hier vorgelegten Zahlen die Zahlen der HLAG seien, und nicht unbedingt dem Markt entsprächen. Die HLAG gehe davon aus, im Fernostdienst und auch in Südamerika – eine Wachstumsgröße von 9 Prozent – besser unterwegs zu sein als im bei der HLAG rückläufigen Intraasiengeschäft. Die HLAG greife über das Yield-Management in das Geschäft ein und habe seinen Schwerpunkt auf die Langstrecke gelegt. Da alle Geschäfte aus Asien heraus die Langstrecke betreffen, seien diese für die HLAG besonders interessant und profitabel. Dies führe dazu, die Kurzstrecke – beispielsweise Shanghai-Singapur – außen vorzulassen, weil damit das Geschäft auf den Schiffen für die Strecke bis nach Hamburg oder Amerika blockiert würde. Hier liege alles im Trend. Anders sehe es bei der Frachtrate aus. Wie schon im zweiten Halbjahr 2013 zu erkennen sei, sei die Frachtrate nach wie vor deutlich unter Druck. Der Vergleich des ersten Quartals 2013 mit dem ersten Quartal 2014 weise einen Rückgang von über 100 US-Dollar (USD) pro TEU aus. 100 USD pro TEU sei eine starke Belastung und entspreche einem Rückgang von circa 8 Prozent. Dies sei aber eine Entwicklung, die sich bereits im Herbst 2013 angedeutet habe, und sich nun fortschreibe. Dies zeige auch, dass die HLAG in diesem Jahr eine ganz schwache Nebensaison gehabt habe. Zusammengezogen ergäben diese beiden Komponenten einen rückläufigen Umsatz in Höhe von 6 Prozent, mithin gebe es trotz Mengensteigerungen einen leicht sinkenden Umsatz in Höhe von 1,554 Mrd. Euro. Es dürfe nicht unerwähnt bleiben, dass dieses Geschäft dollarlastig sei, und immer wenn der Dollar gegenüber dem Euro schwäche, sei dies eine besondere Herausforderung für die Branche. Der starke Euro setze den Umsatz unter Druck und ohne diese Eurostärke wäre der Umsatzrückgang deutlich kleiner ausgefallen.

Hinsichtlich der Kostenseite (Seite 5 der Anlage) sei im Ausschuss schon mehrfach der Zusammenhang von Bunkerpreis – der Ölpreis – auf das Geschäft der HLAG aufgezeigt worden. Auf der Folie könne bezüglich des Bunkerpreises eine schon länger andauernde Seitwärtsbewegung auf hohem Niveau in Höhe von knapp unter 600 USD/t erkannt werden. Auch auf dieser Seite gebe es somit keine Entwarnungen. Die Logistikunternehmen insgesamt stünden seit dem Jahre 2009/2010 unter erheblichem Energiekostendruck. Für die HLAG gelte, dies über den Preis der Dienstleistung wieder hereinzuholen, welches jedoch nicht gelinge, denn während es im Jahre 2013 zu einem Fall der Frachtrate gekommen sei, habe sich der Bunkerpreis seitwärts entwickelt. Deshalb müsse auf anderen Kostenpositionen eingespart und kompensiert werden.

Der Seite 6 der Anlage könne entnommen werden, wie dies der HLAG gelungen sei. Die Transportaufwendungen seien insgesamt um rund 86 Mio. Euro zurückgegangen, obwohl 5,5 Prozent mehr Menge transportiert worden sei. Dieses habe die HLAG als klares Indiz dafür gewertet, dass die Cost Savings griffen und die HLAG ganz erheblich von Stückkostenvorteilen profitiere. Wesentlicher Erklärungsansatz hierfür seien die neuen Großschiffe, die seit zehn Tagen alle im Dienst seien und die Rennstrecke von Asien nach Nordeuropa

führen. Ab dem 2. Quartal werde dieser Vorteil aufgrund der deutlich verbesserten Kostenbasis dieser modernen Schiffe anhand der Zahlen vollumfänglich gesehen werden können. Die in der ersten Zeile aufgeführten -32,7 Mio. Euro bei Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe gingen nicht nur auf den leicht gesunkenen Ölpreis sondern auch auf die modernen Großschiffe, die deutlich weniger Brennstoff pro TEU verbrauchten, zurück. Die anderen Vorteile lägen bei den Aufwendungen für bezogene Leistungen. Insbesondere bei den Containertransportkosten sei deutlich eingespart worden, aber auch bei den Charter-, Leasing- und Containermieten. Hilfreich für diese Entwicklung sei auch das Überangebot in den mittleren Schiffsgrößenklassen, welches Linienreedereien wie die HLAG entsprechend nutzten. In einigen anderen Bereichen seien Cost Savings nicht möglich. Ein Beispiel hierfür seien die Kanaldurchfahrtsgebühren, die ohne Einflussmöglichkeit in Ägypten oder Panama festgelegt würden, und ein anderes Beispiel die Hafenkosten. Insbesondere Häfen mit hohem Umschlagvolumen und ohne Alternativhafenangebot könnten an der Preisschraube drehen. Dies sei im Übrigen ein internationales Phänomen.

Er gehe davon aus, dass sich der positive Trend der HLAG fortsetze und die HLAG die Kostenführerschaft zumindest für gleichgroße Reedereien beanspruchen könne. Trotz des Umsatzrückgangs habe die HLAG auch im 1. Quartal Geld verdient (Seite 7 der Anlage). Es handle sich zwar nur um ein kleines Plus, aber es gebe kein Liquiditätsthema. Der EBITDA, die maßgebliche Größe für die Cashflow-Entwicklung, sei positiv und habe entsprechend positiv zur Liquidität und finanziellen Stabilität beigetragen. Es sei beruhigend, dass dies trotz eines negativen EBIT in Höhe von 63 Mio. Euro und einem negativen EAT in Höhe von über 119 Mio. Euro die verbleibende gute Nachricht sei.

Der Vertreter der HLAG sagte, dass sich die HLAG im Wettbewerbsvergleich (Seite 8 der Anlage) gut geschlagen habe. Dies sei nicht nur beim operativen Ergebnis – dem EBIT – gegenüber dem Markt, sondern auch in Bezug auf die marktbezogene Rentabilität zu sehen. Er müsse trotz allem deutlich sagen, die HLAG sei bei Weitem nicht zufrieden mit dem, was sie derzeit erreiche, denn das operative Ergebnis sei das Ergebnis vor Bedienen der Zinslasten. Das Geschäft der HLAG sei aber kosten- und kapitalintensiv und damit trage sie den Großteil einer Zinslast, die das positive operative Ergebnis ins Minus rutschen lasse. Aber auch hier mache die HLAG Fortschritte, wenn auch nur in Trippelschritten.

Das operative Ergebnis sei nicht nur nach absoluten Zahlen, sondern auch nach Zahlen pro TEU analysiert worden (Seite 9 der Anlage), denn dies sei die angemessene Vergleichsgröße. Im Vergleich mit allen anderen Wettbewerbern lägen sie auf Platz 3; vor der HLAG lägen nur Reedereien, die deutlich größer seien. Er gehe allerdings davon aus, dass MSC an zweiter Stelle läge, MSC gäbe aber keine Zahlen heraus.

Er wollte abschließend ein Statement dazu abgeben, welchen Einfluss die HLAG und auch die HLAG & Partner – die G-6-Allianz – auf das Wachstum des Hamburger Hafens hätten (Seite 10 der Anlage). Der Umsatz im Hamburger Hafen sei im Jahre 2013 gegenüber dem Jahre 2012 um 5 Prozent gewachsen. Anhand der öffentlich zugänglichen Statistiken nehme er für die HLAG in Anspruch, dass das Ladungsaufkommen der HLAG um 9 Prozent und das der HLAG & Partner um 8 Prozent gewachsen sei. Durchkalkuliert und berechnet könne festgestellt werden, dass fast ausschließlich die HLAG der Haupttreiber für das Umsatzwachstum des Hafens sei. Dies sei ein Vorteil für die HLAG, weil damit Abläufe, Federdienste etc. optimiert und somit der Heimathafen genutzt werden könnten, um große Volumina umzuschlagen – besser als es auf mehrere Töpfe zu verteilen. Dieses spiegle sich auch in den Schiffsanläufen wider. Ein Blick nach vorn: Insbesondere der Fernostdienst wachse mit 11 Prozent überproportional und auch Lateinamerika wachse um 9 Prozent. Dies seien allerdings Gesamtzahlen, nicht jedes dieser Trades ende in Hamburg, aber doch zum überwiegenden Teil. Dies sei eine erfreuliche, ableitbare Entwicklung aus den Mengenvolumina der HLAG auch für das zukünftige Wachstum des Hamburger Hafens und den Ausblick zum Geschäftsverlauf.

Der Vertreter der HLAG kam sodann auf die wesentlichen Eckpunkte der Transaktion mit dem Containerschiffahrtsgeschäft der CSAV zu sprechen und wollte auf die strategischen Beweggründe eingehen (Seite 12 der Anlage).

1. Der Markt wachse zwar, aber das Wachstum schlage sich nicht in auskömmlichen Frachtraten nieder. Sie versuchten, die Kosten weiter zu senken, wüssten aber, dass die Größe an sich Vorteile mit sich bringe. Sie hätten dafür mehrere Anläufe mit unterschiedlichen Partnern unternommen und seien im April 2014 mit den Eigentümern der CSAV handelseinig geworden. Dies bringe der HLAG die erhofften Mengenvorteile von bis zu zwei Millionen TEU zusätzlich zu den 5,5 Millionen TEU der HLAG. Hiermit schließe die HLAG zu den ersten drei Reedereien auf, was der HLAG auch auf der Kostenseite helfen werde.
2. Die HLAG wolle Synergien aus diesem Zusammenschluss ableiten. Bei vorsichtiger Kalkulation seien sie auf eine Nettogröße von bis zu 300 Mio. USD im Jahr gekommen. Eine ähnliche Übernahme der damaligen CP Ships in den Jahren 2005/2006 habe die HLAG-alt damals auf einen Schlag vom Volumen her fast verdoppelt. Sie hätten zudem in einem Review nachweisen können, erhebliche Synergievorteile daraus generiert zu haben. Diese Erfahrung nähmen sie als Blueprint und bauten hierauf die neue Übernahme auf. Er gehe deshalb davon aus, bereits im Jahre 2016 einen Großteil der 300 Mio. Euro, final im Jahre 2017 erreichen zu können. Er wolle nicht verschweigen, dass dem zunächst Warmlaufkosten in Form von Einmalaufwendungen gegenüberstünden.
3. Auch auf der finanziellen Seite werde es zu deutlichen Fortschritten kommen. Mit den Eigentümern der CSAV habe die HLAG einen starken Gesellschafter mit höchsten Bonitätsnoten gewonnen. Dieser neue Gesellschafter zusammen mit der Stadt Hamburg und Kühne bescherten der HLAG eine sehr starke Ankeraktionärsstruktur. Diese drei zusammen hielten zunächst 75 Prozent der Anteile, hätten sich über einen Pooling-Vertrag an das Unternehmen gebunden und wollten mindestens zehn Jahre der HLAG den Rücken stärken. Darüber hinaus würden die Altgesellschafter der HLAG frisches Geld geben. Über zwei Schritte flössen der HLAG 1 Mrd. USD neues Geld zu, das die HLAG in zweierlei Hinsicht brauche: einmal zum Absichern der Belastungen mit den durch das Zusammengehen einhergehenden Einmalkosten und zum anderen in die Lage versetzt zu werden, mit dem Markt weiterzuwachsen und zu investieren. Dies hänge insbesondere mit den bereits erwähnten Großschiffen zusammen, die einen sehr wichtigen Wettbewerbsvorteil darstellten. So könne die HLAG mit den drei großen Schiffahrtsgesellschaften mithalten.
4. Mit diesem Background könne auch das Wagnis Börsengang angegangen werden. Er sei sich ziemlich sicher, mit diesen Gesellschaftern im Hintergrund werde sich kein Stratege an die HLAG herantrauen und es sei ein klares Signal an alle Player, dass die Eigenständigkeit des Unternehmens mit Sitz in Hamburg gewahrt werden könne. Dies verbessere zudem die Bonität der HLAG deutlich. Alle Ratingagenturen hielten trotz der genannten Einmalaufwendungen das Rating zunächst konstant mit der Ansage, wenn die HLAG die Synergien schaffe, dann sei auch das Klettern in der Bonität vorgezeichnet. Insofern würde dann hoffentlich der Druck, Zinsen zu zahlen, mittelfristig deutlich rückläufig sein.

Der Folie auf Seite 13 der Anlage könne entnommen werden, dass sich die HLAG in etwa auf 7,4 Mio. TEU steigern werde. Die Stärke der HLAG bleibe weiterhin das sehr ausgeprägte Ost-West-Geschäft. Neu sei, dass die HLAG mit der Transaktion die Marktführerschaft in Lateinamerika anstrebe. Mit dem Zusammenschluss CSAV und dem Hapag-Lloyd-Altgeschäft sei die HLAG auf Augenhöhe mit Hamburg Süd und darüber hinaus werde die HLAG noch eine wesentliche Rolle in den Ost-West-Verkehren vertreten können, die bei Hamburg Süd nicht besetzt seien. Das operative Geschäft werde dadurch gestärkt und stelle eine Attraktivität für die Kunden dar.

Zur Aktionärsstruktur wolle er sich heute nicht äußern (Seite 14 der Anlage), das würde nachher die HGV übernehmen.

Hinsichtlich der Synergien (Seite 15 der Anlage) wollte er festgehalten wissen:

1. Die Flotten würden zusammengelegt, was auf annähernd 200 Schiffe hinauslaufe. Dies werde ein neues Netzwerk begründen.
2. Die Volumenbündelung anhand der eingesetzten Schiffe führe zu erheblichen Netzwerkoptimierungen, insbesondere im Geschäft rund um Lateinamerika.
3. Produktivitätsfortschritte werde es bei den Overhead-Kosten, beim Zusammenlegen von Agenturen und Sales-Organisation etc. „across the world“ geben.

Abschließend berichtete der Vertreter der HLAG, Ende April 2014 sei ein bindender Vertrag mit CSAV geschlossen worden (Seite 16 der Anlage) und er gehe davon aus, dass der Abschluss des Geschäftes im vierten Quartal erfolge, weil derzeit noch die weltweite Abfrage von 20 Kartellbehörden laufe. Hierüber herrsche eventuell bis zur nächsten Sitzung Klarheit. Würde das Geschäft in diesem Jahr abgeschlossen, würde auch schon die erste Kapitalerhöhung in Höhe von 500 Mio. USD im Dezember 2014 fließen, um die entsprechende Stabilität zu erzielen und dann im Jahre 2015 den Schwerpunkt der Integration abarbeiten zu können.

Die CDU-Abgeordneten nahmen Bezug auf die Ausführungen des Vertreters der HLAG, nach denen infolge der Integration der CSAV Synergien in Höhe von rund 300 Mio. US-Dollar realisiert werden könnten. Außerdem habe der Vertreter der HLAG von Einmal-Kosten gesprochen. Die CDU-Abgeordneten erkundigten sich nach der Höhe der Einmal-Kosten. Die Höhe der Einmal-Kosten und die der Synergien müssten ins Verhältnis gesetzt werden.

Der Vertreter der HLAG antwortete, es sei eine Höhe der Einmal-Kosten von etwa 200 Mio. US-Dollar errechnet worden. Die HLAG gehe davon aus, dass der Betrag nicht vollumfänglich im Jahr 2014 ausbezahlt sein werde. Die Frage der bilanziellen Behandlung der Einmal-Kosten werde konkretisiert, wenn bekannt sei, zu welchem Zeitpunkt das Closing erfolge. Während die Synergien in Höhe von 300 Mio. US-Dollar nachhaltig jedes Jahr anfielen, seien die 200 Mio. US-Dollar als Einmal-Betrag zu sehen. In den Kalkulationen der HLAG sei der Einmal-Betrag so aufgeteilt, dass etwa 50 Mio. US-Dollar schon im Jahr 2014 und den Rest im Jahr 2015 zu zahlen sein werde.

Die CDU-Abgeordneten sprachen Seite 12 der Anlage an. Danach werde eine Stärkung der Eigenkapitalbasis durch die Integration der CSAV erwartet. Das große Interesse der HLAG an einer guten Eigenkapitalposition sei nachvollziehbar. Die Eigenkapitalquote der HLAG liege bereits über 40 Prozent. Die CDU-Abgeordneten fragten, ob die HLAG erwarte, das Eigenkapital adäquat verzinsen zu können. Aus Sicht der Investoren sei die Frage der Rendite von Interesse.

Der Vertreter der HLAG betonte, die Vorstandsmitglieder seien unglücklich darüber, dass die Performance der HLAG über die letzten fünf Jahre aus Sicht der Geldgeber, insbesondere der Eigenkapitalgeber, schlecht gewesen sei. Die Branche sei, wie die HLAG über viele Dekaden gezeigt habe, eigentlich gut genug, um eine EBITDA-Marge von zehn bis zwölf Prozent zu schaffen. Die HLAG werde diese Zielgröße nicht aus dem Auge verlieren. Es werde erwartet, sie spätestens im Jahr 2016 zu erreichen. Es müsse eine Abwägung erfolgen, ab wann das Unternehmen das erklärte Ziel der angemessenen Verzinsung tatsächlich zeigen könne. Für das Jahr 2014 bestehe keine Chance auf eine solche gute Performance, da neben dem schwierigen Marktumfeld auch die Einmal-Kosten dies verhinderten. Das Gleiche gelte abgeschwächt für das Jahr 2015, in dem die ersten positiven Effekte mit den Einmal-Kosten verrechnet würden. Das Ziel einer angemessenen Verzinsung habe die oberste Priorität und werde entschlossen angestrebt. Der Vertreter der HLAG hob hervor, aus seiner Sicht handle es sich um ein Problem des Sektors, zu dem das Überangebot an Schiffen und die hohen Energiekosten beitrügen, und nicht so sehr um ein Problem des Unternehmens. Gleichwohl sei das Unternehmen auf-

gerufen, weiterhin die Kosten zu senken. Mit der Integration der CSAV habe sich die HLAG auch Gedanken über ein Business Case gemacht. Dieser führe zu der Annahme, dass die HLAG die angemessene Verzinsung im Jahr 2016 auch dann erreichen könne, wenn die Frachtraten nicht stiegen. Die HLAG gehe davon aus, dass sie mit dem Move der Skalierung tatsächlich auf Augenhöhe mit den drei größten Reedereien aufschließen könne und damit auch Gewinne ermöglicht würden, ohne auf die Steigerung der Frachtraten angewiesen zu sein. Die Geschäftsführung habe nicht abwarten wollen, bis sich der Markt belebe, sondern habe versucht, aus eigener Kraft dem herrschenden Marktumfeld gewachsen zu sein. Dafür sei die Integration der CSAV wichtig.

Der Abgeordnete der GRÜNEN stellte fest, den Geschäftsberichten der Jahre 2011 bis 2013 zufolge sei das Eigenkapital in diesem Zeitraum um etwa 560 Mio. Euro zurückgegangen. Er bat, die Gründe zu erläutern.

Der Vertreter der HLAG erläuterte, die Kumulierung der Verluste in den Jahren 2011 bis 2013 entspreche dem Rückgang des Eigenkapitals nach Steuern. In der Eigenkapitalposition seien aber auch erfolgsneutrale Effekte enthalten, die nicht über die Gewinn- und Verlustrechnung liefen, jedoch das Eigenkapital berührten. Dazu gehöre die Währungsrücklage, die im Verhältnis zum Euro-Dollar-Wechselkurs schwanke. Abgesehen davon sei der Rückgang des Eigenkapitals von der nicht zufriedenstellenden Entwicklung der Gewinne nach Steuern herzuleiten.

Der Abgeordnete der GRÜNEN erklärte, das Gesamtkonzernergebnis für diese Jahre liege bei etwa -260 Mio. Euro. Er fragte, ob von dem Rückgang des Eigenkapitals um 560 Mio. Euro etwa 260 Mio. Euro Verluste auf das Eigenkapital gegangen seien und ob die HLAG mit der Integration der CSAV das Ziel verfolge, das Eigenkapital zu stärken.

Der Vertreter der HLAG bejahte die Fragen. Das Eigenkapital sei der wesentliche Maßstab für jede Bonitätsbetrachtung. Der Wechselkurs zwischen US-Dollar und Euro habe Einfluss auf das ausgewiesene Eigenkapital.

Der Abgeordnete der GRÜNEN sagte, ihm erscheine die Eigenkapitalquote der HLAG mit 41,9 Prozent recht hoch. Mit der Integration der CSAV und dem anschließenden Börsengang verfolge die HLAG das Ziel, ihr Eigenkapital zu erhöhen. Vor dem Hintergrund einer möglichen Verwässerung der städtischen Anteile an der HLAG stelle sich der Bürgerschaft die Frage, ob eine Erhöhung des Eigenkapitals tatsächlich erforderlich sei.

Der Vertreter der HLAG erwiderte, das einzige aussagekräftige Kriterium bei der Bewertung der Bonität seien die Konditionen, zu denen das Unternehmen Geld bekomme. Im Jahr 2009 habe die HLAG nicht mehr aus eigener Kraft Geld an den Kapitalmärkten bekommen. Dies sei erst durch eine gemeinsame Anstrengung vieler gelungen. Am Ende dieses Prozesses habe das Zurückgehen in den Kapitalmarkt durch die Aufnahme von Bankkrediten und durch die Ausgabe von Anleihen gestanden. Die Anleihen aus dem Jahr 2010 hätten einen durchschnittlichen Coupon von 9 bis 9,5 Prozent gehabt. Im Herbst 2013 sei erfolgreich eine neue Anleihe begeben worden. Der Coupon sei auf etwa 7,5 Prozent rückläufig gewesen. Daran sei zu erkennen, dass die HLAG trotz rückläufigen Eigenkapitals einen vergünstigten Zugang zu Geld habe. Das spiegle sich auch in den Bonitätsnoten der Ratingagenturen wider. Die HLAG strebe eine Verbesserung des Ratings an. Als gutes Rating für eine Schifffahrtsgesellschaft sei ein Rating zwischen BB und BBB anzusehen. Es werde aber noch eine gewisse Zeit dauern, dieses Ziel zu erreichen. Genau so wichtig wie die Eigenkapitalausstattung des Unternehmens sei dafür die nachhaltige Generierung von Cashflows. Ziel der HLAG sei eine EBITDA-Marge von zehn bis zwölf Prozent. Wenn es dem Unternehmen gelinge, sich einerseits Eigenkapital zu erschließen und andererseits die angestrebte EBITDA-Marge zu erreichen, erwarte der Vertreter der HLAG, die avisierte Bonitätseinschätzung zu erhalten. Ein Bond-Zins unterhalb von sieben Prozent sei aktuell nach seiner Einschätzung in diesem Umfeld

möglich, weil die HLAG durch den Zusammenschluss mit CSAV dem Markt zeige, dass sie in Zukunft bessere Margen erwirtschaften könne, und weil das Unternehmen 500 Mio. US-Dollar sofort nach dem Closing einnehmen könne sowie eine weitere Kapitalerhöhung mit dem Börsengang in Aussicht gestellt werde. Die Transaktion werde schon jetzt vom Kapitalmarkt positiv bewertet. Eine Kapitalerhöhung und die Anstrengungen zum Erlangen der Synergien und zur Kostenoptimierung würden dazu führen, dass die HLAG ein angemessenes Rating erreichen könne. Das Ziel sei erreichbar, es bestehe aber noch Handlungsbedarf.

Der Abgeordnete der GRÜNEN führte aus, der Senat habe mitgeteilt, der Börsengang sei für das Jahr 2015 vorgesehen. Wenn dies nicht gelinge, solle der Börsengang im Jahr 2016 erfolgen. Den Äußerungen des Vertreters der HLAG zufolge rechne das Unternehmen im Jahr 2016, spätestens im Jahr 2017, damit, die Synergien zu erlangen. Im Jahr 2016 sei ein Teil der Einmal-Kosten zu zahlen. Die erwartete Höhe der Synergien von 300 Mio. US-Dollar entspreche etwa der Höhe der jährlichen Verluste der HLAG und der CSAV. Somit bewege sich das Unternehmen auch nach der Integration der CSAV entlang der Null-Linie und nicht im Bereich von Gewinnen. Vor diesem Hintergrund bat der Abgeordnete der GRÜNEN, die Aussage zu erläutern, dass der Börsengang in den Jahren 2015 oder 2016 gelingen könne.

Der Vertreter der HLAG verwies darauf, dass er aufgezeigt habe, wo die Synergien gehoben werden sollten. Es gebe einen sogenannten Synergie-Hochlauf-Plan, der zeige, wie schnell die Synergien erreicht werden könnten. Als Beispiel nannte der Vertreter der HLAG das Zusammenlegen der Flotten. Für die dann über 200 Schiffe werde ein gemeinsames Flotten-management eingeführt. Die Schiffe würden sukzessive übernommen. Dieser Prozess solle im 4. Quartal 2014 beginnen und im Sommer 2015 enden. Somit sei das Unternehmen ziemlich schnell in der Lage, die Umstellung der Schiffssysteme vorzunehmen. In anderen Bereichen dauere es länger, die Synergien zu heben. Als Beispiel nannte der Vertreter der HLAG die Zusammenlegung von Büros. Es sei sinnvoll, die bisherigen Büros der HLAG und CSAV an den einzelnen Standorten zusammenzuführen. Dabei sei zu beachten, dass die bestehenden Mietverträge zu Verzögerungen führen könnten. Für den Erfolg eines Börsengangs seien die Antworten auf die Fragen entscheidend, wie erfolgreich einerseits die Integration umgesetzt werde und wann sich deren Erfolge in den Quartalsberichten ablesen ließen sowie andererseits wie stark der Markt zum Zeitpunkt des Börsengangs sein werde. Die Antworten müssten zueinander passen. Es sei möglich, dass die Konstellation nur auf einer Seite günstig für einen Börsengang sei. Den Gesellschaftern sei von der HLAG zugesichert worden, dass die Voraussetzungen für einen Börsengang auf Seiten des Unternehmens schnell geschaffen werden sollten. Das Ziel sei das erste Quartal 2015. Dann werde gemeinsam mit Beratern betrachtet, welcher Preis erzielt werden könne. Die Entscheidung, zu welchem Zeitpunkt der Börsengang erfolgen solle, obliege den Gesellschaftern. Es sei denkbar, dass dieser Schritt erfolge, bevor die Synergien in vollem Umfang erlangt würden, sofern der Markt gut sei.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, ob der Vertreter der HLAG mit dem Ausdruck „Markt“ das Börsenumfeld, nicht aber den Schifffahrtmarkt, meine. Er fragte, ob es richtig sei, dass die Anforderungen hoch seien, wenn der Börsengang bis zum Ende des Jahres 2016 erreicht werden solle. Der Abgeordnete der GRÜNEN erinnerte daran, dass ein Vertreter der HLAG anlässlich des Kaufs der zweiten Tranche geäußert habe, das Unternehmen brauche einige positive Quartalsergebnisse, bevor der Börsengang in die Wege geleitet werde.

Der Vertreter der HLAG erwiderte, diese Aussage sei vor der Integration der CSAV getätigt worden. Nunmehr träten Änderungen ein. Das entstehende Unternehmen werde deutlich dynamischer sein. Es werde deutlich mehr Marktanteile und Möglichkeiten haben, die Kostenbasis zu verbessern. Darum gehe der Vertreter der HLAG davon aus,

dass in Abhängigkeit von den Preisvorstellungen der Gesellschafter der Börsengang frühzeitig erfolgen könne. Wichtiger als die Quartalsergebnisse sei, wie lange die Kapitalmärkte durchhielten. Es sei bekannt, dass auch dort Risiken wie die Entwicklung der Zinsen und des Euro existierten. Der Sektor spiele auch eine Rolle. Der Vertreter der HLAG wies auf seine Ausführungen zum EBITDA hin. Im EBITDA schlage sich nieder, in welcher Verfassung der Sektor sei. Mit dem Ausdruck „Markt“ sei der Kapitalmarkt gemeint.

Der FDP-Abgeordnete stellte fest, der Vertreter der HLAG habe sich in seinen einführenden Erläuterungen hinsichtlich einer Prognose zur Entwicklung der Frachtraten sehr verhalten geäußert. Im Konzernlagebericht des Geschäftsberichts 2013 gehe die HLAG davon aus, dass das Schiffsvolumen bis einschließlich 2016 stärker wachsen werde als das Transportvolumen. Das Verhältnis werde sich somit weiter verschlechtern. Dadurch würden die Frachtraten weiter unter Druck geraten. Der FDP-Abgeordnete bat um eine Konkretisierung der Einschätzung zur Entwicklung der Frachtraten und um eine Erklärung dafür, dass der Vertreter der HLAG trotz der Aussagen im Geschäftsbericht zu einer positiven Einschätzung gelange.

Der Vertreter der HLAG rief seine Erläuterungen zu diesem Thema in der Sitzung am 26. November 2013 in Erinnerung. Das Problem des Angebotsüberhangs sei in den letzten Jahren schon zu einem großen Teil abgebaut worden. Der Indikator für den Abbau sei die Anzahl der bestellten Schiffe, die noch nicht abgeliefert seien. Die Anzahl ergebe aktuell nur noch etwa 20 Prozent der fahrenden Flotte. Über ein langjähriges Mittel sei dieser Wert sehr niedrig. Es sei davon auszugehen, dass die bestellten Schiffe erst in etwa zwei Jahren zur Auslieferung kämen. Es sei ein durchschnittliches Wachstum des gesamten Geschäfts von fünf bis sechs Prozent zu erwarten. Auf dem sogenannten dominant leg, den Routen, auf denen das Geschäft hauptsächlich gemacht werde, werde ein Kapazitätswachstum benötigt, das etwa doppelt so groß sei wie das durchschnittliche. Wenn der Bedarf an Kapazitäten auf dem dominant leg somit um etwa zehn Prozent pro Jahr anwachse und die bestellten Schiffe in etwa zwei Jahren ausgeliefert würden, bedeute dies, dass Neubau und Verschrottung annähernd in der Balance seien. Die Wachstumsprognose fuße auf den transportierten Volumina. Diese seien unterschiedlich verteilt. Asien bestimme das Wachstum. Dort würden Waren produziert und nach Europa und Nordamerika verschifft. In der Hauptsaison komme es aktuell vor, dass die Schiffe voll ausgelastet seien und nicht alle Container transportiert werden könnten. In den zurückliegenden Jahren hingegen habe jeder Kunde jederzeit eine Transportmöglichkeit gefunden. Daher sei die Entwicklung der Frachtraten noch immer von einer hohen Volatilität geprägt. Die besten Indikatoren seien die Indices, zu denen auch der Shanghai Shipping Index zähle. Bisher sei es nur in der Hauptsaison gelungen, eine Erhöhung der Frachtraten durchzusetzen. Aktuell sei eine positive Tendenz zu erkennen, die sich aber erst im nächsten Quartalsbericht auswirken werde. Die durchschnittliche Frachtrate des Jahres 2013 sei das Ziel der HLAG für das Jahr 2014. Beim Einsatz modernerer Schiffe und bei günstigeren Kostenstrukturen führe dies zu einer Verbesserung des Ergebnisses. Aus dem Bereich des Fernostverkehrs gebe es positive Signale der Entspannung. Die Entwicklung im Bereich des Atlantikverkehrs sei rückläufig. In anderen Bereichen sei eher eine stagnierende Entwicklung zu verzeichnen. Zur Entwicklung des Angebots sagte der Vertreter der HLAG, das Verschrotten werde sehr aktiv betrieben. Viele Schiffe würden vorzeitig aus dem Markt genommen. Außerdem würden Schiffe verspätet abgeliefert, so dass die Kapazitäten später zur Verfügung stünden. So habe auch die HLAG die Auslieferung von drei Großschiffen vom Herbst 2013 bis zum Frühjahr 2014 hinausgezögert. Zahlreiche Schiffe würden zudem aufgelegt. Der Geschäftsbericht 2013 enthalte Ausführungen zu diesem Thema. Ein wesentliches Korrektiv sei auch das bereits in früheren Sitzungen erläuterte Slow Steaming. Auf diese Weise werde eine künstliche Verknappung der Kapazitäten herbeigeführt, um das Gleichgewicht wiederherzustellen und eine gute Frachtratenentwicklung zu erreichen. Dies gelinge, wenn alle Marktteilnehmer in der gleichen Weise agierten. Wenn dies nicht der Fall sei, sei das Sinken der Frachtraten die

Folge. Auf diese Weise entstehe eine Wellenbewegung. Der Vertreter der HLAG stellte fest, auch wenn die nominelle Zahl des Zugangs an Kapazität höher sei als die durchschnittliche Wachstumsrate, sei zu bedenken, dass die genannten Faktoren, die zu einer künstlichen Verknappung führten, abgezogen werden müssten und die Linienreedereien ihre Kapazitäten auf den dominant leg ausrichten müssten, auf dem die Wachstumszahlen regelmäßig über fünf Prozent lägen. Es handle sich um den Verkehr von Asien nach Europa und von Asien nach Nordamerika.

Der FDP-Abgeordnete fragte, wie die Synergien, die in der Drucksache 20/11663 „Zusammenführung der Containerschiffahrt von Hapag-Lloyd AG und der Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV)“ mit 200 Mio. Euro beziffert würden, ermittelt worden seien. Er bat, den Betrag zu plausibilisieren.

Der Vertreter der HLAG berichtete, wie auch der Drucksache 20/11663 zu entnehmen sei, sei das Unternehmen während der Due-Diligence-Prüfung hinsichtlich des operativen Bereichs von der Unternehmensberatung Roland Berger beraten worden, mit der die HLAG seit der Sanierung wiederholt zusammengearbeitet habe. Die Unternehmensberatung Roland Berger bestätige die Synergien. Sehr wertvoll seien außerdem die Kenntnisse und Erfahrungen der eigenen Mitarbeiter. Sie hätten viele Themen aufgegriffen und erarbeitet. Dabei seien auch die Unterlagen zur Integration der CP Ships hinzugezogen worden. Die Synergien würden in verschiedenen Bereichen erzielt. Der größte Teil der Kosten könne dadurch eingespart werden, dass nach der Integration eine doppelte Ausstattung vorhanden sei, die halbiert werden könne. Dies gelte unter anderem für Personal und Immobilien. Der Vertreter der HLAG teilte mit, die Analysen, die über den operativen Bereich hinausgingen, seien durch Investmentbanken geprüft worden. Außerdem sei eine Prüfung durch das Wirtschaftsprüfungsunternehmen PricewaterhouseCoopers erfolgt.

Der FDP-Abgeordnete ging auf die Ausführungen zur CSAV in der Drucksache 20/11663 ein. Danach habe diese im Jahr 2011 einen Verlust von 1 Mrd. US-Dollar erwirtschaftet. Das Ergebnis des Jahres 2012 sei ihm nicht bekannt. Der Präsentation (siehe Anlage) sei ein Verlust der CSAV im Jahr 2013 in Höhe von 118 Mio. US-Dollar zu entnehmen. Der FDP-Abgeordnete bat den Vertreter der HLAG zu erläutern, wie er vor dem Hintergrund dieser Zahlen zu dem von ihm gezeichneten positiven Bild komme.

Der Vertreter der HLAG entgegnete, der Anspruch des Unternehmens sei es, die Qualität der HLAG auf die 2 Mio. TEU der CSAV zu übertragen. Die HLAG vertraue darauf, dieser Aufgabe gewachsen zu sein. Sie sei bereits in Südamerika tätig und werde nunmehr eine deutlich größere Organisation. Die CSAV habe Anstrengungen zu einer Sanierung unternommen, die allerdings überlagert worden seien durch den niedrigen Stand der Frachtraten. So habe auch die CSAV in modernere Schiffe investiert. Die HLAG werde zwischen November 2014 und Mai 2015 sieben Schiffe der 9 300 TEU-Klasse übernehmen. Es handle sich um Spezialschiffe, die auf den Südamerika-Ostküsten-Dienst ausgelegt seien. Die Kostenvorteile, die diese sieben Schiffe mit sich brächten, zeigten sich noch nicht in den Zahlen der CSAV. Ein weiterer Aspekt sei die Tatsache, dass im Jahr 2010 bei der CSAV Fehlentscheidungen getroffen worden seien. Seinerzeit habe sie eine Wachstumsstrategie verfolgt. Dabei habe sie viele Charterverträge abgeschlossen, an die sie für Jahre gebunden gewesen sei. Diese Kapazitäten seien nicht gebraucht worden und hätten sich negativ auf das Ergebnis der CSAV ausgewirkt. Die Wirkung dieser Strategie werde sich bis Ende des Jahres 2014 auflösen, so dass aus ihr zukünftig keine Nachteile daraus mehr erwachsen.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, ob die sieben Großschiffe bereits in der Berechnung der Synergien berücksichtigt seien.

Der Vertreter der HLAG teilte mit, die sieben Schiffe seien in der Berechnung der Synergien berücksichtigt worden. Die HLAG werde deren Schiffssysteme verwenden.

Der FDP-Abgeordnete führte aus, mit der Beteiligung an der HLAG verfolge der Senat das Ziel, die traditionsreiche Reederei am Standort Hamburg zu sichern. Am Standort Hamburg gebe es mit Hamburg Süd eine weitere traditionsreiche Reederei. Der FDP-Abgeordnete interessierte sich für die Einschätzung des Senats, welche Auswirkungen die Fusion von HLAG und CSAV auf die Wettbewerbssituation der Reederei Hamburg Süd habe.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erklärten, der Grund für die Beteiligung der Stadt an der HLAG sei weniger die Traditionspflege sondern die regionalwirtschaftliche Bedeutung der Hafenwirtschaft, die der Vorgängersenat ausdrücklich quantifiziert habe. Der derzeitige Senat schließe sich der Auffassung an, dass die regionalwirtschaftliche Bedeutung der Hafenwirtschaft sehr groß sei und dass ein großer Anteil der Hafenwirtschaft durch die HLAG gesichert werde. Der Anlage sei zu entnehmen, dass dies auch im Jahr 2013 der Fall gewesen sei. Dass im Jahr 2012 das Mehrheitsverkaufsrecht der TUI endgültig abgewendet worden sei, habe in der Kontinuität der Strategie gelegen. Der Senat und andere Anteilseigner versprächen sich von der Fusion eine betriebswirtschaftliche Stärkung des Unternehmens. Der Vertreter der HLAG habe dies plausibel dargestellt. Ähnliche Überlegungen seien angestellt worden anlässlich der Prüfung einer möglichen Fusion der HLAG und der Reederei Hamburg Süd. Auch hier hätten sich erhebliche Synergien ergeben können. Die Reederei Hamburg Süd habe sich gegen eine Fusion entschieden. Der Senat habe keine tieferen Einblicke in die Überlegungen von Hamburg Süd. Die Anteilseigner der HLAG hätten stets bekundet, offen zu sein für weitere und neue Gespräche über eine Zusammenarbeit zwischen HLAG und Hamburg Süd. Die Möglichkeit bestehe unverändert.

Der FDP-Abgeordnete sagte, die Senatsvertreterinnen und -vertreter hätten auf seine Frage hin das Motiv für die Beteiligung der Stadt an der HLAG dargestellt. Die Motivlage sei hinreichend bekannt. Ihn interessiere vielmehr, ob sich die Stadt als Gesellschafterin darüber Gedanken gemacht habe, welche Auswirkungen die Fusion von HLAG und CSAV auf die Reederei Hamburg Süd habe, und zu welchem Ergebnis die Überlegungen geführt hätten.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter antworteten, die öffentlichen Äußerungen aus dem politischen Raum ließen das Motiv für die Beteiligung der Stadt oft vergessen. Die wichtige Strategie des Senats sei durch drei Schritte ergänzt worden:

1. das Unternehmen betriebswirtschaftlich durch eine sinnvolle Fusion zu stärken
2. eine Struktur der Anteilseigner zu sichern, die die hamburgischen Standortinteressen wertschätze
3. eine Option für den Börsengang zu haben.

Der Senat habe sich formal immer mit den anstehenden Entscheidungen befasst. Dies seien zunächst die Verhandlungen mit der Reederei Hamburg Süd gewesen und anschließend die Verhandlungen mit CSAV. Der Senat habe sich nicht mit hypothetischen Überlegungen zu anderen Konstellationen befasst. Er habe stets gesagt, es sei sinnvoll zu prüfen, ob es geeignete Fusionspartner gebe. Nun habe sich eine sinnvolle Option ergeben, die der Senat habe festhalten wollen. Es seien durchaus Überlegungen zu einer Fusion mit Hamburg Süd angestellt worden. Der Senat habe keine Kenntnis darüber, wie Hamburg Süd aufgestellt sei und welche Konsequenzen die Reederei ziehe, wenn die Konzentrationsprozesse fortschritten. Die begonnenen Gespräche seien durch Hamburg Süd abgebrochen worden. Die Anteilseigner der HLAG seien weiterhin offen für Gespräche mit weiteren Kooperationspartnern.

Der FDP-Abgeordnete bat die Senatsvertreterinnen und -vertreter darzustellen, welche Konsequenzen sich für die Stadt als Gesellschafterin aus der Fusion von HLAG und CSAV ergeben könnten. Er bat, auf die Aspekte der Verpflichtung, Eigenkapital zu zeich-

nen oder Liquidität einzuschließen, sowie Haftungs- oder Garantieübernahmen einzugehen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter legten dar, die Frage, welche weiteren Verpflichtungen sich aus der Transaktion für die bisherigen Anteilseigner der HLAG ergäben, sei in der Drucksache 20/11663 beschrieben worden. Sie ergäben sich primär nicht aus der Überlegung, ob die Stadt sich an der Kapitalerhöhung beteilige. Diese werde von der Kühne Mari-time GmbH allein übernommen. Es gebe eine Bestimmung in dem Vertragswerk, die sich auf die Frage beziehe, wie zu verfahren sei, wenn bestimmte Liquiditäts- und Eigenkapitalanforderungen seitens der HLAG nicht erfüllt würden. Aus ihr könnten sich Kapitalanforderungen an die bisherigen Anteilseigner der HLAG ergeben. Die Regelung sei in der Drucksache 20/11663 dargestellt. Dass der Fall eintrete, sei unwahrscheinlich. Gegebenenfalls würde die Anforderung voraussichtlich nicht in der Größenordnung eintreten, die sich aus einer quotalen Beteiligung an der Kapitalerhöhung um 111 Mio. Euro ergeben hätte. Der Senat hätte eine Beteiligung an der Kapitalerhöhung für vertretbar gehalten, um die positiven Wirkungen aus den Synergien für die Stadt und die HLAG zu erzielen. Er habe darauf geachtet, die langfristige Bindung der HLAG an den Standort Hamburg sicherzustellen.

Die SPD-Abgeordneten lobten, der Geschäftsbericht 2013 der HLAG sowie die Ausführungen in dieser Sitzung seien erfrischend klar formuliert. Sie äußerten sich erfreut darüber, dass die HLAG in einem schwierigen Marktumfeld sehr effizient gearbeitet habe und sich für den Hamburger Hafen ein Vorteil ergeben habe. Die SPD-Abgeordneten baten um Erläuterungen zu den Synergieeffekten, die im Bereich des Personals erzielt werden sollen.

Der Vertreter der HLAG erklärte, es sei noch nicht abzusehen, wie die Integrationsplanung letztlich im Detail realisiert werde. Alle Beteiligten hätten sich darauf verständigt, dass der Hauptsitz der neuen Gesellschaft Hamburg sein werde. Einige Verwaltungsaufgaben gehörten in die Zentrale. Dazu zählten insbesondere der kaufmännische Bereich sowie die Bereiche Recht und Revision. Es sei eher mit einer Ergänzung als mit einem Abbau zu rechnen, weil dem Unternehmen künftig eine größere Schiffskapazität zur Verfügung stehe und außerdem die Kapitalmarktorientierung aus Hamburg heraus betrieben solle. Darüber hinaus gebe es in Hamburg eine Area- und eine Regionszentrale. Aufgrund der positiven Aussichten im Lateinamerika-Geschäft sei auch hier eher mit einer Ergänzung zu rechnen. Die Unternehmenszentrale von CSAV in Chile werde zu einer Regionszentrale zurückgebaut.

Die SPD-Abgeordneten gingen auf die Ausführungen des Vertreters der HLAG ein, denen zufolge die HLAG plane, im ersten Quartal 2015 für den Börsengang bereit zu sein. Sie fragten, welche Voraussetzungen auf Seiten des Unternehmens gegeben sein müssten.

Der Vertreter der HLAG erläuterte, zur Beurteilung der Börsenfähigkeit würden mehrere Unternehmensbewertungen zurate gezogen. Ein wichtiger Indikator sei das Verhältnis des buchhalterischen Eigenkapitals von Wettbewerbern zu dem Eigenkapital des zu untersuchenden Unternehmens. Diese Bewertung werde ergänzt durch eine Anzahl anderer Unternehmensbewertungen. Nach umfangreichen Analysen werde ein qualifizierter Austausch mit den Experten, unter anderem von Investmentbanken, stattfinden, um einen Vorschlag zu entwickeln, der anschließend in den Aufsichtsgremien besprochen werde.

Die SPD-Abgeordneten sprachen die Bemühungen der HLAG um eine Ausweitung der Tätigkeit auf das Fahrtgebiet Transpazifik an und erkundigten sich nach dem aktuellen Stand.

Der Vertreter der HLAG berichtete, die G 6-Kooperation laufe seit dem 1. Mai 2014 erfolgreich auf den Gebieten Atlantik und Transpazifik. Bereits im Dezember 2011 sei eine Kooperation im Fernost-Dienst aufgenommen worden. Die ersten Erfolge der neuen Kooperation würden sich voraussichtlich im Ergebnis des dritten Quartals 2014 niederschlagen. Die HLAG sei mit ihren Partnern nunmehr in allen Ost-West-Verkehren vertreten. Dies sei ihr vor der P 3-Kooperation gelungen.

Die SPD-Abgeordneten nahmen Bezug auf die Ausführungen im Geschäftsbericht 2013 zu restriktiven Kreditvergaben der Banken. Sie fragten, ob sich diese auch auf die HSH Nordbank AG bezögen.

Der Vertreter der HLAG erwiderte, die HLAG sei von restriktiven Kreditvergaben nicht betroffen. Für die Banken erscheine das Unternehmen attraktiv. Dies gelte nur für wenige Linienreedereien. Die gute Situation sei durch die Verbesserung der Bonität sowie die Platzierung von Anleihen im Markt hervorgerufen worden.

Die SPD-Abgeordneten fragten, ob sich nach dem Zusammenschluss mit CSAV Synergieeffekte ergäben durch die Auslastung der Schiffe auf den Routen.

Der Vertreter der HLAG bestätigte, in einigen Bereichen profitiere das Unternehmen durch den Zusammenschluss, unter anderem weil Leercontainer der CSAV wiederkehrend dort stünden, wo die HLAG sie brauche.

Die SPD-Abgeordneten erkundigten sich, ob HLAG und CSAV weitere Schiffe bestellt hätten und gegebenenfalls für welche Bereiche.

Der Vertreter der HLAG teilte mit, die HLAG habe derzeit keine Schiffe bestellt. Die CSAV erhalte zwischen November 2014 und Mai 2015 sieben Schiffe der 9 300 TEU-Klasse, die mit in den Zusammenschluss eingebracht werden sollten. Dem Business-Plan zufolge seien weitere Bestellungen von Schiffen vorgesehen, sofern die Marktlage sich den Parametervorgaben entsprechend entwickle und ein profitables Wachstum sich einstelle. Aktuell sei es eine Stärke, kein offenes Orderbuch zu haben, denn es sei jederzeit möglich, zusätzliche Kapazitäten am Chartermarkt zu erhalten. Neben der Frage der Kapazitäten sei die Frage der Finanzierung neuer Schiffe zu bedenken. Grundsätzlich sei es möglich, 70 Prozent durch Kredite zu finanzieren. Der Vertreter der HLAG erwarte, dass das Unternehmen gegebenenfalls Zugang zu Krediten haben werde. Die Bestellung neuer Schiffe werde nur nach einer Freigabe durch die Aufsichtsgremien erfolgen. Heutzutage bestelle keine Linienreederei mehr allein sondern nur noch gemeinsam mit den Partnern Schiffe. Somit sei auch eine Abstimmung mit den Partnern erforderlich. Die CSAV habe geäußert, sie wolle ein zukünftiges Wachstum unterstützen, weil ihr klar sei, wie wichtig es sei, über eine moderne, effiziente Flotte zu verfügen.

Die SPD-Abgeordneten nahmen Bezug auf die Äußerungen des Vertreters der HLAG, denen zufolge die HLAG eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals im Jahr 2016 auch dann erreichen könne, wenn die Frachtraten nicht stiegen. Sie baten zu erläutern, worauf die Einschätzung basiere.

Der Vertreter der HLAG legte dar, die Effekte, die sich aus dem Zusammenschluss mit der CSAV hinsichtlich des Mengenwachstums, der Synergien und der modernen Flotte ergäben, würden sich in der Kostenanalyse zum ersten Mal im Jahr 2016 niederschlagen. Damit sei es möglich, unabhängig von der Entwicklung der Frachtraten eine EBIT-DA-Marge von zehn Prozent zu erreichen. Außerdem sei zu anzunehmen, dass sich das Verhältnis zwischen Angebot und Nachfrage bis dahin ausgleiche und eine höhere Frachtrate durchzusetzen sei.

Der Abgeordnete der GRÜNEN griff die Äußerung des Vertreters der HLAG auf, der zufolge die neuen Schiffe in der Berechnung der Synergien berücksichtigt worden seien. Nun aber habe er die Effekte, die sich aus der modernen Flotte ergäben, zusätzlich zu den Synergieeffekten genannt. Der Abgeordnete der GRÜNEN sagte, er habe den Eindruck, die Situation der HLAG werde sich durch den Zusammenschluss mit der CSAV verbessern. Jedoch stelle es eine erhebliche Herausforderung dar, die Voraussetzungen für den Börsengang zu erreichen. Ob dies gelingen werde, betrachte er mit Skepsis.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte die Senatsvertreterinnen und -vertreter, wie viele der Arbeitsplätze der 173 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der CSAV in Hamburg nach dem Zusammenschluss wegfielen.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter wiesen auf die Antworten auf die Schriftlichen Kleinen Anfragen des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks zu dieser Thematik hin. Welchen Bedarf an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter das Unternehmen nach der Transaktion haben werde, könnten die Senatsvertreterinnen und -vertreter zu diesem Zeitpunkt nicht detailliert sagen.

Der Abgeordnete der GRÜNEN ging auf die Ausführungen der Senatsvertreterinnen und -vertreter zur volkswirtschaftlichen Bedeutung der HLAG ein. Der Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG habe diese in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Innovation und Medien am 22. April 2014 vollkommen anders dargestellt. Der Abgeordnete der GRÜNEN sagte, aus Sicht der Stadt sei festzustellen, dass die Dividende schon seit längerer Zeit ausbleibe. Außerdem sei der Wert der Anteile aktuell niedriger als zu den Zeitpunkten, als die Stadt Anteile erworben habe. Die Verluste würden ins Eigenkapital konsolidiert. Weil das Eigenkapital gesunken sei, werde dem Unternehmen im Zusammenhang mit der CSAV-Transaktion Eigenkapital zugeführt. Der Abgeordnete der GRÜNEN meinte, die Beteiligung an der HLAG sei für den Haushalt der Stadt kein Geschäft, bei dem sie das aufgewendete Geld zurückerhalte. Er bat die Senatsvertreterinnen und -vertreter um Stellungnahme.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter betonten, wie bereits mehrfach von Mitgliedern des Senats erklärt, erwarte der Senat, dass er die Investition von 420 Mio. Euro, die er gemacht habe, um ein Mehrheitsverkaufsrecht endgültig abzuwenden, wieder erlösen könne. Der Senat habe bislang keine Aussage gemacht zu den Beträgen, die der vorherige Senat für den Erwerb von Anteilen zum damaligen Wert der Anteile investiert habe. Es werde schwieriger sein, auch dieses Geld zurückzuerhalten. Die Strategie sei bereits dargestellt worden. Dazu gehörten die betriebswirtschaftliche Stärkung des Unternehmens in einem harten Wettbewerb, die Sicherung der Struktur der Anteilseigner unter den Standortinteressen Hamburgs sowie der Börsengang. Der Senat habe sich als Anteilseigner im Sinne der HLAG und des Standortes verhalten.

Der Abgeordnete der GRÜNEN sprach die Ausführungen zu Punkt 5. d) der Drucksache 20/11663 an. Danach hätten die Parteien vereinbart, Gewinne, die nicht zur Einhaltung der Bedingungen aus den Finanzierungsverträgen oder zur Realisierung der im Businessplan vereinbarten Investitionen benötigt würden, an die Aktionäre auszuschütten. Dies bedeute, dass es nicht ausreiche, dass die HLAG Gewinne mache, damit die Stadt Ausschüttungen erhalte. Vielmehr seien vorher weitere Bedingungen zu erfüllen. Der Abgeordnete der GRÜNEN bat, die Folgen der Regelung zu konkretisieren.

Der Vertreter der HGV führte aus, die Vereinbarung der drei Aktionäre Kühne Maritime GmbH, CSAV und HGV, Überschüsse, die ausschüttungsfähig seien, auch zur Ausschüttung zu bringen, sei grundsätzlich in die Zukunft gerichtet. Die HLAG habe gegenwärtig Bankkredite und werde diese auch zukünftig haben. Die Kreditgeber behielten sich die Einhaltung bestimmter, zum Teil eigenkapitalbezogener Kennzahlen vor. Es sei ein vorrangiges Interesse, die Kennzahlen einzuhalten und den Banken keinen Anlass zu bie-

ten, an die Aufrechterhaltung der Linien weitere Bedingungen zu knüpfen. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter hätten bereits erwähnt, dass es definierte, der Höhe nach limitierte Ausgleichsverpflichtungen auf Gesellschafterseite gebe für den Fall, dass in der zukünftigen Geschäftsentwicklung bestimmte Relationen unterschritten würden. Davon sei eine eigenkapitalbezogen. In der Drucksache 20/11663 sei zum Ausdruck gebracht worden, dass die Vereinbarung zunächst die Gesellschafter untereinander binde. Ein solches Entstehen gelte schon gegenwärtig innerhalb der bisherigen Gesellschafter der HLAG. Ein weiterer Aspekt sei die Realisierung des Businessplans, der von HLAG und CSAV für die Integration erarbeitet worden sei. Der Plan umfasse einen Zeitraum von drei Jahren und enthalte Regelungen zum Einmalaufwand, zur Anpassung von Strukturen und zu Investitionen in Schiffe. Die HGV respektiere, dass die Einhaltung des Businessplans den Vorrang vor Ausschüttungsinteressen habe, weil andernfalls das Geschäftsmodell nicht plausibel im Markt vermittelt werden könne. Die Vereinbarung beinhalte im Wesentlichen die Verpflichtung, in der weiteren Zukunft ausschüttungsfähige Gewinne an die Aktionäre auszuschütten und nicht im Unternehmen zu thesaurieren.

Der Vertreter der HGV ging auf die Ausschüttungsplanung ein. In einer Situation, in der das Unternehmen Einmalaufwand habe, gebe es auch bei einer sehr guten Entwicklung des Ergebnisses keine Möglichkeit, Ausschüttungen zu leisten. Die für das Jahr 2014 in der Haushaltsplanung hinterlegten Einnahmen durch Ausschüttungen bei der HGV müssten vollständig zurückgenommen werden. Die HGV sei dabei, sich mit der Planung für die Jahre ab 2015 zu befassen. Der Vertreter der HGV sagte, er gehe davon aus, dass eine Ausschüttungsfähigkeit innerhalb von drei Jahren erreicht werden könne. Die Ausschüttungen würden vermutlich geringer sein als in der bisherigen Planung vorgesehen. Dies werde in der aktuellen Planung berücksichtigt. Die Positionierung der HGV sei stets darauf gerichtet, das Gesamtbild vor Augen zu haben. Sie habe selbstverständlich ein Interesse an Ausschüttungen, sei aber auch an der Stabilisierung des Eigentümerkreises und der Weiterentwicklung von Strukturen in der HLAG interessiert. Gemeinsam mit den anderen bisherigen Anteilseignern der HLAG vertrete die HGV die Auffassung, dass es sinnvoll sei, das wirtschaftliche Vermögen der HLAG im Markt zu stärken und an dem so gestärkten Unternehmen einen geringeren Anteil zu haben.

Der Abgeordnete der GRÜNEN stellte fest, mit der Drucksache 20/11663 habe der Senat der Bürgerschaft mitgeteilt, dass für das Jahr 2014 nicht mit Ausschüttungen zu rechnen sei. Die Formulierung für die Folgejahre sei wenig präzise. Es sei überraschend, dass der Vertreter der HGV geäußert habe, die Formulierung des Punktes 5.d) der Drucksache enthalte die Aussage, dass es überhaupt Ausschüttungen geben solle. Der Bürgerschaft seien die im Businessplan vorgesehenen Investitionen nicht bekannt. Außerdem sei ihr nicht bekannt, ob diese finanziert seien. Der Abgeordnete der GRÜNEN erklärte, aus seiner Sicht könne die Formulierung des Punktes 5.d) bedeuten, dass auch bis auf weiteres keine Ausschüttungen erfolgten. Die Ausführungen des Vertreters der HGV hätten keine Konkretisierung erbracht. Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, ab wann der Businessplan gelte.

Der Vertreter der HLAG antwortete, es sei vorgesehen, dass der Businessplan vom zweiten Halbjahr 2014 bis 2017 laufe. Eine Verzögerung um drei Monate sei möglich, weil der Zeitpunkt des Closing noch nicht feststehe. Bei Fragen der Bewertung und der Börsenfähigkeit werde unabhängig vom Geschäftsjahr stets ein Zeitraum von zwölf Monaten betrachtet. Der Vertreter der HLAG erläuterte erneut die Bereiche, in denen das Geschäftsmodell verbessert werden könne. In die Berechnung der Synergien seien die Schiffe eingeflossen, die CSAV bereits habe und die, die bestellt seien, nicht jedoch die Schiffe, die erst später bestellt würden. Die Entscheidung, ob eine Ausschüttung erfolge oder der Gewinn thesauriert werde, liege bei den Anteilseignern. Wenn im Jahr 2014 eine Kapitalerhöhung erfolge und für das Jahr 2015 eine weitere angestrebt werde, sei kaum zu begründen, dass in diesen Jahren Ausschüttungen erfolgten. Die Entscheidung,

ob eine Ausschüttung erfolge, basiere auf der Abwägung, ob die Anteilseigner das Geschäftsmodell stärken und die Erfolgsaussichten für einen Börsengang stärken wollten.

Der Abgeordnete der GRÜNEN sagte, er verstehe die Äußerungen des Vertreters der HLAG so, dass wenn der Börsengang nicht im Jahr 2015 sondern erst im Jahr 2016 gelinge, die Stadt im Jahr 2016 keine Ausschüttungen zu erwarten habe, weil es unlogisch wäre, eine Kapitalerhöhung und eine Ausschüttung im selben Jahr zu haben. Der Abgeordnete der GRÜNEN erklärte, in der Drucksache 20/11663 werde für den Fall, dass der Börsengang nicht gelinge, ausgeführt, dass sich die Parteien über alternative Finanzierungsmaßnahmen verständigten. Er fragte, ob damit gemeint sei, dass die Stadt Kapital zeichne.

Die Senatsvertreterinnen und -vertreter erwiderten, das Problem werde zu gegebener Zeit besprochen. Derzeit sei nicht beabsichtigt, außer den in der Drucksache beschriebenen, weitere Kapitalmaßnahmen zu planen.

Der Vertreter der HLAG hob hervor, grundsätzlich führe eine Verzögerung des Börsengangs nicht automatisch dazu, dass keine Dividende gezahlt werden könne.

Die SPD-Abgeordneten nahmen Bezug auf die Aussage des Vertreters der HLAG, der zufolge im Markt eine Überkapazität bei den mittelgroßen Schiffen bestehe. Die sieben Schiffe, die bei CSAV im Orderbuch stünden, seien mittelgroß. Die SPD-Abgeordneten fragten, ob die Aussage zur Überkapazität für veraltete Schiffe gelte.

Der Vertreter der HLAG verdeutlichte, von einer mittleren Größe werde bei Schiffen von 4 800 bis 5 000 TEU gesprochen. Diese könnten aktuell den Panama-Kanal befahren. Die Schiffe, die den Panama-Kanal ab Anfang des Jahres 2016 befahren könnten, hätten aufgrund ihrer Größe und der modernen Technik so große Vorteile gegenüber den älteren Schiffen, dass diese nicht mehr konkurrenzfähig sein würden. Die Schiffe, die CSAV bestellt habe, zählten zu den modernsten und effizientesten. Für sie gelte die Aussage nicht.

Die SPD-Abgeordneten fragten, ob seitens der HLAG der Wunsch bestehe, dass die Stadt sich für eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen der Hamburg Port Authority AöR, der HHLA, der HLAG und der HSH Nordbank AG einsetzen solle.

Der Vertreter der HLAG maß einer guten Zusammenarbeit mit anderen Partnern einen hohen Wert bei. Jeder Akteur müsse sich darum bemühen, zu guten Lösungen zu kommen. Dies sei bislang gelungen.

Zu TOP 2.

Keine Niederschrift. Siehe Bericht an die Bürgerschaft.

Zu TOP 3.

Der Vorsitzende schlug vor, in der Sitzung am 19. Juni 2014 die Selbstbefassungsangelegenheit zur HSH Nordbank und dem hsh finanzfonds zu beraten. Ein weiteres Unternehmen, das im Rahmen der Beratung der Drucksache 20/10016 „Beteiligungsbericht 2012“ behandelt werden solle, sei von den Obleuten festzulegen.

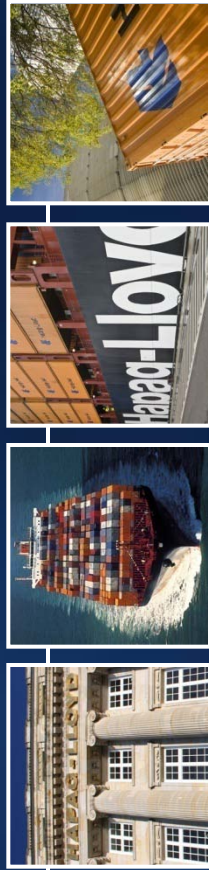
Der Vorsitzende regte an, am 1. September 2014 im Rahmen der Beratung der Drucksache 20/10016 die HGv zu behandeln. Außerdem sei der Haushaltsplan-Entwurf 2015/2016 zu beraten.

Der Ausschuss zeigte sich mit den Vorschlägen einverstanden.

Thilo Kleibauer (CDU)
(Vorsitz)

Andrea Rugbarth (SPD)
(Schriftführung)

Silke Faber
(Sachbearbeitung)



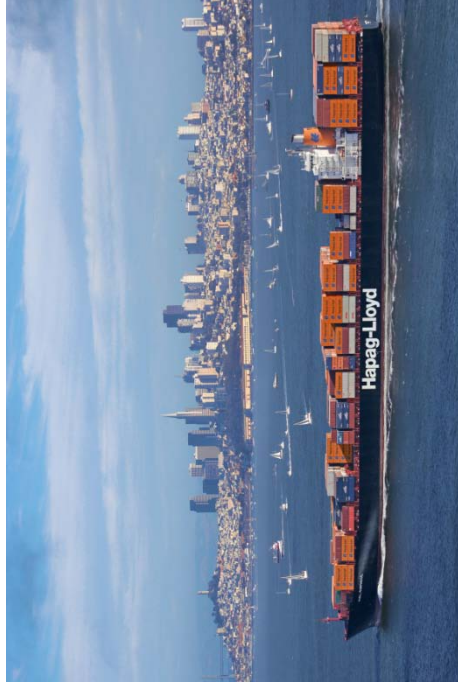
Sitzung des Ausschusses öffentliche Unternehmen

Hamburg, 16. Mai 2014

Hapag-Lloyd ist eine der führenden Linienreedereien weltweit mit Hauptsitz in Hamburg



Hapag-Lloyd auf einen Blick



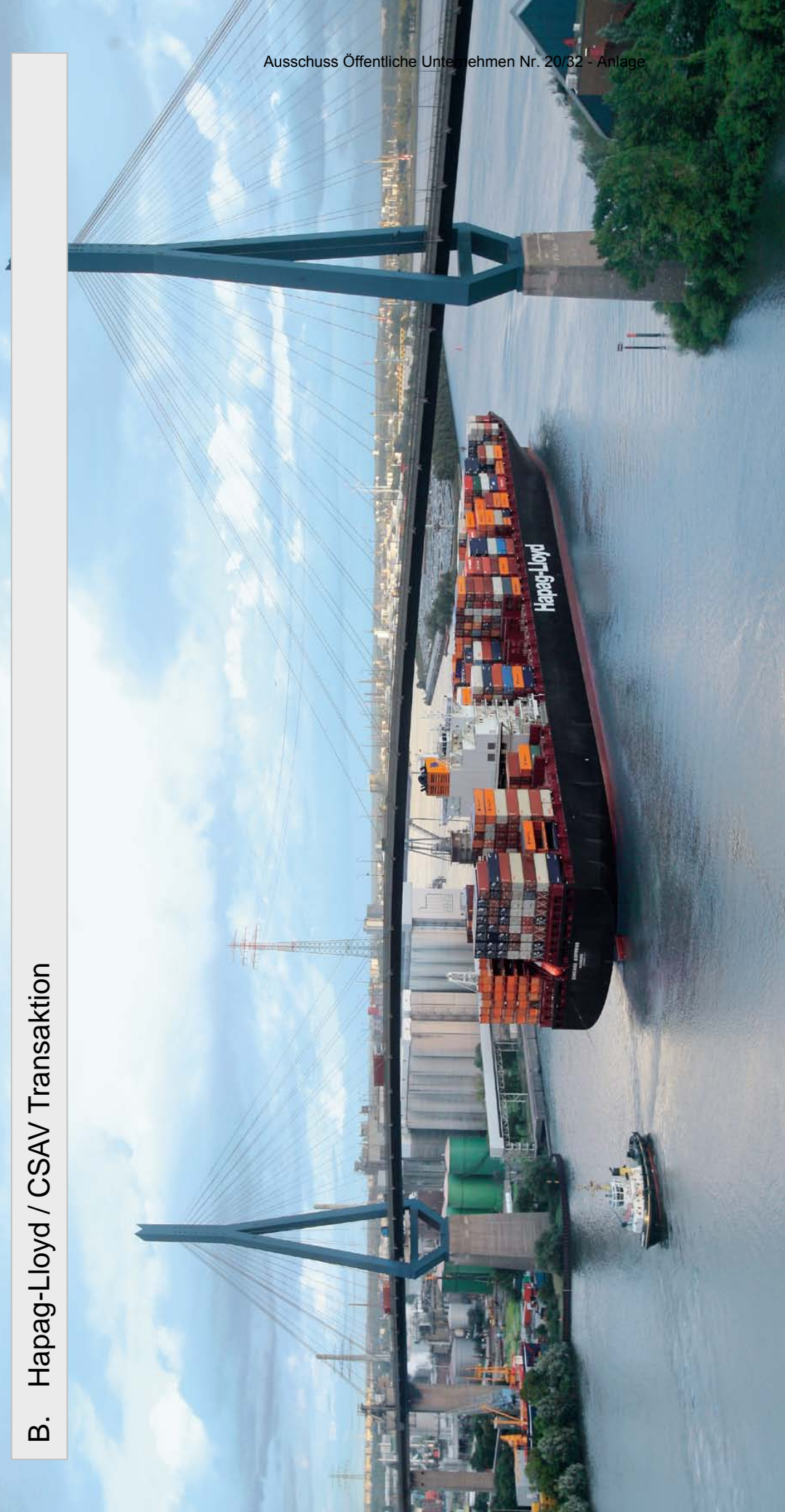
- Eine führende **Containerlinienreederei**
- Gründungsmitglied der **Grand und G6 Alliance**
- **153 Containerschiffe** mit 749 TTEU¹⁾
- Transportmenge von **5,5 Mio. TEU** in 2013
- Umsatzerlöse von **6,6 Mrd. EUR** in 2013
- **340 Vertriebsstellen** in über 110 Ländern
- Betreut rund **20.500 Kunden** weltweit
- **7.016 Mitarbeiter** an Land und auf See¹⁾

Ausschuss Öffentliche Unternehmen Nr. 20/32 - Anlage

1) Per 31. März 2014

A. Aktuelle Geschäftsentwicklung

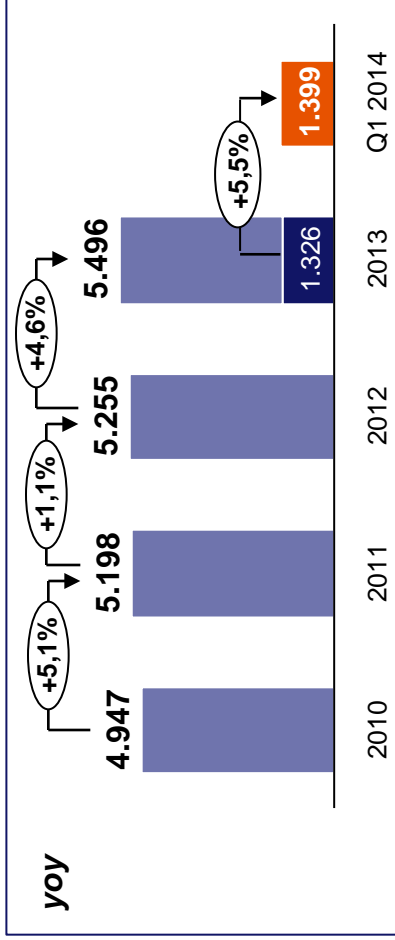
B. Hapag-Lloyd / CSAV Transaktion



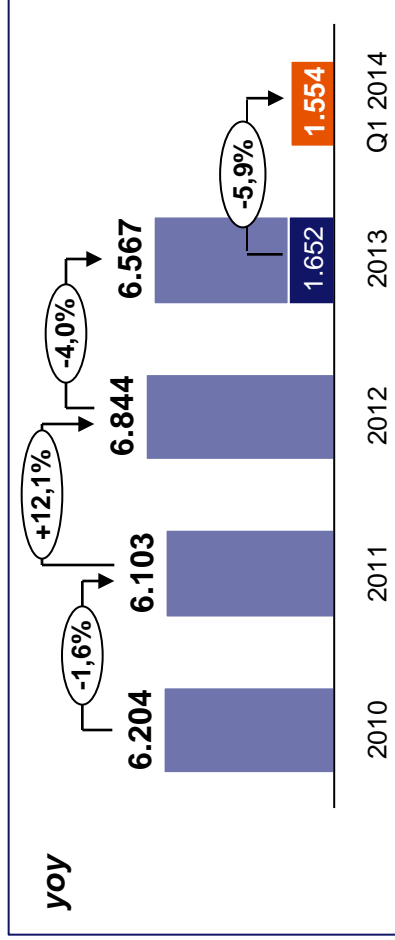
Im Q1 2014 steigerte Hapag-Lloyd die Transportmenge um 5,5% – Entwicklung der Frachtraten ist dagegen enttäuschend



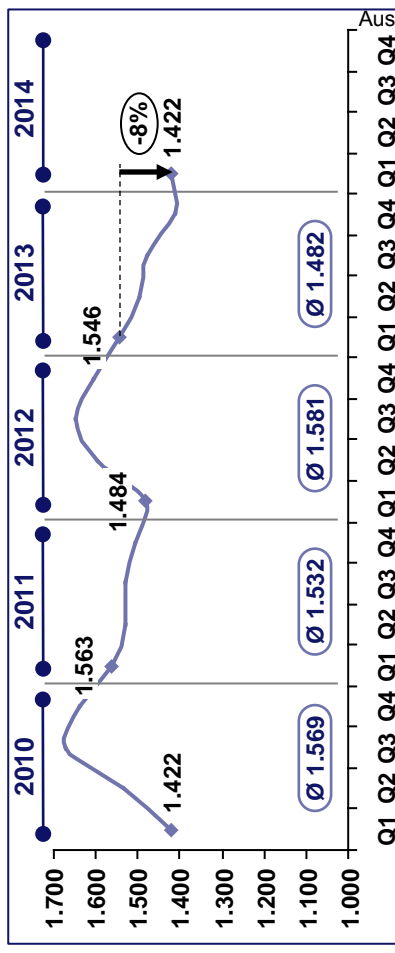
Transportmenge [TTEU]



Umsatz [Mio. EUR]



Frachtrate [USD/TEU]

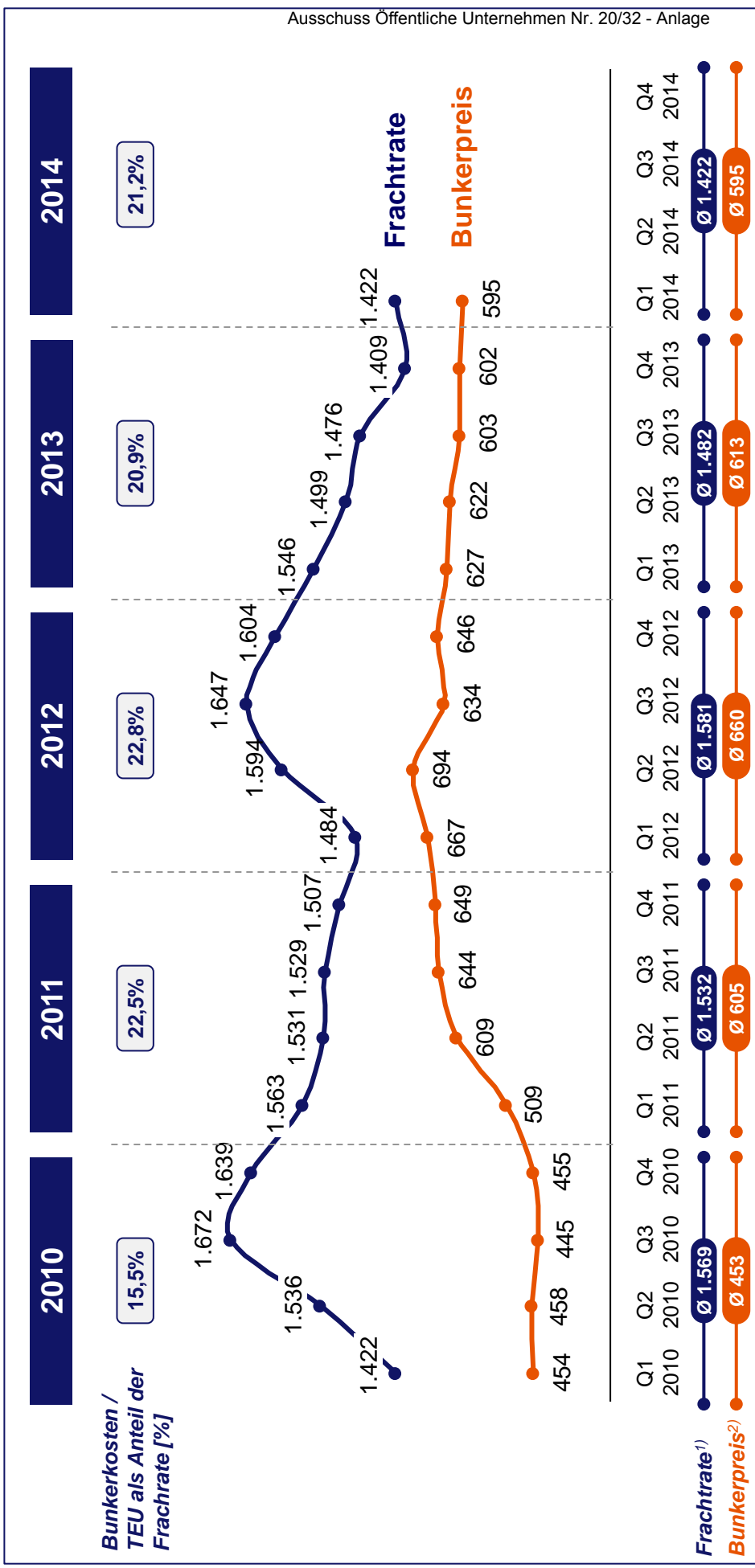


Anmerkungen

- Trotz des starken Wettbewerbs **Anstieg der Transportmenge** um +5,5% bei Hapag-Lloyd gegenüber +2,9% im Marktdurchschnitt
- **Leicht sinkender Umsatz** im Q1 2014, hauptsächlich **bedingt durch schwachen US-Dollar** (1,37 EUR/USD in Q1 2014 gegenüber 1,32 EUR/USD in Q1 2013)

Ø-Frachtrate im Q1 2014 lag bei 1.422 USD/TEU – Bunkerpreis bei 595 USD/t

Frachtrate¹⁾ [USD/TEU] vs. Bunkerpreis²⁾ [USD/t]



1) Hapag-Lloyds durchschnittliche Frachtrate pro Quartal 2) Hapag-Lloyds durchschnittlicher Verbrauchspreis pro Quartal

Transportaufwendungen [Mio. EUR]

	Q1 2014	Q1 2013	Δ
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	333,2	365,9	-32,7
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.070,3	1.123,7	-53,4
Hafen-, Kanal- und Terminalkosten	473,0	464,6	8,4
Charter-, Leasing- und Containermieten	147,5	174,2	-26,7
Containertransportkosten	415,9	448,1	-32,2
Instandhaltung/Reparatur/Sonstiges	33,9	36,8	-2,9
Transportaufwendungen	1.403,5	1.489,6	-86,1

- Die Transportaufwendungen sind im ersten Quartal 2014 um 86,1 Mio. EUR (-5.8%) auf 1.403,5 Mio. EUR gesunken trotz gestiegener Transportmenge (+5,5%)
- Diese Entwicklung war vor allem durch den Rückgang der Aufwendungen für bezogene Leistungen bedingt. Dieser resultierte aus Kosteneinsparungen sowie der geringeren Anzahl gecharterter Schiffe
- Die Verringerung der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe ergab sich hauptsächlich aus den geringeren Bunkerpreisen

Hapag-Lloyd behauptet sich im ersten Quartal in einem schwierigerem Marktumfeld

Hapag-Lloyd Finanzkennzahlen

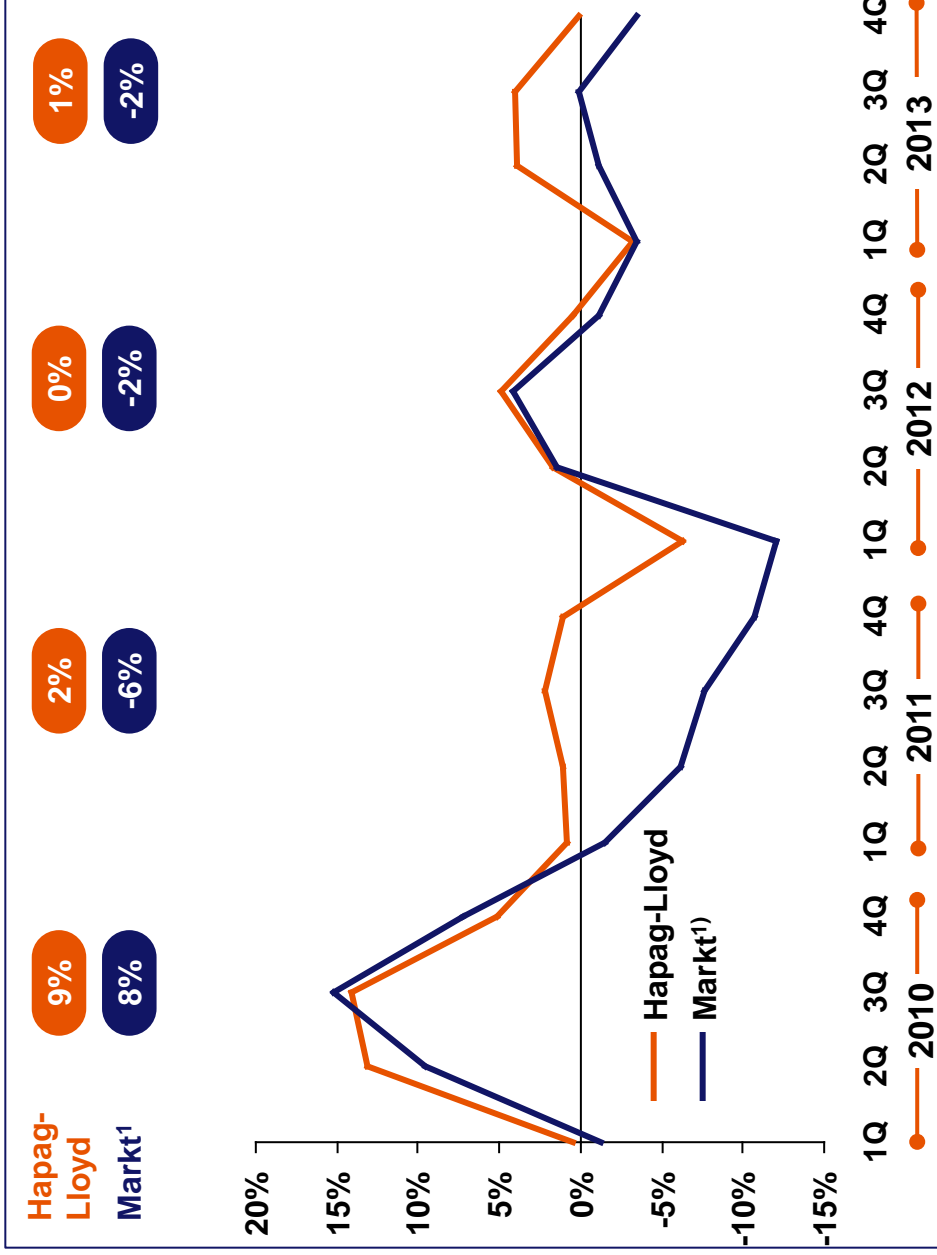
	Q1 2014	Q1 2013	Δ	FY 2013
Transportmenge [TTEU]	1.399	1.326	73	5.496
Frachtrate [USD/TEU]	1.422	1.546	-124	1.482
Bunkerpreis [USD/t ¹⁾]	595	627	-32	613
Wechselkurs [EUR/USD]	1,37	1,32	0,05	1,33
Umsatz [Mio. EUR]	1.554	1.652	-98	6.567
EBITDA [Mio. EUR]	3	24	-21	389
EBIT bereinigt [Mio. EUR]	-63	-53	-10	67
Investitionen [Mio. EUR]²⁾	60	157	-97	741

1) Durchschnittlicher Hapag-Lloyd Verbrauchspreis

2) Investitionen in Sachanlagen

Im Wettbewerbsvergleich liegt die operative Performance von Hapag-Lloyd über dem Marktdurchschnitt (1/2)

Entwicklung EBIT-Marge Linienreedereien¹⁾ [%]



- Darstellung einer anerkannten, externen Quelle (Alphaliner)
- In den letzten vier Jahren lag die Hapag-Lloyd EBIT-Marge über dem Industriedurchschnitt (nach verfügbaren Daten)
- Zudem war Hapag-Lloyd der Best Performer in Q2 und Q3 2011
- Das operative Ergebnis ist zudem weniger volatil als das der meisten Wettbewerber und Hapag-Lloyd ist der Carrier mit der geringsten Anzahl von Quartalen mit Verlust seit 2010

Hapag-Lloyds operative Performance liegt im schwierigeren Marktumfeld kontinuierlich über dem Marktdurchschnitt

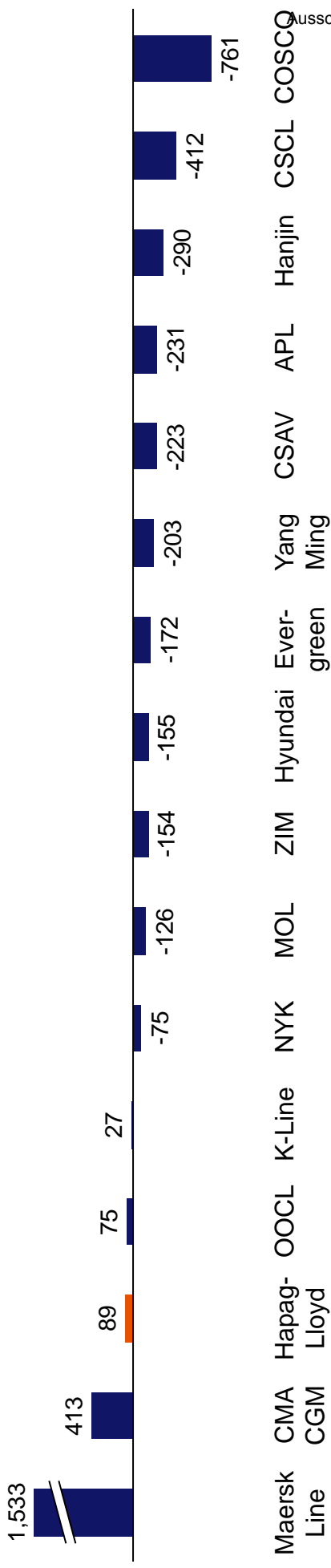


1) APL, CMA CGM, CCNI, CSAV, CSCS, Evergreen, Hanjin, Hyundai, Hapag-Lloyd, K-Line, Maersk, MOL, NYK, RCL, STX Pan Ocean, WHL, Yang Ming, ZIM

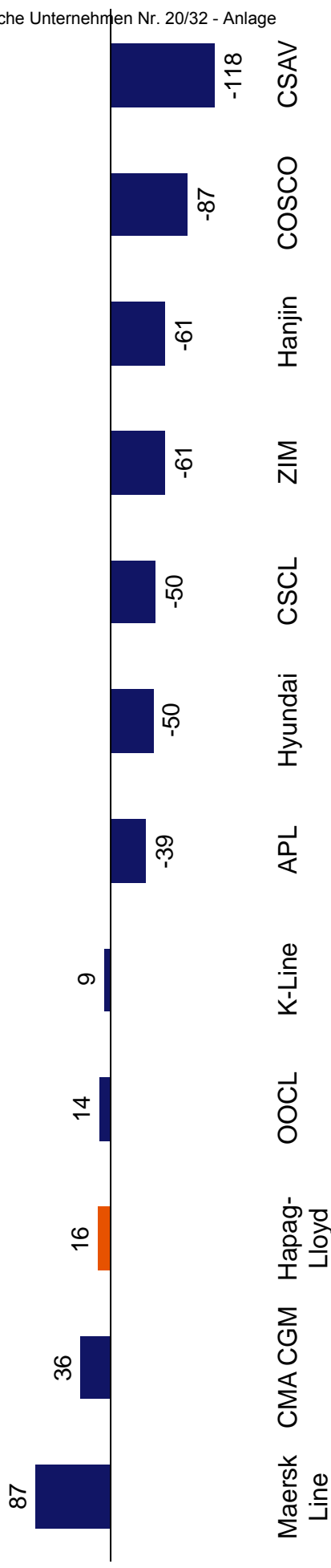
Im Wettbewerbsvergleich liegt die operative Performance von Hapag-Lloyd über dem Marktdurchschnitt (2/2)



Operatives Ergebnis¹⁾ FY 2013 [Mio. USD]



Operatives Ergebnis¹⁾ pro TEU FY 2013 [USD]



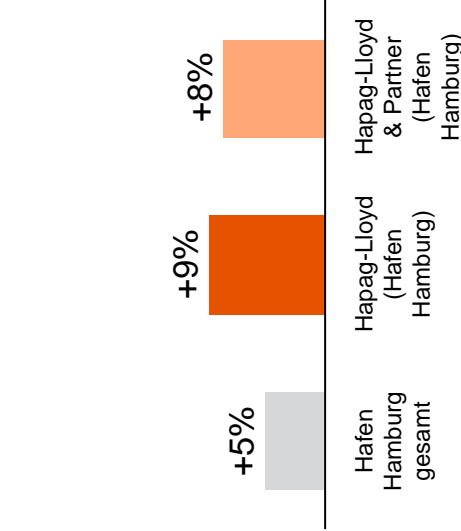
1) EBIT, wo vorhanden bereinigtes EBIT (Unternehmensangaben oder berechnet)

Hapag-Lloyd ist ein Haupttreiber des Umschlagswachstums im Hamburger Hafen

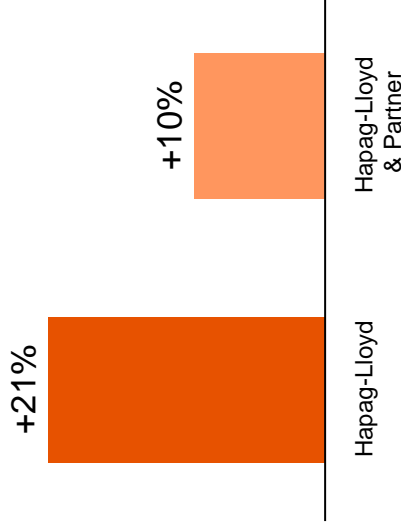


Wachstum des Containerumschlags im Hamburger Hafen

Wachstum des Containerumschlags (2013 vs. 2012)

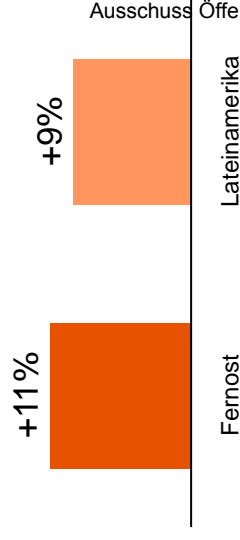


Anzahl der Schiffsanläufe im Hafen Hamburg (2013 vs. 2012)



Transportmenge je Trade

Wachstum der Transportmenge von Hapag-Lloyd (Q1 2014 vs. Q1 2013)



- In 2013 haben Hapag-Lloyd und seine Partner ihre Aktivitäten in Hamburg bewusst **weiter ausgebaut**
- Das Wachstum des Hamburger Hafens resultierte aus den zusätzlichen Mengen von **Hapag-Lloyd und seinen Partnerreedereien**

■ Im ersten Quartal 2014 konnte Hapag-Lloyd die Transportmengen insbesondere auf den Fahrgebieten Fernost und Lateinamerika deutlich steigern. Sowohl die Exporte nach Asien (+19%) als auch die Importe aus Lateinamerika (+14%) wuchsen dabei überdurchschnittlich

A. Aktuelle Geschäftsentwicklung

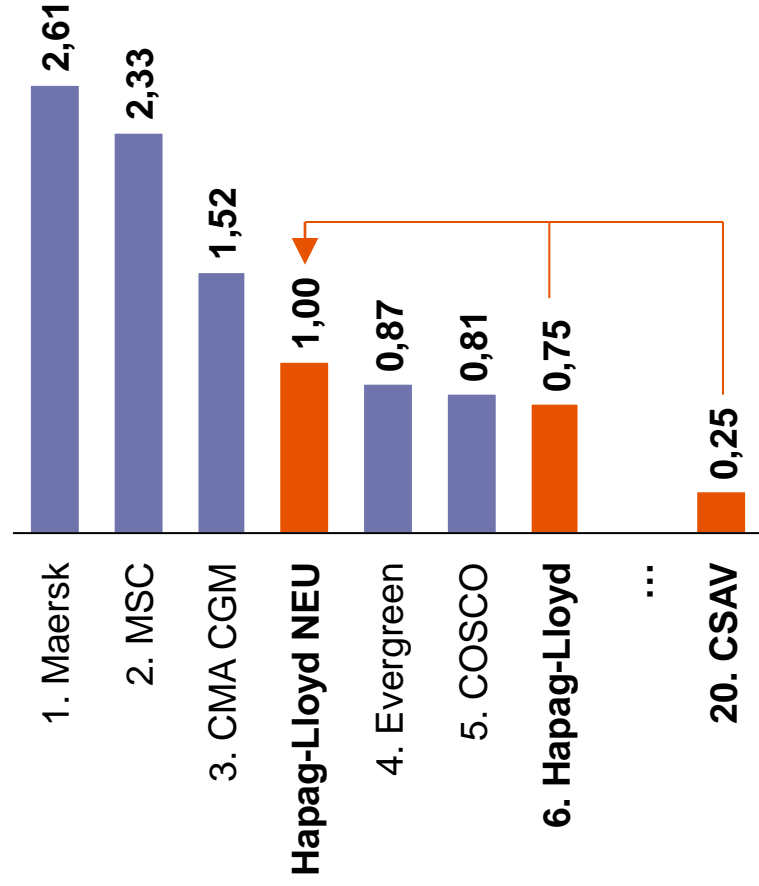
B. Hapag-Lloyd / CSAV Transaktion



Unterzeichnung des BCA zwischen CSAV und Hapag-Lloyd – Strategische, operative und finanzielle Vorteile

Deal Rational

Globales Carrier Ranking¹⁾ [Mio. TEU]



1 STRATEGISCH

- Aufschließen zu den **Top 3 der Linienreedereien**
- **Stärkung der Marktposition**, insbesondere in Latein-Amerika
- Entstehung einer globalen Plattform als Basis für weitere Konsolidierung und Erzielung von **Skalenvorteilen**

2 OPERATIV

- **Realisierung von Synergien** in Höhe von rd. 300 Mio. USD pro Jahr
- Verringerung der Kosten für einen Containerstellplatz durch **größere und jüngere Schiffe**
- **Optimiertes und erweitertes Netzwerk**

3 FINANZIELL

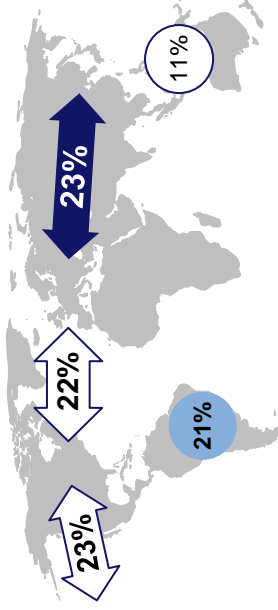
- Gewinnung eines zusätzlichen **starken Gesellschafters**
- **Stärkung der Eigenkapitalbasis**
- **Optimierung der Kapitalstruktur** und Verbesserung des Ratings

1) Nach Flottenkapazität von April 2014

Geographische Kompatibilität eröffnet deutliche Vorteile für das kombinierte Unternehmen

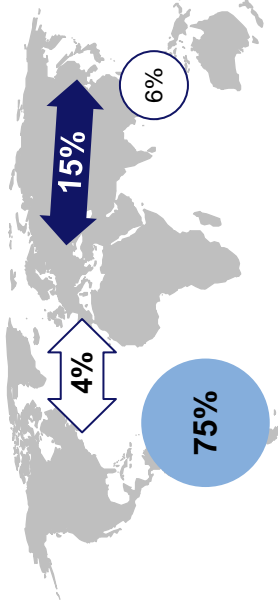
Transportmenge nach Fahrtgebiet, 2013

Hapag-Lloyd



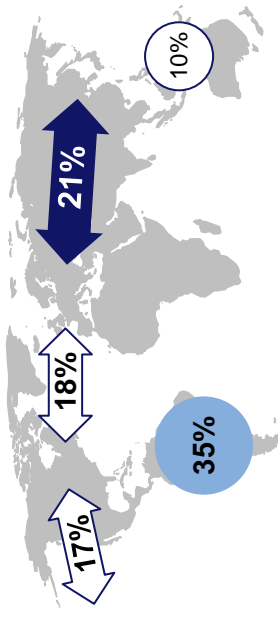
Fahrtgebiet	Mio. TEU
Atlantik	1,2
Latein-Amerika	1,2
Fernost	1,2
Transpazifik	1,2
Australasien	0,6
Total	5,5

CSAV¹⁾



Fahrtgebiet	Mio. TEU
Atlantik	0,1
Latein-Amerika	1,4
Fernost	0,3
Transpazifik	–
Australasien	0,1
Total	1,9

Hapag-Lloyd NEU



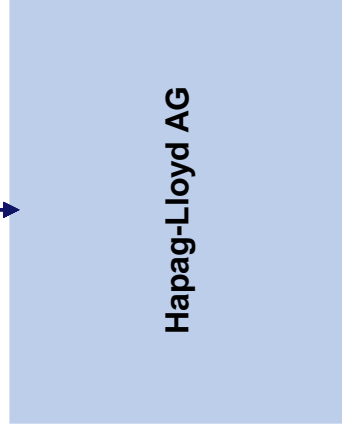
Fahrtgebiet	Mio. TEU
Atlantik	1,3
Latein-Amerika	2,6
Fernost	1,5
Transpazifik	1,2
Australasien	0,7
Total	7,4

- CSAV ist insbesondere auf den Nord-Süd Verkehren nach und von Latein-Amerika stark, während Hapag-Lloyd eine gute Position auf den Ost-West Verkehren hat
- Die Marktposition des kombinierten Unternehmens in dem attraktiven und dynamischen Latein-Amerika Fahrtgebiet, würde das CSAV Volumen signifikant verbessern
- In den Fahrtgebieten Transatlantik und Transpazifik würde die Marktposition des kombinierten Unternehmens stark vom Hapag-Lloyd Volumen profitieren

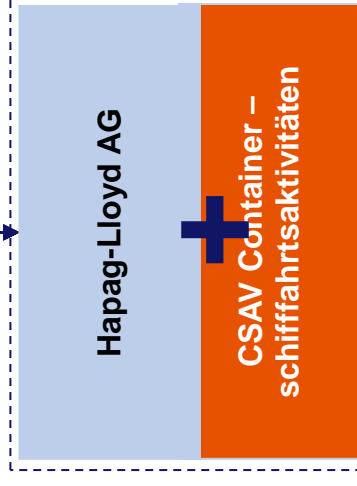
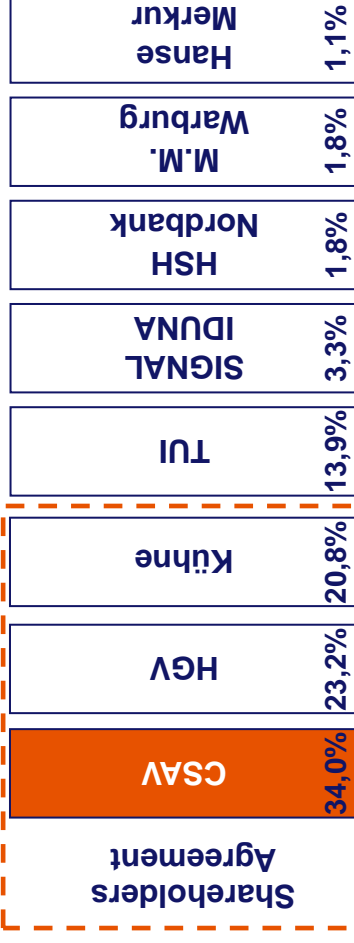
1) Allokation des CSAV Volumens gemäß der Hapag-Lloyd Fahrtgebietsdefinition auf Basis von Annahmen, nicht zwingend final

Integration der CSAV Containerschiffahrtsaktivitäten in die Organisation von Hapag-Lloyd

Bisherige Anteilsstruktur



Anteilsstruktur nach Kapitalerhöhung



Ausschuss Öffentliche Unternehmen Nr. 20/32 - Anlage

- Einbringung der CSAV Containerschiffahrtsaktivitäten als Sacheinlage in HL gegen Ausgabe neuer Aktien
- Dann Kapitalerhöhung i.H.v. 370 Mio. EUR in HL durch CSAV (259 Mio. EUR) und Kühne (111 Mio. EUR)

Erwartete Nettosynergien in Höhe von 300 Mio. USD p.a.

1 Netzwerk Optimierung

- Gemeinsames Netzwerk
- Effiziente Nutzung der kombinierten Flotte

2 Terminals & Intermodal

- Standardisierter Einkauf
- Prozess-Standardisierung
- Strategische Partnerschaften

3 Equipment

- Optimierung der Unpaarigkeiten
- Produktivitäts- und Flottenoptimierung

4 Produktivität

- Höhere organisatorische Effizienz
- Best Practice Sharing
- Einheitliche IT Plattform

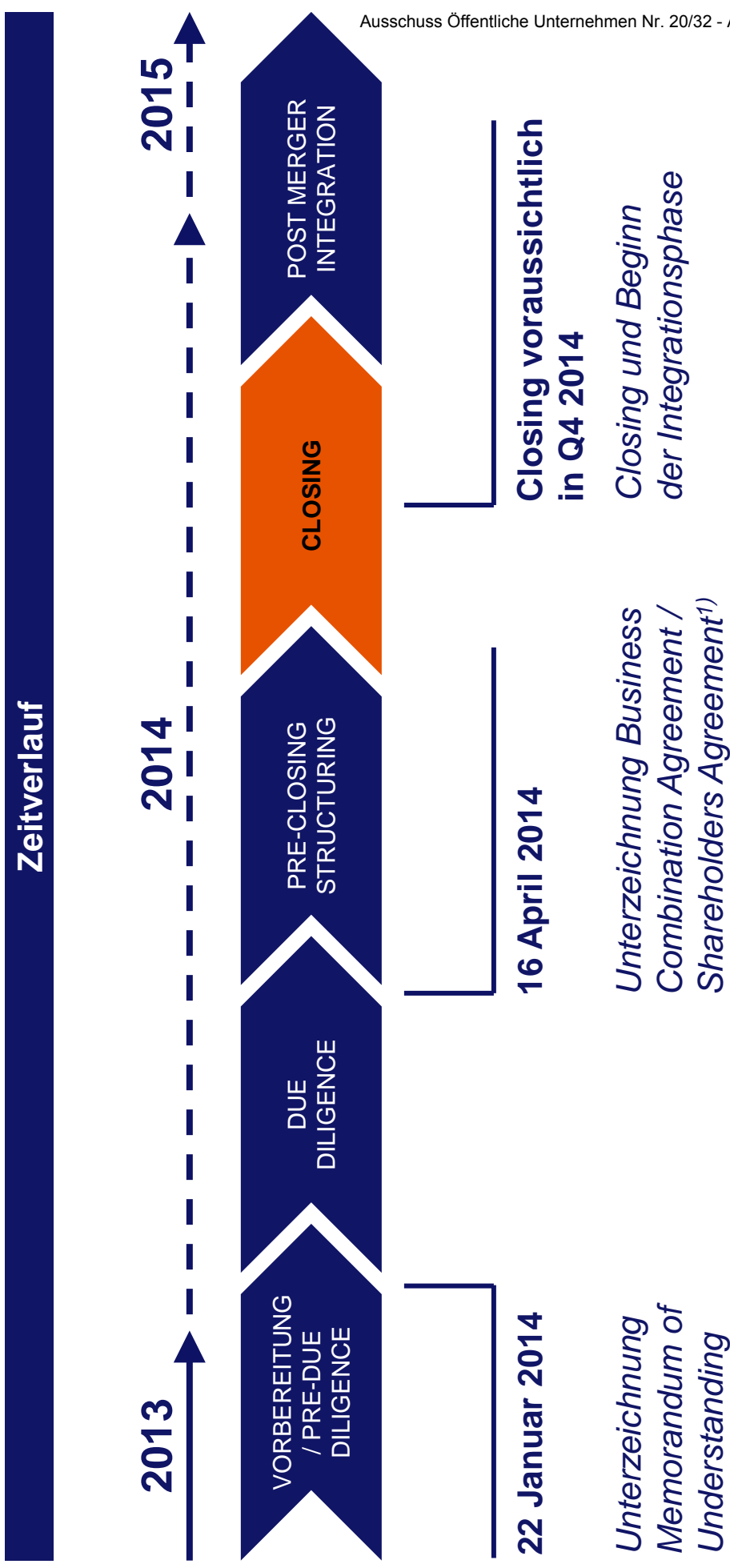
5 Finanziell

- Finanzielle Synergien durch verbesserte Finanzierungsquellen / -konditionen

NETTOSYNERGIEN

- Erwartete Nettosynergien in Höhe von **300 Mio. USD** p.a. – positive Effekte bereits in 2015

Das Closing wird für das vierte Quartal erwartet



1) und andere Transaktionsdokumente



Diese Präsentation wird Ihnen auf vertraulicher Basis zur Verfügung gestellt. Die Weitergabe dieser Informationen an andere Personen, die Nutzung von Daten Dritter oder die Wiedergabe dieser Informationen, sei es als Ganzes oder in Auszügen, ist ohne die vorherige schriftliche Zustimmung von Hapag-Lloyd unzulässig.

Diese Präsentation enthält zukunftsgerichtete Aussagen im Sinne der 'Safe Harbor'-Regelung der US-amerikanischen Wertpapiervorschriften. Diese Aussagen basieren auf den derzeitigen Erwartungen oder Einschätzungen des Managements und unterliegen einer Reihe von Faktoren und Unsicherheiten, aufgrund der die tatsächlichen Ergebnisse erheblich von den Angaben in den zukunftsgerichteten Aussagen abweichen können. Die tatsächlichen Ergebnisse können aufgrund einer Vielzahl von Faktoren erheblich von den Angaben in den zukunftsgerichteten Aussagen abweichen. Derartige Faktoren beinhalten unter anderem (ohne Beschränkung hierauf) die künftige weltwirtschaftliche Entwicklung, Marktgegebenheiten mit Auswirkung auf die Containerschiffahrtsbranche, intensiven Wettbewerb in den Märkten, in denen wir tätig sind, Umwelthaftung sowie Kapitalkosten im Zusammenhang mit der Einhaltung geltender Gesetze, Vorschriften und Standards in den Märkten, in denen wir tätig sind, diverse politische, rechtliche, wirtschaftliche und andere Rahmenbedingungen mit Auswirkung auf die Märkte, in denen wir tätig sind, unsere Fähigkeit, erworbene Unternehmen erfolgreich zu integrieren sowie die Fähigkeit, unseren Schuldendienst zu erfüllen. Viele der beschriebenen Faktoren liegen außerhalb unseres Einflussbereichs.

Diese Präsentation soll einen allgemeinen Überblick über das Geschäft von Hapag-Lloyd bieten und ist nicht als Darstellung sämtlicher Aspekte und Einzelheiten betreffend Hapag-Lloyd zu verstehen. Entsprechend geben weder Hapag-Lloyd noch deren Geschäftsleitungsmitglieder, leitenden Angestellten, Mitarbeiter oder Berater oder irgendeine andere Person ausdrückliche oder stillschweigende Zusicherungen oder Gewährleistungen hinsichtlich der Angemessenheit, Richtigkeit oder Vollständigkeit der in dieser Präsentation enthaltenen Informationen oder der darin ausgedrückten oder implizierten Ansichten ab, und entsprechend können keine Ansprüche daraus hergeleitet werden. Weder Hapag-Lloyd noch deren Geschäftsleitungsmitglieder, leitende Angestellte, Mitarbeiter oder Berater oder irgendeine andere Person unterliegen irgendeiner Haftung für Fehler oder Auslassungen oder etwaige Schäden, die in irgendeiner Weise unmittelbar oder mittelbar aufgrund der Verwendung dieser Informationen oder deren Inhalt oder anderweitig im Zusammenhang damit entstehen.

Der Inhalt dieser Präsentation entspricht der derzeitigen Rechtslage und spiegelt die derzeitige Geschäfts- und Finanzlage von Hapag-Lloyd wider, die Änderungen und der Prüfung durch Wirtschaftsprüfer unterliegt, und unterliegt den jeweils geltenden Rechtsvorschriften.

Die Verbreitung dieser Präsentation kann in bestimmten Ländern gesetzlichen Beschränkungen unterliegen. Personen, die in den Besitz dieser Präsentation gelangen, müssen sich selbst über solche Beschränkungen informieren und diese beachten. Insbesondere darf diese Präsentation nicht in den Vereinigten Staaten von Amerika, Australien, Japan oder Kanada verbreitet werden. Diese Präsentation stellt kein Verkaufsangebot und keine Aufforderung zur Abgabe eines Kaufangebots für Wertpapiere in den Vereinigten Staaten von Amerika, Deutschland oder einem anderen Land dar. Weder diese Präsentation noch die darin enthaltenen Angaben bilden die Grundlage eines Angebots oder einer Zusage irgendeiner Art oder eine verlässliche Basis im Zusammenhang mit einem Angebot oder einer Zusage irgendeiner Art. Diese Präsentation stellt insbesondere kein Verkaufsangebot und keine Aufforderung zur Abgabe eines Kaufangebots für Wertpapiere von Hapag-Lloyd in den Vereinigten Staaten von Amerika dar. Wertpapiere von Hapag-Lloyd dürfen ohne eine Registrierung bzw. diesbezügliche Ausnahmeregelung von den Registrierungsanforderungen nach dem US-Wertpapiergesetz von 1933 (*U.S. Securities Act of 1933*) in seiner geltenden Fassung nicht in den Vereinigten Staaten von Amerika angeboten oder verkauft werden. Hapag-Lloyd beabsichtigt kein öffentliches Angebot und keine Platzierung von Wertpapieren in den Vereinigten Staaten von Amerika.