

Protokoll

der öffentlichen Sitzung
des Ausschusses Öffentliche Unternehmen

Sitzungsdatum: 2. Dezember 2014
Sitzungsort: Hamburg, Rathaus, Raum 151
Sitzungsdauer: 17:10 Uhr bis 18:56 Uhr
Vorsitz: Abg. Thomas Kreuzmann (CDU) i.V.
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. 20/11569 Sprinkenhof AG
(Große Anfrage der Fraktion DIE LINKE)
3. Verschiedenes

Anwesende:

I. Ausschussmitglieder

Abg. Norbert Hackbusch (DIE LINKE) i.V.
Abg. Birte Gutzki-Heitmann (SPD)
Abg. Dr. Roland Heintze (CDU)
Abg. Susanne Kilgast (SPD)
Abg. Dr. Thomas-Sönke Kluth (FDP)
Abg. Jan Quast (SPD)
Abg. Andrea Rugbarth (SPD)
Abg. Dr. Monika Schaal (SPD)
Abg. Olaf Steinbiß (SPD)

II. Ständiger Vertreter

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

III. Senatsvertreterinnen und Senatsvertreter

Finanzbehörde:

Herr	Senator	Dr. Peter Tschentscher
Herr	Staatsrat	Jens Lattmann
Frau	SD'in	Dr. Sibylle Roggencamp
Herr	RD	Rüdiger Hintze
Herr	RR	Dr. Christoph Hünecken
Herr	Wiss. Ang.	Daniel Stricker

Hapag-Lloyd AG:

Herr	Finanzvorstand	Peter Ganz
------	----------------	------------

Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH:

Herr	Geschäftsführer	Dr. Rainer Klemmt-Nissen
Frau	Geschäftsführerin	Petra Bödeker-Schoemann

IV. Teilnehmerin der Bürgerschaftskanzlei

Silke Faber

V. Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit

Sieben Personen

Vor Eintritt in die Tagesordnung vertagte der Ausschuss Öffentliche Unternehmen auf Antrag der Fraktion DIE LINKE den Tagesordnungspunkt 2. einvernehmlich.

Der Vorsitzende teilte mit, einer Absprache mit den Obleuten zufolge werde es nicht erforderlich sein, dass ein Vertreter der HSH Nordbank AG (HSH) an der Beratung zu TOP 3.

teilnimmt. Es werde lediglich eine Auskunft der Senatsvertreterinnen und -vertreter zum Personalabbau bei der HSH erwartet.

Es wurden keine Einwände erhoben.

Zu TOP 1.

Der Vertreter der Hapag-Lloyd AG (HL) erklärte, am 2. Dezember 2014 sei es gelungen, das Closing der Zusammenführung der HL und der Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV) durchzuführen. Dies sei für das Unternehmen wichtig, weil es danach in der Verfassung sei, die nächsten Schritte der Integration einzuleiten. Durch die Transaktion könnten Synergien im Wert von 300 Mio. US-Dollar pro Jahr realisiert werden mit dem Ziel, die Kostenpositionen des Unternehmens zu verbessern und seine Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Nach dem Zusammenschluss werde ein Jahresumsatz von 9 Mrd. Euro erreicht, es könnten etwa 200 Schiffe eingesetzt werden. Damit stoße HL in eine neue Größenordnung vor. HL werde weltweit zur Nr. 4 der Containerlinien.

Der Vertreter der HL informierte den Ausschuss anhand der als Anlage 1 beigefügten Präsentation über die aktuelle Geschäftsentwicklung und die Zusammenführung von HL und CSAV. Er wies auf den Quartalsbericht hin, der im Internet zugänglich sei.

Ergänzend zu den Folien 4 und 5 stellte der Vertreter der HL fest, es sei gelungen, dem Absinken der Frachtraten um 74 US-Dollar pro TEU im Vergleich zum Vorjahr eine Verbesserung bei den Transportkosten von 54 US-Dollar pro TEU entgegenzusetzen. Dies sei als Erfolg zu betrachten. Allerdings verbleibe eine Differenz von 20 US-Dollar, die sich auf das Ergebnis der HL auswirke. Das Unternehmen sei noch immer einem erheblichen Margendruck ausgesetzt. Der Vertreter der HL erläuterte die Positionen, die zu Einsparungen bei den Transportkosten geführt hätten. Bei den Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen schlage sich der geringere Verbrauch von Treibstoff der modernen Flotte nieder. HL setze zehn Schiffe der 13 200 TEU-Klasse ein, die beträchtlich zur Ersparnis bei den Transportkosten beigetragen hätten. Bei der Position der Charter-, Leasing- und Containermieten habe HL die Marktsituation für sich genutzt und Schiffe zu günstigen Bedingungen gechartert. Die Hafen-, Kanal- und Terminalkosten seien angestiegen. In zahlreichen Häfen weltweit komme es zu Staus bei der Abfertigung, was einen Anstieg der Terminalkosten nach sich ziehe. Dies sei eine Folge des positiven Wachstums sowie des zunehmenden Einsatzes von Großschiffen, auf die sich die Terminalbetreiber derzeit einstellten.

Auf die Folie 6 eingehend bemerkte der Vertreter der HL, das operative Ergebnis sei leicht positiv aber bei weitem nicht als befriedigend zu bezeichnen. Die EBITDA- und EBIT-Werte seien positiv. Nach wie vor sei das Ergebnis negativ im Hinblick auf den Gewinn nach Steuern. Nachdem der größte Teil der aktuellen Investitionen bereits bewältigt sei, seien die Zahlen rückläufig. HL habe alle Schiffe, die im Orderbuch gewesen seien, abgenommen. HL allein, ohne CSAV, habe keine weiteren Schiffe im Orderbuch. Somit sei zu erwarten, dass die Investitionen künftig dauerhaft geringer als in den zwei Vorjahren ausfielen.

Der Vertreter der HL ging auf die Folie 8 ein und ergänzte, die Synergien seien mit der Unterstützung der Unternehmensberatung Roland Berger überprüft worden. Sie würden aufgrund der Pläne zur Integration im Jahr 2015 nicht bereits im vollen Umfang erreicht. HL erwarte aber, den größten Teil innerhalb der nächsten zwei Jahre zu realisieren. Der Vertreter der HL kündigte an, die Flotte werde jünger und moderner werden. Darum werde mit Kostenvorteilen gerechnet. Mit der Zusammenführung erwerbe HL auch ein Orderbuch. In den nächsten sieben Monaten würden neun Großschiffe mit 9 300 TEU fertiggestellt, die von der CSAV bestellt worden seien, um insbesondere die Traglast in den Südamerika-Verkehren zu optimieren. Die Schiffe könnten an der Ostküste Südamerikas ideal eingesetzt werden. Sie

böten Potential für die Optimierung der Flotte. Der Vertreter der HL hob hervor, die Transaktion stärke den Handlungsspielraum des Unternehmens auch im Hinblick auf die Finanzen. Er wies auf die Veränderung der Zusammensetzung der Gesellschafter und die Stärkung der Eigenkapitalbasis um 370 Mio. Euro hin. Auf der Seite des Fremdkapitals habe HL durch die Begebung einer weiteren Anleihe ihr Fristenprofil optimiert. Gleichzeitig habe der Coupon der Anleihe von 9 auf 7,5 Prozent gesenkt werden können. Der Zinssatz für besicherte Schiffskredite sei mit derzeit etwa 5 Prozent günstiger. Gleichwohl bedeute die Begebung der Anleihe einen Schritt in die richtige Richtung. Trotz der schwierigen Umfeldbedingungen sei es gelungen, das bisherige Rating zu halten. Es sei zu erwarten, dass sich der Zusammenschluss positiv auf das Rating auswirken werde.

Zur Folie 11 erläuterte der Vertreter der HL, um die angestrebten Synergien zu realisieren, sei die Zusammenführung der Flotten am wichtigsten. Durch eine effiziente Nutzung der vorhandenen Schiffe könne eine deutliche Verbesserung der Qualität und eine Kostenersparnis erreicht werden. HL werde eine um 2 Mio. TEU vergrößerte Menge auf einer einheitlichen Flotte fahren. Sie könne die Schiffsgröße in dem jeweiligen Produkt anheben und damit Kostenvorteile pro TEU generieren. Zum Thema Equipment sagte der Vertreter der HL, das Phänomen der Leertransporte werde durch die Tatsache verursacht, dass die Anzahl der Transporte aus Asien nach Europa und Amerika deutlich höher sei als auf dem umgekehrten Weg. Wenn HL und CSAV, die teilweise Verkehre mit unterschiedlichen Unpaarigkeiten hätten, ihre Kräfte bündelten, werde es möglich sein, die Evakuierungskosten der Leercontainer deutlich zu senken. Die Produktivität solle gestärkt werden, indem Offices zusammengelegt würden. Dies gelte nicht nur für die Headquarters sondern auch in den Regionen. Es gebe konkrete Überlegungen, an Standorten mit bisher zwei Offices diese zu einem zusammenzufassen. Im Bereich der Finanzen strebe HL an, die Zinslast pro aufgenommene Geldeinheit zu reduzieren. Als Beispiel nannte der Vertreter der HL die neue Anleihe, die um etwa 1,5 Prozentpunkte günstiger sei als die frühere Anleihe.

In Ergänzung zur Folie 12 wies der Vertreter der HL darauf hin, dass es HL gelungen sei, hinsichtlich der durchschnittlichen Schiffsgrößen einen Wettbewerbsvorteil zu erzielen.

Der Vertreter der HL ging auf die Folie 14 ein und äußerte sich erfreut darüber, dass sich die großen Gesellschafter bereit erklärt hätten, für die Dauer von zehn Jahren Ankerengesellschafter der HL zu bleiben.

Ergänzend zur Folie 15 wies der Vertreter der HL darauf hin, dass das zweite Quartal 2015 im weiteren Verlauf besonders wichtig sein werde, weil dann die Flotten vereinigt würden. Nicht nur die Schiffssysteme würden einheitlich, sondern das IT-System der HL werde auf alle Verkehre übertragen. Dies werde zu einer größeren Sicherheit hinsichtlich der Abwicklung führen.

Die SPD-Abgeordneten äußerten sich erfreut über das erfolgte Closing. Bekanntermaßen sei Größe in diesem Geschäft der entscheidende Vorteil. Sie baten den Vertreter der HL um eine Einschätzung, welches die entscheidenden Voraussetzungen für einen Börsengang der HL seien.

Der Vertreter der HL antwortete, die sogenannte Equity-Story, die zu schreiben sei, werde stark davon geprägt sein, dass HL sich weiterhin als Wachstumsindustrie verkaufe. Die große Stärke der Containerschifffahrt bestehe weltweit darin, dass nicht angezweifelt werde, dass sie eine Wachstumsindustrie sei. Sie werde noch immer mit einem soliden Wachstum von etwa 5 Prozent wahrgenommen. Das Wachstum solle mittelfristig ausreichen, um den vorhandenen Angebotsüberhang abzumildern. Der Angebotsüberhang werde nicht nur durch die Großschiffe hervorgerufen. Die Industrie sei gezwungen, in die moderne Technologie zu investieren, um von den Größenvorteilen der Großschiffe zu profitieren und um den Treibstoffverbrauch zu reduzieren. Im Zusammenhang mit den vorhandenen Überkapazitäten sei auch die Frage zu beantworten, wie mit den älteren Schiffen umgegangen werde, die einen

höheren Kraftstoffverbrauch hätten als moderne Schiffe. Ebenso wie mit einem disziplinierten Verhalten bei dem Ordern neuer Schiffe eine Entlastung herbeigeführt werden könne, sei dies möglich, indem ältere Schiffe aus dem Bestand genommen würden. Der HL biete sich durch die Transaktion ein größerer Handlungsspielraum. Sie werde ihn dazu nutzen, ältere und weniger effiziente Schiffe aus dem Bestand zu nehmen. Dies werde dazu beitragen, die Überkapazitäten abzumildern. Wenn andere Reedereien dem Beispiel folgten und den Austausch der Schiffe voranbrächten, könne das Angebot verkleinert werden. Die Verschrottungszahlen seien bereits recht hoch. Der Vertreter der HL meinte, der Trend werde anhalten. Insbesondere sei damit zu rechnen, dass nach der Erneuerung der Schleusen des Panamakanals im Jahr 2016 vermehrt Schiffe der sogenannten PanMax-Klasse aus dem Bestand genommen würden. Der Vertreter der HL bemerkte, Teil der Bewerbungsunterlagen für die Investoren sei, dass HL erwäge, in moderne Großschiffe zu investieren, die erhebliche Kostenvorteile mit sich brächten. Dies diene dem Ziel, die Flotte zu optimieren und mit dem Markt zu wachsen. Es solle nicht als überaggressives Signal verstanden werden. Das Preisgefüge solle nicht zusätzlich belastet werden. Die Investitionsüberlegungen beträfen die Zeit ab 2017. Bis 2016 sei HL gut aufgestellt.

Die SPD-Abgeordneten sprachen die Entwicklung der Frachtraten an. Angesichts des weltweiten Orderbuchs sei abzusehen, dass die Kapazität bis zum Jahresende 2014 um 7 Prozent wachsen werde. Die SPD-Abgeordneten fragten, wie sich dies auf die Frachtraten auswirken werde.

Der Vertreter der HL wies auf seine Ausführungen zur vorangegangenen Frage hin. Das Unternehmen werde alles tun, um die Frachtrate nach oben zu treiben. Wie die vergangenen Monate zeigten, komme es aber immer wieder zu Rückschlägen. HL werde weiterhin alles daran setzen, den bestmöglichen Preis zu erzielen. Es sei aber nicht auszuschließen, dass sich bei den Frachtraten über einen längeren Zeitraum keine Veränderung ergebe. Im Vergleich zum Vorjahreswert habe sich die Frachtrate nicht so verändert, dass für HL zusätzlicher Druck entstanden wäre. Ob dies mittelfristig so bleiben werde, sei noch nicht abzusehen. Der Vertreter der HL ging davon aus, dass sich die Rahmenbedingungen zunächst nicht veränderten. Derzeit sei nicht absehbar, inwieweit der Rückgang des Ölpreises, der eigentlich positiv sei, sich auf die Frachtraten auswirken werde. Die Entwicklung des Ölpreises seit 2012 stelle für die Reedereien zunächst eine große Erleichterung dar. Die Frachtratenverträge mit den Kunden beinhalteten jedoch sogenannte Bunkeradjustment-Faktoren. Es sei nur eine Frage der Zeit, wann diese sich auf die Frachtrate niederschlugen. Eine weitere Entlastung resultiere aus der Entwicklung des Wechselkurses des US-Dollars. Durch ein Absinken von 1,32 auf 1,25 ergebe sich ein Vorteil in Höhe von 7 Cent. Grundsätzlich sei ein starker US-Dollar gut für die Ergebnisreihen von HL. Darüber hinaus werde HL die Optimierung ihrer Kosten intensivieren. Der Vertreter der HL äußerte die Erwartung, dass sich nicht nur durch die Synergien Einsparungen ergäben. Vielmehr werde HL zusätzlich nach weiteren Wegen der Kostenersparnis suchen. Die verbesserte Kapitalausstattung eröffne diese Möglichkeit. Der Vertreter der HL verwies in diesem Zusammenhang auf seine Ausführungen zur Verjüngung der Flotte. Er erwarte, dass sich der Markt nicht positiv auf die Entwicklung der Frachtraten auswirken werde. HL wolle mit dem Markt wachsen und ihre Marktanteile verteidigen, jedoch nicht überaggressiv wachsen. HL wolle mit der vorhandenen Frachtrate profitabler werden. Darum müsse sie an der Reduzierung der Kosten arbeiten.

Die SPD-Abgeordneten nahmen Bezug auf die Ausführungen des Vertreters der HL zu der neuen Anleihe. Sie fragten, aus welchem Grund angesichts des niedrigen Zinsniveaus nicht ein Kredit, beispielsweise bei der HSH, aufgenommen sondern eine Anleihe begeben werde. Die SPD-Abgeordneten erkundigten sich, inwieweit absehbar sei, wie sich die Ratingagenturen zu der Transaktion positionierten.

Der Vertreter der HL erwiderte, die HSH sei eine der wichtigsten Kernbanken der HL, die ein sehr umfangreiches Portfolio an Schiffsfinanzierungen der HL übernommen habe. Die HL bespreche mit der HSH auch Alternativen für Finanzierungen. Auch bei der Begebung der

letzten Anleihe habe die HSH eine sehr positive Rolle gespielt, indem sie für die HL wichtige Investorengruppen erschlossen habe. Die HL argumentiere nicht nur über die direkte Lösung mit Bankkrediten sondern versuche auch, zusammen mit ihren Kernbanken andere Wege, beispielsweise über Anleihen, zu gehen. Die Anleihe als unbesichertes Instrument werde immer nur Teil der Kapitalstruktur der HL sein. Die Anleihen machten einen sehr geringen Anteil der umfangreichen Verschuldung der HL aus. Der weitaus größere Teil sei mit Schiffen, Containerboxen und Forderungen besichert. Der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz betrage rund 5,3 Prozent. HL sei bestrebt, diese Kosten zu senken. Die Aussage der Ratingagenturen dazu sei grundsätzlich mittelfristig positiv. Die Transaktion zwischen HL und CSAV werde von beiden Ratingagenturen als positiv beschrieben. Dies sei von beiden Häusern in ihren letzten Dokumentationen öffentlich gemacht worden. Allerdings sei die HL gefordert, die Synergiepotentiale zu nutzen. Dies müsse sich in einer verbesserten Marge niederschlagen. Die Verbesserung der Zinskonditionen für die HL werde sich darum erst mit einer Verzögerung ergeben. Um die Voraussetzungen für einen Börsengang zu schaffen, müsse die HL ihren Cashflow von Quartal zu Quartal verbessern. Das dritte Quartal 2015 werde besonders wichtig sein, weil HL dann schon von den Synergien profitieren werde. Auch die weiteren angekündigten Maßnahmen würden zu einer Verbesserung des Cashflows beitragen. Ein wichtiger Faktor im Zusammenhang mit dem Börsengang sei das Umfeld. Der Kapitalmarkt müsse offen sein. Bei den Investoren müsse die Bereitschaft gegeben sein, in diesen Sektor einzusteigen.

Die CDU-Abgeordneten wiesen darauf hin, dass dem Konzernzwischenbericht eine Erhöhung der Schulden um 11 Prozent entnommen werden könne. Bei den Zinsaufwendungen sei ein Anstieg um 23 Prozent zu verzeichnen. Die CDU-Abgeordneten baten um Erläuterung.

Der Vertreter der HL erklärte, der Aufbau der Finanzschulden zum 30. September 2014 sei der Investition in die Großschiffe geschuldet. Durch die Großschiffe sei das Sachanlagevermögen der Flotte deutlich verbessert worden. HL finanziere große Investitionen zu etwa 70 Prozent mit Fremdkapital. Dies erkläre den Anstieg der Schulden. Dagegen liefen die Regelabschreibungen. Die Bestellung von Großschiffen ziehe stets einen zusätzlichen Bedarf an Containern nach sich. HL habe sich für eine Onbalance-Finanzierung des Containerbedarfs entschieden. Der Vertreter der HL legte dar, es komme vor, dass bei der Position Zinsaufwendungen auch andere Kostenkomponenten aufgeführt seien, die nur indirekt dazu gehörten. Es handle sich um Veränderungen von Derivatepositionen. Als Beispiel nannte er die eingebetteten Derivate. Dies seien Rückkaufsrechte zu feststehenden Konditionen. In dem Moment, in dem HL ihre Anleihe zurückkaufe, existiere das Derivat nicht mehr. Diese Abwertung des Derivats sei im dritten Quartal 2014 zu Buche geschlagen. Positiv sei, dass der Kapitalmarkt eine Refinanzierung erwarte und entsprechend reagiere.

Auf die Frage der CDU-Abgeordneten hin teilte der Vertreter der HL mit, die auf Seite 34 des Berichts zum dritten Quartal 2014 aufgeführten Projektkosten in Höhe von 20,3 Mio. Euro seien projektbezogene Kosten der Fusion mit der CSAV, die im dritten Quartal entstanden seien. Es sei davon auszugehen, dass weitere Kosten entstünden.

Der Abgeordnete der GRÜNEN nahm Bezug auf die Ausführungen des Vertreters der HL zum angestrebten Börsengang, denen zufolge die Schifffahrtsbranche stärker wachse als andere. Der Vertreter der HL habe gesagt, das aktuelle Niveau der Frachtraten werde sich über einen längeren Zeitraum nicht ändern. Diese Äußerung unterscheide sich von den Aussagen in früheren Sitzungen. Danach habe die Aussicht auf ein Ansteigen der Frachtraten bestanden, die abgeleitet worden sei aus dem Wachstum des sogenannten Dominant Leg und der Verschrottungsrate. In dieser Beratung habe der Vertreter der HL erklärt, das Unternehmen müsse mit den derzeitigen Frachtraten profitabler werden. Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, ob die HL es erreichen könne, die Voraussetzungen für einen Börsengang zu schaffen, nachdem die Zusammenführung mit der CSAV erfolgt sei, die HL die Einmal-

kosten bewältigt habe, die Synergien gehoben und weitere Kostenersparnisse realisiert seien.

Der Vertreter der HL führte unter Bezugnahme auf seine Aussagen zu dem Thema aus, HL versuche, aus eigener Kraft aus der Krise herauszukommen, indem sie die Situation auf dem vorhandenen Markt bewältige und trotzdem wieder auskömmliche Renditen entwickle. Auf diesem Weg sei mit dem Closing ein wichtiger Schritt gemacht worden. Der Vertreter der HL wies auf die von ihm bereits beschriebenen Vorteile der Transaktion hin. Er erwarte, dass es HL gelinge, ihre Kostenstrukturen zu verbessern und mit den gegebenen Frachtraten ein Ergebnis zu erzielen, das ohne die Fusion nicht zu erreichen wäre. Es sei erforderlich, mit Nachdruck an der Verbesserung der Kostensituation zu arbeiten. Das Konzernergebnis zum 30. September 2014 sei mit -224 Mio. Euro negativ. Die Synergien von 300 Mio. Euro reichten aus, um ein ausgeglichenes Ergebnis zu erzielen. Um profitabel arbeiten zu können, müsse mehr getan werden. Darum sei beabsichtigt, einen weiteren Impuls in das Unternehmen zu geben. Es seien viele einzelne Maßnahmen in allen Fahrtgebieten zu ergreifen. Alte Schiffe schneller als geplant aus dem Bestand zu nehmen, sei sinnvoll. Dies sei nur mit der entsprechenden finanziellen Stabilität möglich. HL werde die Möglichkeit nutzen, die sich ihr jetzt biete. Sie werde ein umfangreiches Maßnahmenpaket schnüren, das zeitnah umzusetzen sei, um grundsätzlich Verbesserungen auf der Ergebnisseite zu erreichen.

Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, ob der Vertreter der HL ausschließen könne, dass ein Personalabbau in Hamburg in Frage komme.

Der Vertreter der HL entgegnete, selbstverständlich müsse das Unternehmen auch den Personalbestand beobachten. Ihr Geschäft sei aber kapitalintensiv. Die Margenvorteile entstünden durch den Einsatz moderner Schiffe, die Reduzierung von Kosten sowie den Einsatz moderner IT-Systeme. Der Personalbereich mache in der Kostenstruktur weniger als 10 Prozent aus. Gleichwohl werde auch dieser Bereich auf Einsparpotentiale hin überprüft. Voraussichtlich würden in Hamburg insgesamt mehr neue Stellen entstehen als alte abgebaut, da qualifizierte und interessante Stellen im Headquarter angeboten würden.

Der Abgeordnete der GRÜNEN sagte, er gehe davon aus, dass die Anzahl aller derzeit bei HL und CSAV in Hamburg Beschäftigten nicht überschritten sondern die Beschäftigtenzahl bei HL steigen und bei CSAV sinken werde.

Der Vertreter der HL hob hervor, der Standort Hamburg werde durch die Fusion gestärkt, weil viele Funktionen eines Headquartiers aus Südamerika nach Hamburg geholt würden. Dies stehe nicht im Widerspruch zu den Vereinbarungen mit CSAV. Die Veränderungen im Personalbereich seien Gegenstand eines innerbetrieblichen Dialogs. HL werde sich an alle geltenden Bestimmungen halten. Seit Ende Oktober 2014 würden Gespräche mit den Betriebsräten der HL und der CSAV geführt.

Der Abgeordnete der GRÜNEN ging auf die Aussage eines Vertreters der Reederei Hamburg Süd ein, der zufolge die Schifffahrt sich nicht in der Krise sondern vor der Krise befinde. Er frage, ob der Vertreter der HL diese pessimistische Einschätzung teile. Der Abgeordnete der GRÜNEN wünschte, über das weltweite Orderbuch unterrichtet zu werden.

Der Vertreter der HL wies auf die Statistik im Quartalsbericht hin. Es stünden weltweit noch einige Großschiffe zur Auslieferung an. CSAV habe sieben Großschiffe geordert, von denen eines schon ausgeliefert sei. Die Schiffe sollten bis Mai 2015 in die Flotte integriert werden. Weitere Großschiffe habe HL nicht bestellt. Aktuell kein Orderbuch zu haben, sei eher als Chance für das Unternehmen zu werten. Denn die Werftpreise seien nach wie vor unter Druck. Die koreanischen Werften seien sehr bemüht, Anschlussaufträge zu generieren. HL werde sich mit Augenmaß den Überlegungen zu neuen Ordnern nähern.

Der Abgeordnete der GRÜNEN sagte, in früheren Beratungen habe die HL stets über die Situation des Unternehmens im Branchenvergleich informiert. Eine solche Information vermisse er.

Der Vertreter der HL räumte ein der Branchenvergleich fehle. Er sagte zu, ihn als Protokoll-erklärung nachzureichen. Der Vergleich verdeutliche, dass die drei weltweit größten Reedereien gute Ergebnisse erzielten. Dies untermauere die These, dass sich Größe durch Wettbewerbsvorteile positiv auswirke. Somit sei es richtig, dass mit der Fusion versucht werde, die Lücke zu schließen.

Anmerkung: Die Protokoll-erklärung ist dem Protokoll als Anlage 2 beigelegt.

Der Abgeordnete der GRÜNEN betonte, der Branchenvergleich sei insbesondere interessant unter dem Aspekt, dass der Vertreter der HL mitgeteilt habe, dass HL durch die Synergien von 300 Mio. US-Dollar die schwarze Null erreichen könne. Die CSAV-Gruppe schreibe derzeit auch Verluste. Für den Ausschuss sei nicht zu erkennen, ob auch der Bereich verlustreich sei, den HL übernehme. Der Abgeordnete der GRÜNEN fragte, in welchem Ausmaß Verluste der CSAV auf HL zukämen.

Der Vertreter der HL legte dar, HL und CSAV seien erst seit dem Sitzungstag ein Unternehmen. Bis dahin seien sie Wettbewerber gewesen. Darum sei es erst ab dem 3. Dezember 2015 möglich, die Zahlen der Containersparte der CSAV einer genauen Betrachtung zu unterziehen. Der Vertreter der HL hob hervor, er könne nur eingeschränkt über die Zahlen der CSAV sprechen. Grundsätzlich sei festzustellen, dass die CSAV ihre Kostenstrukturen sehr erfolgreich verbessert habe. Allein in den zurückliegenden neun Monaten sei eine Kostenersparnis von über 100 US-Dollar pro TEU gelungen. Die Zahl sei plausibel, weil CSAV modernere Schiffe eingesetzt und viele ältere Schiffe aus dem Bestand genommen beziehungsweise nicht mehr gechartert habe. Hinsichtlich der Zusammenlegung der Flotten komme HL in den Genuss, eine relativ moderne Flotte vorzufinden, die sich im Zusammenspiel mit den Volumina der HL positiv auf die Kosten auswirken werde. HL werde zum Zeitpunkt der Übernahme im Rahmen der Erstkonsolidierung eine Kaufpreisallokation durchführen. Dabei würden für die Vermögenswerte und Schulden die jeweiligen Verkehrswerte angesetzt. HL werde alle Vorsorgen nutzen, die der Gesetzgeber vorsehe. Auf diese Weise werde es möglich sein, Altrisiken der CSAV weitgehend auszuschließen. HL werde ihrer Verpflichtung nachkommen, für die heute schon ersichtlichen Altrisiken Rückstellungen zu bilden. Auf diese Weise werde es ihr möglich sein, ihre Zahlen vernünftig abzusichern. Der Vertreter der HL vertrat die Auffassung, dass auf HL eher ein stützender denn ein belastender Faktor zukomme. Er hob hervor, das zusätzliche Transportvolumen von 200 TEU solle mit der gleichen Produktivität bewältigt werden wie das bisherige Transportvolumen der HL. Darum sei zu erwarten, dass HL für die Zukunft gut aufgestellt sei und es ihr möglich sein werde, die Kosten pro TEU ab 2015 deutlich zu senken. Wenn dies bei gleichbleibenden Frachtraten gelinge, sei mit einem Margengewinn zu rechnen. Auf diese Weise könne es HL gelingen, die angestrebte Region zu erreichen.

Die SPD-Abgeordneten fragten, ob HL unverändert in Bezug auf ihr IT-System branchenführend sei.

Der Vertreter der HL antwortete, die IT sei für HL im Hinblick auf die Abwicklung einer großen Anzahl von Daten und beim Managen von Unpaarigkeiten sehr wichtig. Seit Jahren habe HL eine eigenständige IT weiterentwickelt. Das Unternehmen gehe davon aus, weiterhin einen Wettbewerbsvorteil durch ihre IT zu haben. Es gelte, ihn zu verteidigen. Jahr für Jahr müsse hier ein Investitionsschwerpunkt gesetzt werden. Durch die Fusion mit CSAV ergebe sich die Möglichkeit, die vorhandenen Fixkosten auf ein größeres Volumen umzulegen, und somit die Effizienz zu steigern.

Der FDP-Abgeordnete äußerte sich erfreut über die Aussagen zur Personalentwicklung. Allerdings sei er nicht zufrieden mit den Ausführungen des Vertreters der HL zur aktuellen Ertragssituation der CSAV und ihre möglichen Auswirkungen auf die HL. Aufgrund der Due Diligence, die von Februar bis April 2014 durchgeführt worden sei, müsse eine genauere Einschätzung der Situation möglich sein. Vor diesem Hintergrund seien die Aussagen des Vertreters der HL unzureichend.

Der Vertreter der HL verlieh seinem Bedauern darüber Ausdruck, dass seine Aussagen derzeit ausweichend sein müssten. Er habe unterstreichen wollen, dass er zu diesem Zeitpunkt nicht mehr über die aktuellen Zahlen wisse als der Markt. Seit dem erfolgreichen Abschluss der Due Diligence im April 2014 stünden der HL keine anderen Erkenntnisse zur Verfügung als der Öffentlichkeit. Die Verbesserung in den Kostenstrukturen von über 100 US-Dollar pro TEU belege, dass CSAV nicht untätig geblieben sei. Auf die CSAV wirke sich die Entwicklung der Frachtraten in den Lateinamerika-Verkehren ungünstig aus. Bei der HL gebe es ähnliche Entwicklungen. Sehr negativ habe der Verfall der Raten auf der Strecke Fernost-Lateinamerika-Ostküste gewirkt, auf der die CSAV traditionell ein deutlich höheres Volumen als die HL fahre. Hier seien in der Vergleichsperiode viele neue Schiffkapazitäten hinzugekommen, die dem Markt schwer zugesetzt hätten. Bei CSAV und HL seien die Erfolge auf der Kostenseite durch den Ratendruck überkompensiert worden. CSAV habe ihre Marktanteile mit wenigen Ausnahmen gehalten. In den Ausnahmefällen habe CSAV sich bewusst zurückgenommen. Dies stehe im Zusammenhang mit der Rückgabe von gecharterten Schiffen.

Der FDP-Abgeordnete stellte fest, der Ölpreis sei im vergangenen halben Jahr um etwa 35 Prozent gesunken, während der Bunkerpreis in diesem Zeitraum um weniger als 5 Prozent zurückgegangen sei. Er erkundigte sich nach dem Grund und fragte, ob dies auf Sicherungsgeschäfte zurückzuführen sei.

Der Vertreter der HL erläuterte, die Schiffe würden jeweils für eine Rundreise beziehungsweise einen Teil davon betankt. Der Treibstoff reiche dann für etwa drei Monate. Die Entwicklung der Ölpreise schlage sich darum mit einer Verzögerung auf die Verbrauchswerte nieder. Die Grafik auf der Folie 4 zeige eine Durchschnittsbetrachtung. Schon im nächsten Quartalsbericht werde ein deutliches Absinken abzulesen sein. Der Vertreter der HL betonte, das Unternehmen handle für den Treibstoff keine Festpreise aus. Allenfalls setze es Optionen ein, die den Vorteil hätten, dass der Preis nach oben, nicht aber nach unten begrenzt sei. Dafür seien jedoch Risikoprämien zu zahlen. Das Prämienvolumen sei gegenüber der Vergleichsperiode zurückgenommen worden. Aufgrund der aktuellen Ausstattung des Unternehmens würden die Risikoprämien weiter reduziert.

Der FDP-Abgeordnete ging auf die beschriebenen Vorteile der Fusion ein. Es sei festzustellen, dass es den drei weltweit größten Reedereien im Gegensatz zur HL gelinge, höhere Frachtraten durchzusetzen sowie ihre Ergebnisse zu verbessern. Der FDP-Abgeordnete fragte, ob dies ausschließlich auf den Größenvorteil zurückzuführen sei.

Der Vertreter der HL vertrat die Auffassung, es sei richtig, diese Analyse auf die einzelnen Trades herunterzubrechen. Als Beispiel erläuterte er die Entwicklung im Atlantik-Geschäft. In der Vergangenheit sei HL dort sehr erfolgreich gewesen, habe aber insbesondere im ersten Quartal 2014 Rückschläge hinnehmen müssen. Zu den Ursachen zählten das Erscheinen zusätzlicher Wettbewerber am Markt, der Abschluss schlechterer Jahresverträge als im Vorjahr sowie negative Faktoren auf der Kostenseite. Inzwischen habe HL annähernd das frühere Niveau wieder erreicht. Der Vertreter der HL sagte, bei einem Vergleich sei außerdem zu berücksichtigen, wie stark Verkehrsanbindungen ins Hinterland die Frachtrate beeinflussten. Es mache einen Unterschied aus, ob ein Unternehmen Port-to-Port-Anbieter oder Door-to-Door-Anbieter sei. Schon kleine Veränderungen im Cargo-Mix könnten sich deutlich auf die Frachtrate auswirken. Der Vertreter der HL stellte fest, das Unternehmen sei in allen Bereichen von negativen Trends betroffen gewesen. HL weise die Entwicklung der Frachtraten

stets in Durchschnittswerten für alle Fahrtgebiete sowie für Dominant Leg und Non-dominant Leg aus. In den Medien würden häufig nur die Zahlen für den Dominant Leg wiedergegeben. Auch HL habe auf einzelnen Routen gute Raten erzielt. Dabei sei aber zu bedenken, dass das Überangebot auf dem Non-dominant Leg, das verursacht werde durch den Unterschied zwischen der Auslastung auf dem Dominant Leg und dem Non-dominant Leg, für die Industrie zunehmend ein Problem darstelle. Es gelte, dies exzellent zu managen. HL sei in dieser Hinsicht auf einem guten Weg. Das Unternehmen sei aktuell mit seiner Performance nicht zufrieden und strebe eine Verbesserung an.

Der FDP-Abgeordnete nahm Bezug auf die Äußerung des Vertreters der HL über die Absichtserklärung der großen Gesellschafter, der zufolge sie über einen Zeitraum von zehn Jahren Ankergesellschafter bleiben wollten. Er fragte, ob diese Gegenstand der Aktionärsvereinbarung zwischen CSAV, Kühne und Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV) sei.

Der Vertreter der HL erklärte, er sei dankbar für die Absichtserklärung der Ankeraktionäre, weil sie helfe, das Unternehmen auf die Zukunft vorzubereiten. Die Absichtserklärung stelle eine Unterstützung dar. Ein Börsengang wäre ohne starke Ankergesellschafter ein Risiko.

Die Vertreterin und der Vertreter der HGV teilten mit, wie in der Drucksache 20/11663 „Zusammenführung der Containerschiffahrt von Hapag-Lloyd AG und der Compañía Sud Americana de Vapores (CSAV)“ dargestellt, sei die Absichtserklärung Teil der Aktionärsvereinbarung. Die Vereinbarung der drei großen Gesellschafter sichere eine stabile Position in den Hauptversammlungen. Sie fänden sich in einer eigenständigen Kommanditgesellschaft zusammen, um ihre Stimmrechte koordiniert ausüben zu können. Im Unterschied zu den Ausführungen in der Drucksache 20/11663 bringe keiner der Gesellschafter eigene Aktien in die Kommanditgesellschaft ein. Die Gesellschafter stellten Stimmrechtsvollmachten aus, so dass die Kommanditgesellschaft nach der Kapitalerhöhung über 51 Prozent der Stimmrechte verfügen werde. Die weitere Entwicklung sei in der Drucksache dargestellt. An der Grundkonstruktion habe sich nichts verändert. Die HGV gehe davon aus, dass sich die Meinungsbildung und die Stimmausübung in der Hauptversammlung in den dargestellten Strukturen vollziehen würden.

Die SPD-Abgeordneten stellten fest, die TUI habe ihren Anteil an der HL inzwischen in ihrer Bilanz als Finanzinstrument ausgewiesen und damit zur Veräußerung freigegeben. In der Vergangenheit habe es eine Vereinbarung mit der TUI im Hinblick auf den Börsengang gegeben. Die SPD-Abgeordneten fragten, ob es der TUI möglich sei, den Börsengang ohne Absprache mit den anderen Anteilseignern auszulösen.

Die Vertreterin und der Vertreter der HGV berichteten, die Gesellschafter hätten sich mit TUI im Rahmen der Vereinbarung, die auch dem Zusammenschluss von HL und CSAV zugrunde liege, auf veränderte Regeln untereinander verständigt. Dies sei in der Drucksache 20/11663, Abschnitt II, Ziffer 6. dargestellt. Die Anteilseigner hätten sich darauf verständigt, dass TUI im Falle eines Börsengangs ihre Anteile vor den anderen Anteilseignern an den Markt abgeben dürfe. TUI weise ihre Anteile in der Bilanz als Beteiligung zum Verkauf unter sonstigen Vermögenswerten aus. Seit 2013 bilanzieren die HGV ihre Anteile at Equity.

Der Vorsitzende stellte fest, die Selbstbefassung werde beendet. Der Bürgerschaft werde Bericht erstattet.

Zu TOP 3.

1. Die Senatsvertreterinnen und -vertreter gingen auf den Wunsch der Ausschussmitglieder ein, über den Personalabbau bei der HSH informiert zu werden. Die Perso-

alentwicklung bei der HSH gehöre zum operativen Geschäft des Vorstands des Unternehmens. Aus diesem Grund hätten sie vorgeschlagen, dass ein Vertreter der HSH die Situation aus der Sicht der Bank darstelle. Aus Sicht des Senats sei die Frage des Personalabbaus seit dem ersten Tag der Restrukturierung von großem Interesse. Über die Fortschritte sei der Ausschuss Öffentliche Unternehmen laufend unterrichtet worden. Die Bank habe Geschäftsfelder reduziert und Beteiligungen veräußert. Die Verkleinerung der Bank müsse mit einer entsprechenden Entwicklung des Personalbestands einhergehen. Die HSH sei verpflichtet, an ihren Kostenstrukturen zu arbeiten. Der Senat betrachte den aktuellen Personalabbau als Fortsetzung des kontinuierlichen Prozesses, der auch im Hinblick auf die fortschreitende Verringerung der Bilanzsumme plausibel sei. Die Entwicklung sei auch in Bezug auf die Kostenstruktur wünschenswert. Es bestehe die Möglichkeit, sich durch Vertreter der HSH in der nächsten Sitzung über die Modalitäten der Umsetzung informieren zu lassen.

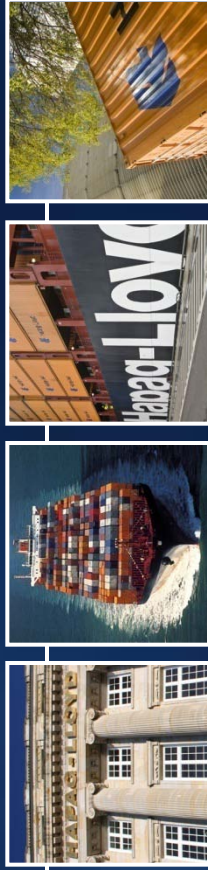
2. Der Vorsitzende teilte mit, für die Sitzung am 9. Januar 2015 seien folgende Tagesordnungspunkte vorgesehen:
- Drs. 20/10016 Beteiligungsbericht 2012
hier: Hamburg Wasser, ServCount Abrechnungsgesellschaft mbH
 - Berichterstattung des Senats im Zusammenhang mit den Drucksachen 19/2617 und 19/2693 (Neufassung) (Selbstbefassung gemäß § 53 Absatz 2 GO)
 - Drs. 20/11569 Sprinkenhof AG

Es wurden keine Einwände geäußert.

Thomas Kreuzmann (CDU)
(Vorsitz)

Andrea Rugbarth (SPD)
(Schriftführung)

Silke Faber
(Sachbearbeitung)



Hapag-Lloyd

Sitzung des Ausschusses öffentliche Unternehmen

Hamburg, 2. Dezember 2014

A. Aktuelle Geschäftsentwicklung

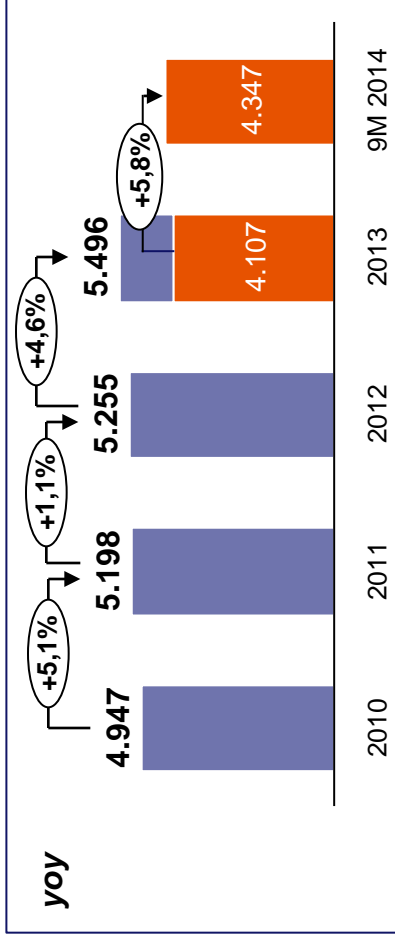
B. Hapag-Lloyd / CSAV Transaktion



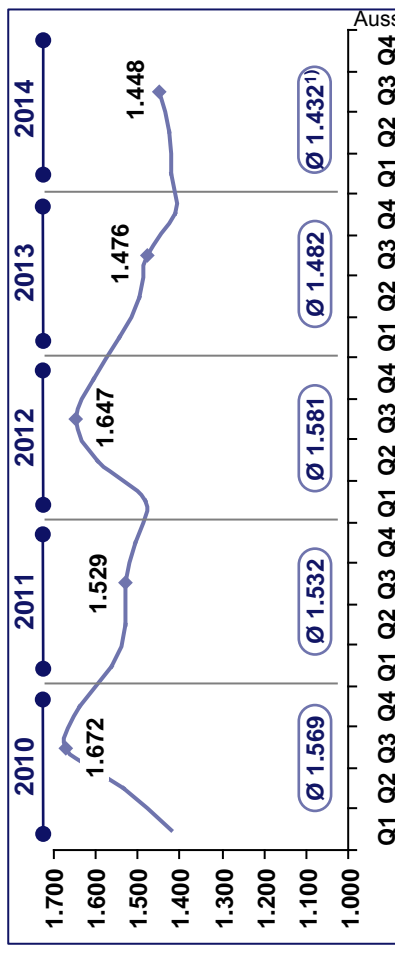
In 9M 2014 steigerte Hapag-Lloyd die Transportmenge um 5,8% – Entwicklung der Frachtraten ist dagegen enttäuschend



Transportmenge [TTEU]



Frachtrate [USD/TEU]

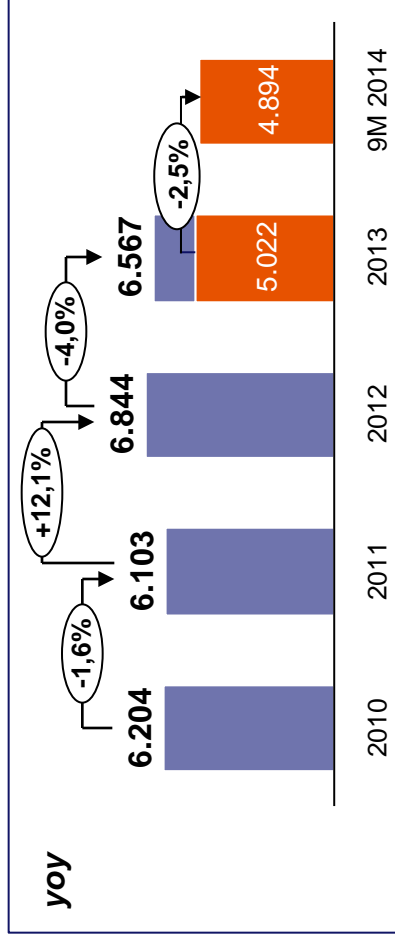


Ausschluss Öffentliche Unternehmen Nr. 20/37 Anlage 1

Anmerkungen

- **Anstieg der Transportmenge** um 5,8% bei Hapag-Lloyd aufgrund der ausgewogenen Positionierung in allen Fahrtgebieten und des weiteren Ausbaus des Servicenetzwerks
- **Leicht sinkender Umsatz** in 9M 2014, hauptsächlich bedingt durch die niedrigere Frachtrate und den schwächeren US-Dollar – ohne Wechselkurseffekte blieb der Umsatz stabil

Umsatz [Mio. EUR]

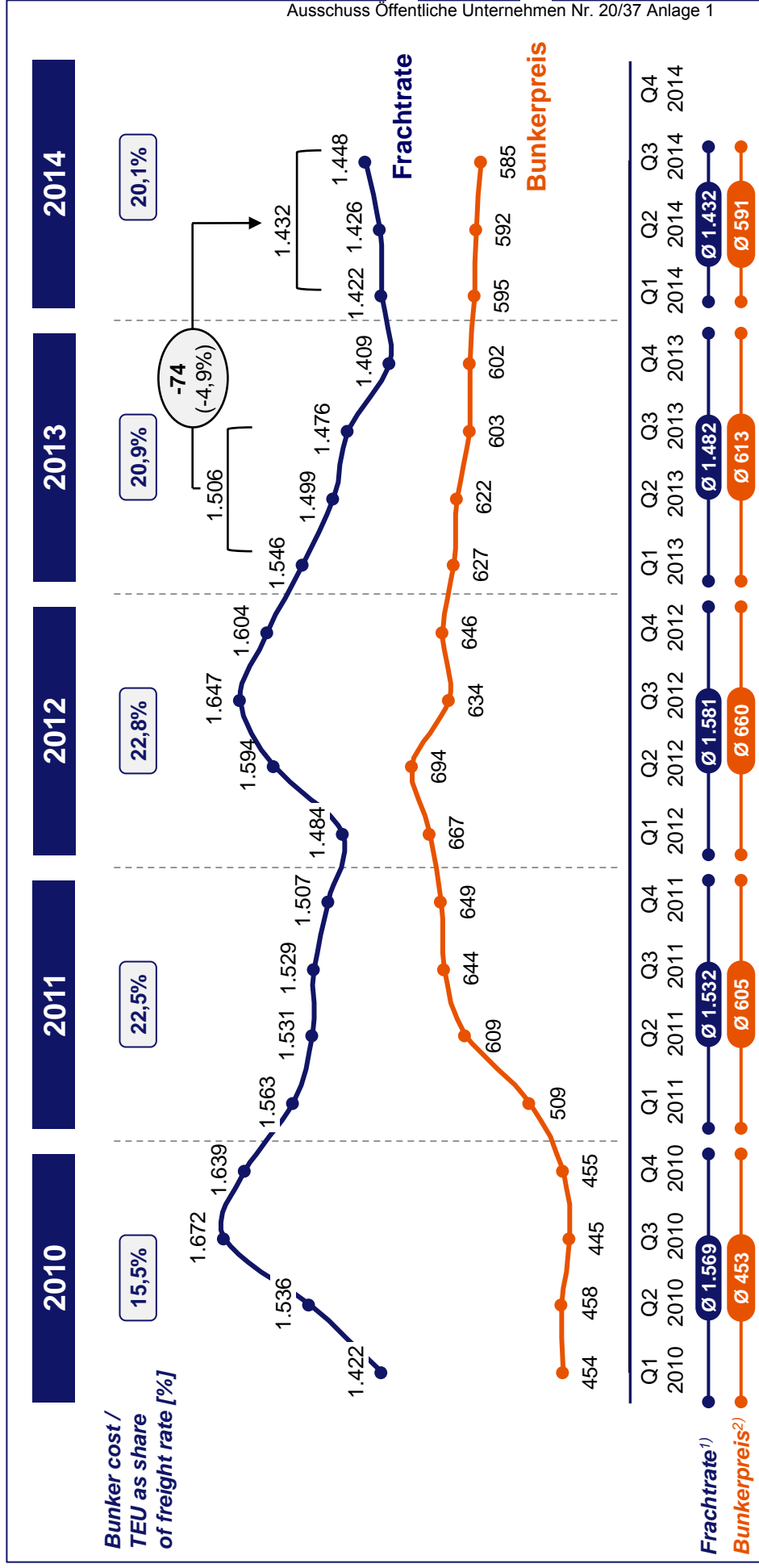


1) Durchschnittliche Frachtrate für 9M 2014

Die durchschnittliche Frachtrate lag in den 9M 2014 bei 1.432 USD/TEU – Bunkerpreis bei 585 USD/t



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

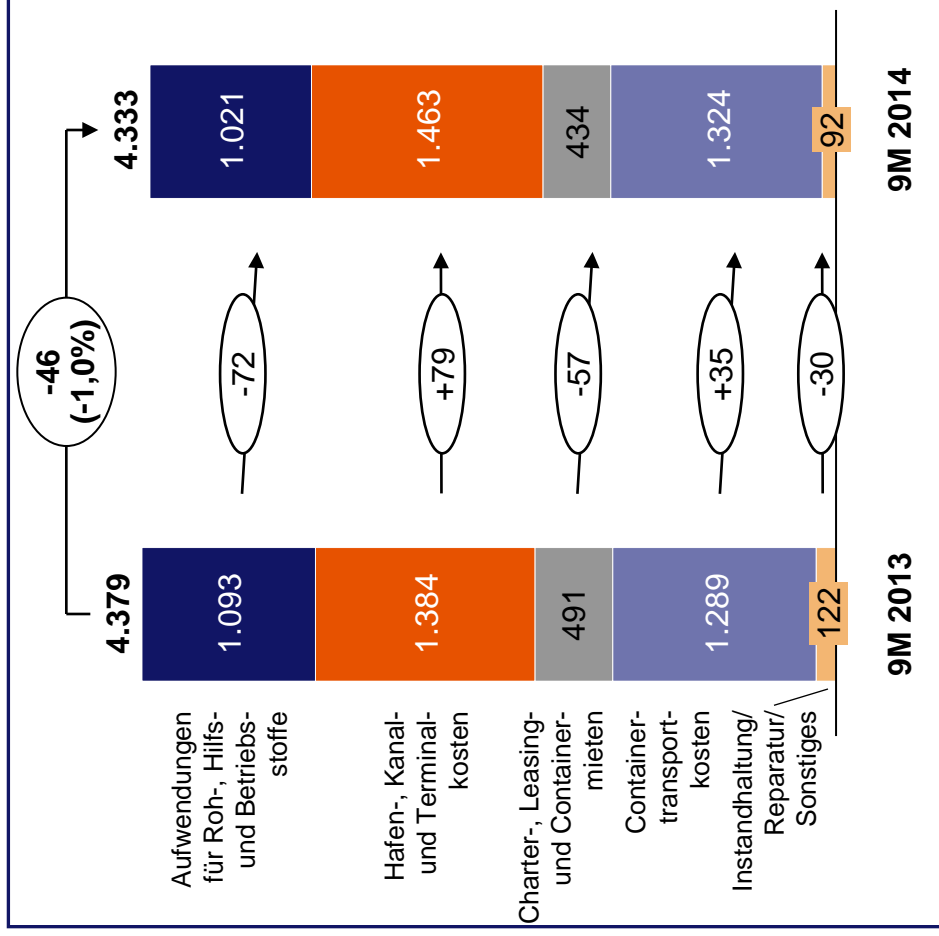


1) Hapag-Lloyd durchschnittliche Frachtrate der Periode 2) Hapag-Lloyd durchschnittlicher Verbrauchspreis der Periode

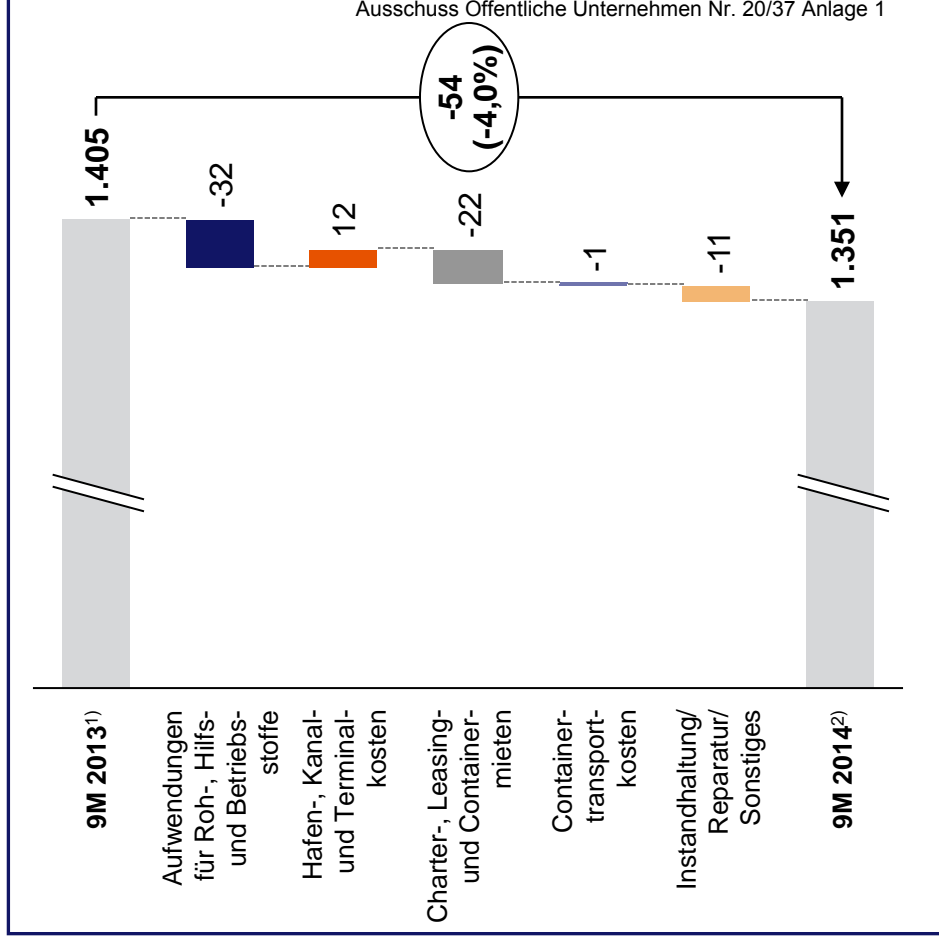
Hapag-Lloyd hat die Kosten weiter optimiert – Transportkosten per TEU um 54 USD/TEU reduziert



Transportkosten [Mio. EUR]



Transportkosten per TEU [USD/TEU]



1) 9M 2013: 1,32 EUR/USD; 4,107 Mio. TEU 2) 9M 2014: 1,36 EUR/USD; 4,347 Mio. TEU

Operatives Ergebnis im 3. Quartal positiv

Hapag-Lloyd Finanzkennzahlen

	Q3 2014	Q3 2013	Δ	9M 2014	9M 2013	Δ
Transportmenge [TTEU]	1.473	1.392	81	4.347	4.107	240
Frachtrate [USD/TEU]	1.448	1.476	-28	1.432	1.506	-74
Bunkerpreis [USD/mt]¹⁾	585	603	-18	591	617	-26
Wechselkurs [USD/EUR]²⁾	1,32	1,32	0,00	1,36	1,32	0,04
Umsatz [Mio. EUR]	1.681	1.664	17	4.894	5.022	-128
EBITDA [Mio. EUR]	111	134	-23	179	305	-126
EBIT bereinigt [Mio. EUR]	33	67	-34	-41	80	-121
Investitionen [Mio. EUR]³⁾	34	125	-91	255	589	-334

1) Durchschnittlicher Hapag-Lloyd Verbrauchspreis

2) Hapag-Lloyd durchschnittlicher Wechselkurs

3) Investitionen in Sachanlagen

A. Aktuelle Geschäftsentwicklung

B. Hapag-Lloyd / CSAV Transaktion



Strategische, operative und finanzielle Vorteile aus der Transaktion mit CSAV

Die "Neue" Hapag-Lloyd – Zusammenschluss mit dem CSAV-Containergeschäft

Vorteile

- Aufschließen zu den **Top 3 der Linienreedereien**
 - **Stärkung der Marktposition**, insbesondere in Lateinamerika
 - Entstehung einer globalen Plattform als Basis für weitere Konsolidierung und Erzielung von **Skalenvorteilen**
 - „**Strategic Fit**“ aufgrund der komplementären Routen
- **Realisierung von Synergien** in Höhe von mind. 300 Mio. USD pro Jahr
 - Verringerung der Kosten für einen Containerstellplatz durch **größere und jüngere Schiffe**
 - **Optimiertes und erweitertes Netzwerk**
- **Hinzunahme eines zusätzlichen starken Gesellschafters**
 - **Stärkung der Eigenkapitalbasis**
 - Stabilisierung des Ratings durch **optimierte Kapitalstruktur**

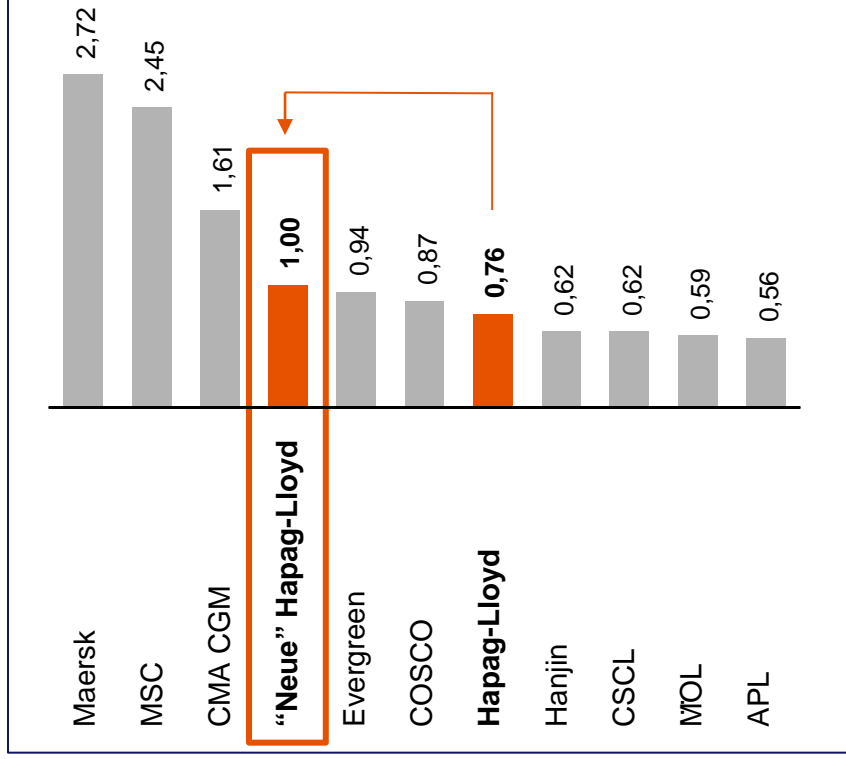
A. Strategisches Rational

B. Operatives Rational

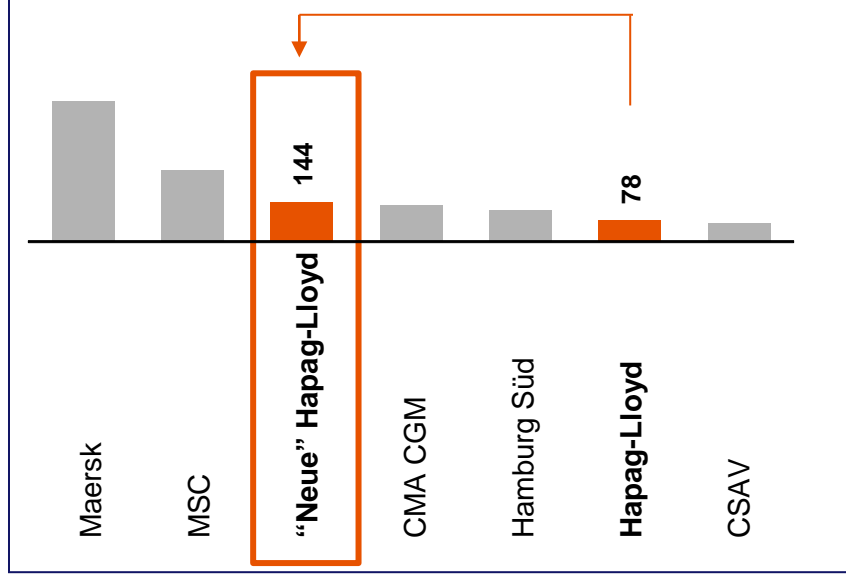
C. Finanzielles Rational

A Strategisches Rational

Globales Carrier Ranking¹⁾ [TEU m]



Kühlcontainerflotte [TTEU]



Anmerkungen

- Aufstieg zur viertgrößten Linienreederei
- Hapag-Lloyd wird zu einem der weltweiten Marktführer im Kühlcontainergeschäft
- Das Kabotagegeschäft ermöglicht eine besondere Nische / Chance
- Skalenvorteile durch Marktführerschaft auf Lateinamerika-verkehren

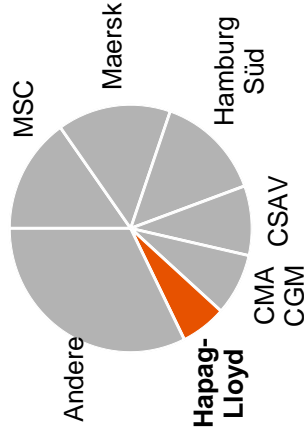
1) Nach Flottenkapazität im September 2014

Geographische Kompatibilität bringt deutliche Vorteile für das kombinierte Unternehmen

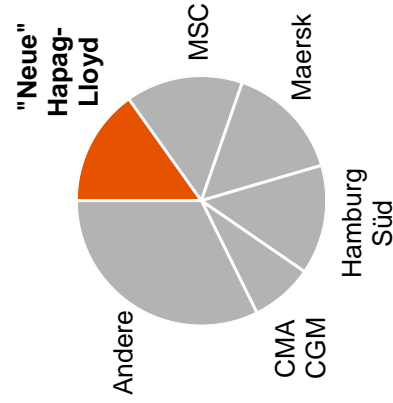
A Strategisches Rational

LatAm Marktanteil¹⁾

Vor Zusammenschluss

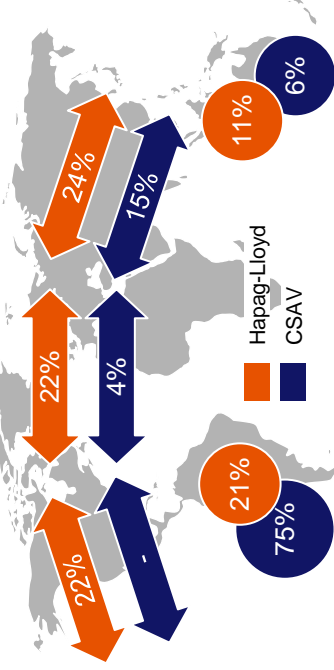


Nach Zusammenschluss

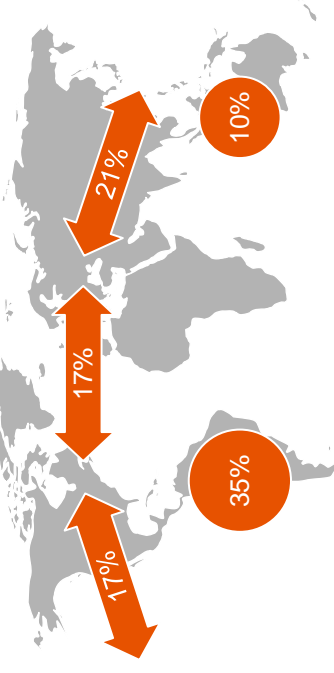


Transportmenge je Fahrtgebiet der letzten 12 Monate zum 30 September 2014

Hapag-Lloyd und CSAV²⁾



"Neue" Hapag-Lloyd



HL [Mio. TEU]	Fahrtgebiet	CSAV [Mio. TEU]	Fahrtgebiet	[Mio. TEU]
1,3	Transatlantic	0,1	Transatlantic	1,3
1,2	Latin America	1,5	Latin America	2,7
1,3	Far East	0,3	Far East	1,6
1,3	Transpacific	-	Transpacific	1,3
0,6	Australasia	0,1	Australasia	0,8
5,7	Total	1,9	Total	7,7

Fester Stand auf den Ost-West Verkehren + Starke Position auf den Nord-Süd Verkehren = Ausgeglichenes Netzwerk mit führender Position auf den Lateinamerika- und Transatlantik-Routen

1) Fernost, Europa, Nordamerika von / nach Südamerikawestküste und Karibik/Zentralamerika in beide Richtungen
 2) CSAV Containerschiffverkehrsaktivitäten (CCS)

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

B Operatives Rational

1 Netzwerk-Optimierung

- Gemeinsames Netzwerk
- Effiziente Nutzung der kombinierten Flotte

2 Terminals & Intermodal

- Größenvorteile im Einkauf
- Prozess-Standardisierung
- Ausbau von strategischen Partnerschaften

3 Equipment

- Verringerung der Unpaarigkeiten (weniger Leertransporte)
- Produktivitäts- und Flottenoptimierung

4 Produktivität

- Höhere organisatorische Effizienz
- Austausch von Best Practice Lösungen
- Einheitliche IT-Plattform

5 Finanziell

- Finanzielle Synergien durch verbesserte Finanzierungsquellen / -konditionen






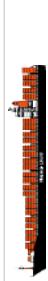

NETTOSYNERGIEN

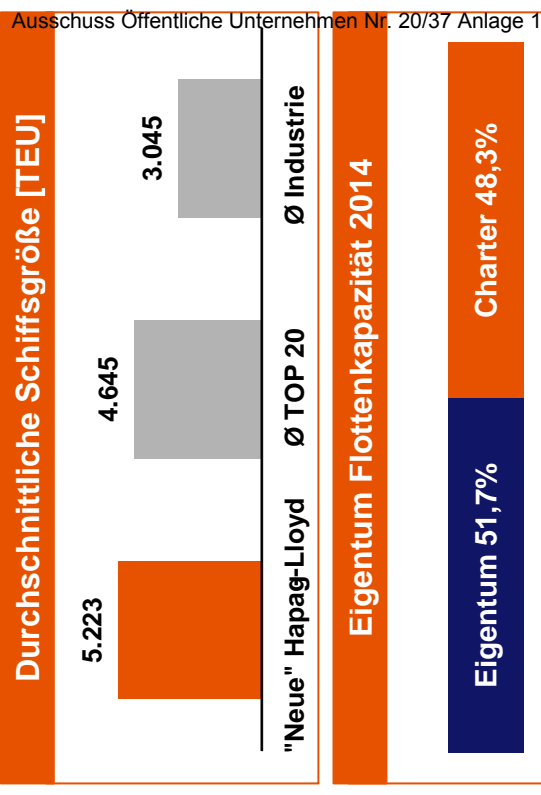
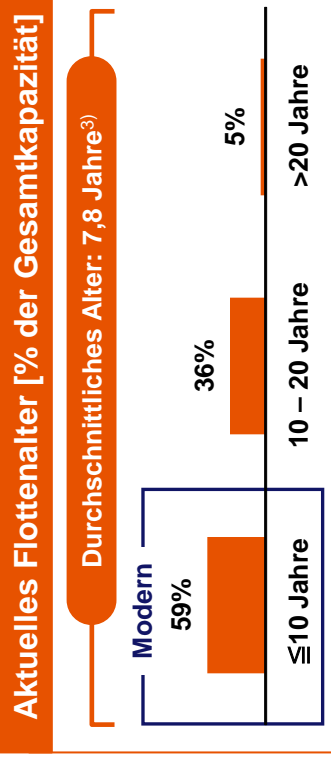
- Erwartete Nettosynergien in Höhe von **300 Mio. USD** p.a. – positive Effekte bereits in 2015

Die "Neue" Hapag-Lloyd hat eine wettbewerbsfähige und flexible Flotte

B Operatives Rational

Kombinierte Schiffsflotte Hapag-Lloyd und CSAV¹⁾

 Kapazität [TEU] Schiffe	Eigentum ²⁾	Charter	Aktuelle Flotte
10.000 – 15.000 TEU 	131.688 10	– –	131.688 10
8.000 – 10.000 TEU 	178.486 21	68.396 8	246.882 29
6.000 – 8.000 TEU 	49.743 7	66.258 10	116.001 17
4.000 – 6.000 TEU 	105.238 23	256.530 54	361.768 77
2.300 – 4.000 TEU 	38.843 13	64.441 22	103.284 35
<2.300 TEU 	12.226 6	25.811 17	38.037 23
Total	Kapazität [TEU] Schiffe	481.436 111	997.660 191



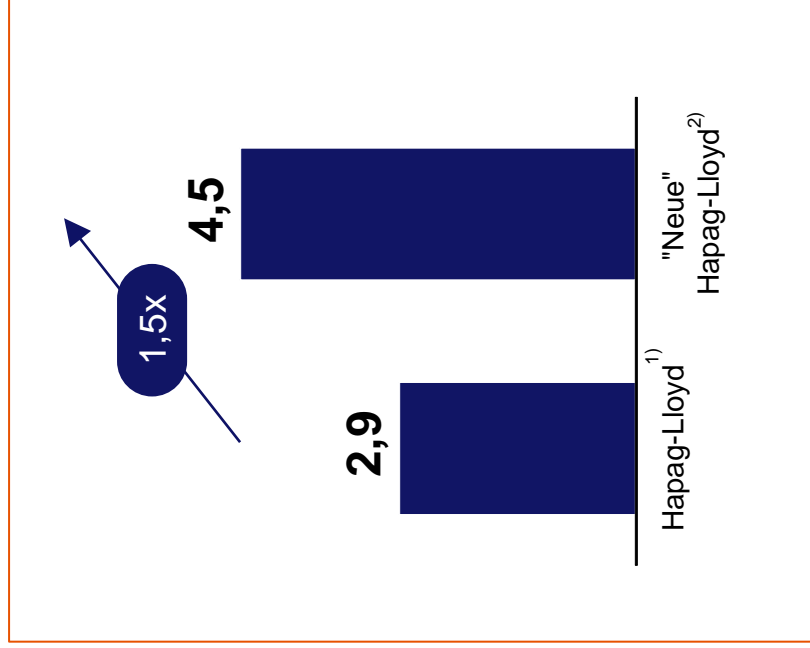
1) Stand 30. September 2014 2) Inkl. 5 Financial Leases & 2 ausgecharterte Schiffe 3) Kapazitätsgewichtet

Stärkung des Eigenkapitals und der Liquidität nach Closing und Kapitalerhöhung

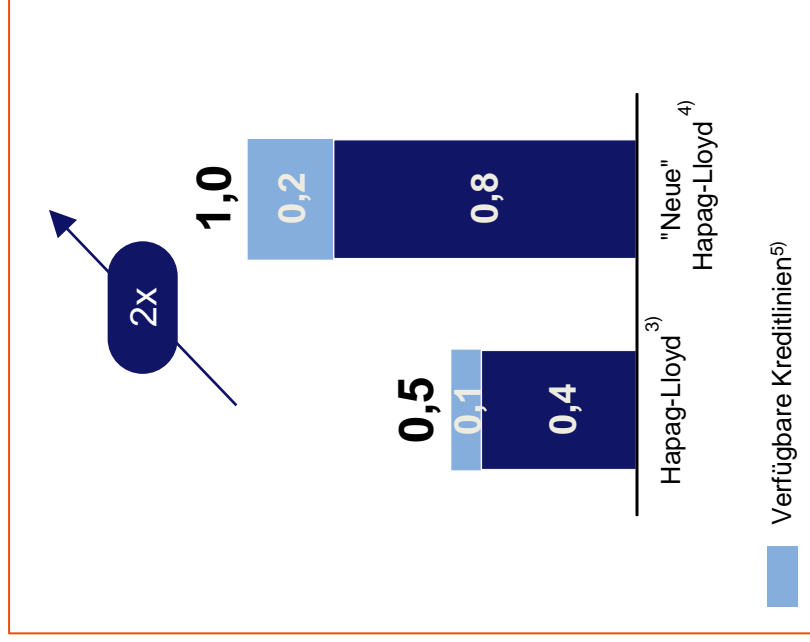
C Finanzielles Rational

Gestärkte Kapitalstruktur

Eigenkapital [Mrd. EUR]



Liquiditätsreserve [Mrd. EUR]



Vorteile

- **Eigenkapital und Liquidität** der "Neuen" Hapag-Lloyd steigen nach **Closing** und **Kapitalerhöhung in Höhe von 370 Mio. EUR** im Dezember 2014
- **Anleiher refinanzierung** in 2014 optimiert das Fälligkeitsprofil bis Oktober 2017
- Die **gestärkte Kapitalstruktur** unterstützt die **Kreditwürdigkeit** und die **Finanzierungsbedingungen**

1) Stand 30. September 2014 2) Pro forma Stand 30. September 2014 inkl. Kapitalerhöhung 3) Stand 30. September 2014

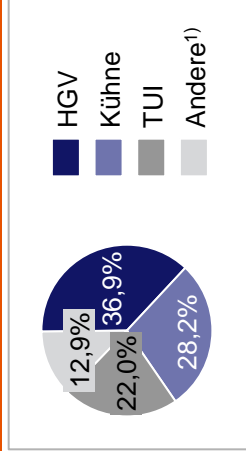
4) Pro forma Stand 30. September 2014 inkl. Barkapitalerhöhung 5) Stand 30. September 2014: Nicht gezogene Kreditlinien; EUR/USD 1,26

Mit CSAV gewinnt Hapag-Lloyd einen weiteren Kerngesellschafter

C Finanzielles Rational

Anteilseigner-Struktur

Wichtige Meilensteine

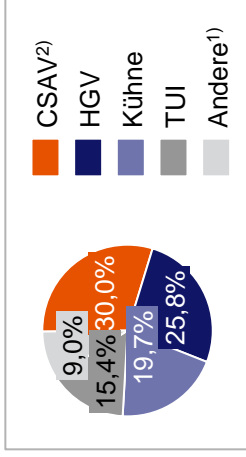


Vorbereitung (bis 30. Sep. 2014)

Carve-out der CSAV Container-schiffahrtsaktivitäten (CCS) aus der CSAV Gruppe und Freigabe der Kartellbehörden

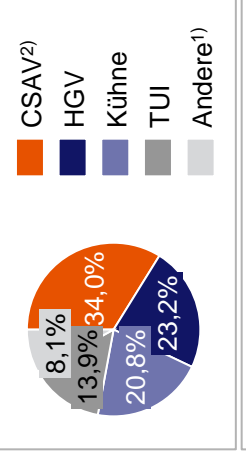
Closing (2. Dez. 2014)

Sacheinlage der CCS durch die CSAV Gruppe gegen neue Aktien der Hapag-Lloyd



Kapitalerhöhung²⁾ (bis 31 Dez. 2014)

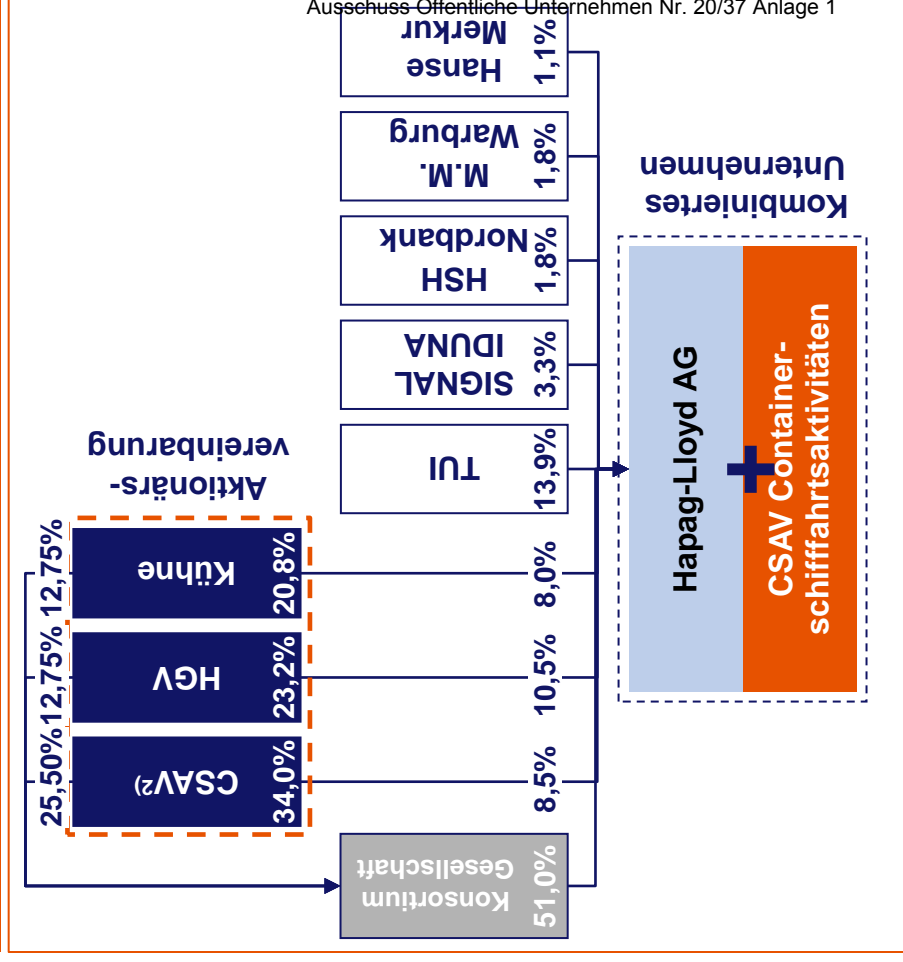
370 Mio. EUR Kapitalerhöhung, davon 259 Mio. EUR durch CSAV und 111 Mio. EUR durch Kühne



Börsengang³⁾

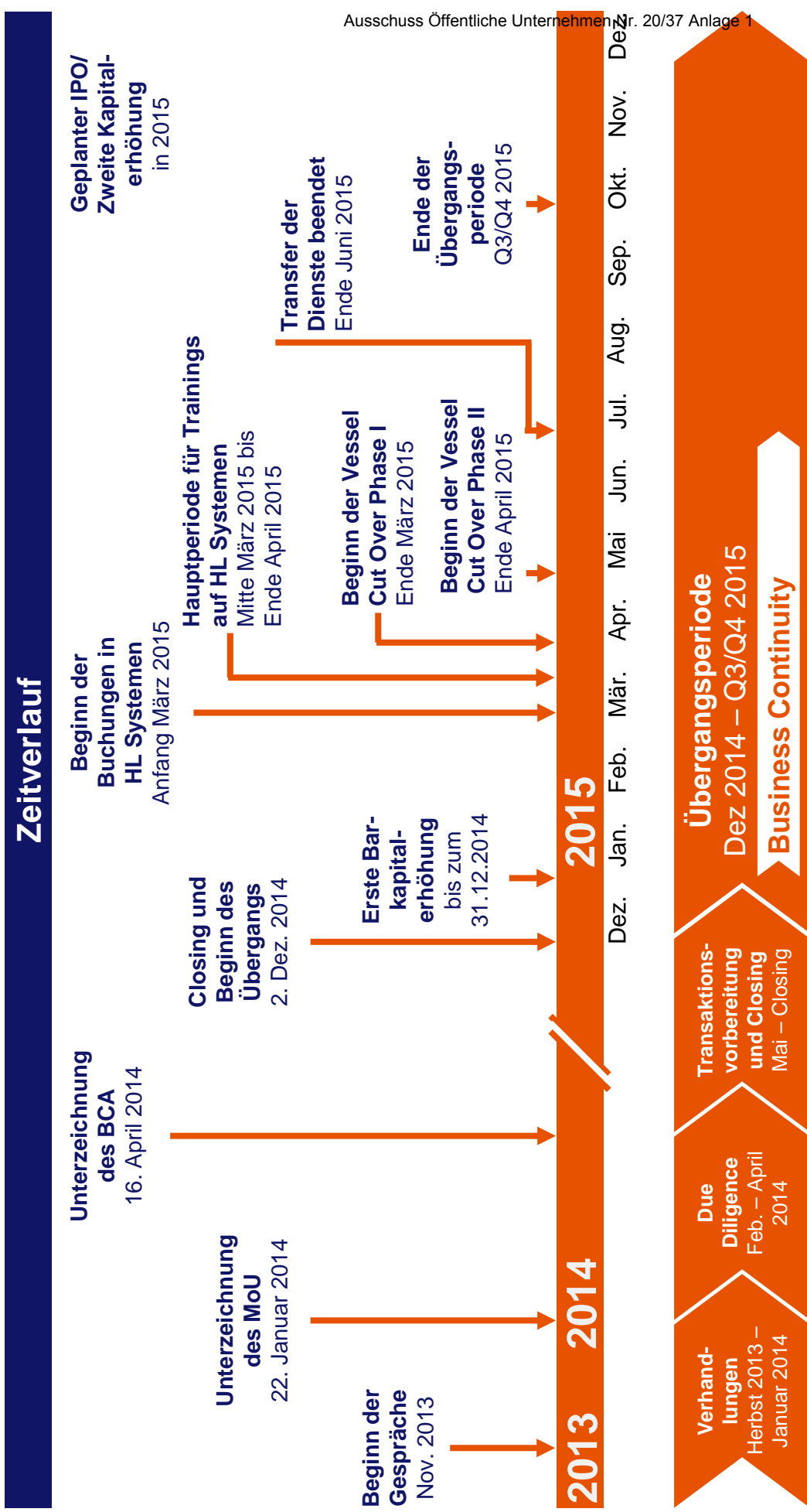
CSAV²⁾, HGV und Kühne haben sich auf eine weitere Kapitalerhöhung in Höhe von 370 Mio. EUR geeinigt, die durch einen IPO bis 31. Dez. 2015 erzielt werden soll, oder, bei unvorteilhaften Marktentwicklungen, bis zum 31. Dez. 2016

Nach Closing und 370 Mio. EUR Kapitalerhöhung



1) Andere: Signal Iduna, HSH Nordbank, M.M.Warburg, Hanse Merkur 2) CSAV bezeichnet in dieser Darstellung CG Hold Co 3) Nach dem Börsengang darf jede Partei nicht über die Konsortium Gesellschaft gebundene Aktien verkaufen. Zudem besteht für HGV nach Ablauf von 5 Jahren die Möglichkeit, die über die Konsortium Gesellschaft gebundenen Aktien auf die Hälfte zu reduzieren

Nächste Schritte der Transaktion mit CSAV





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.

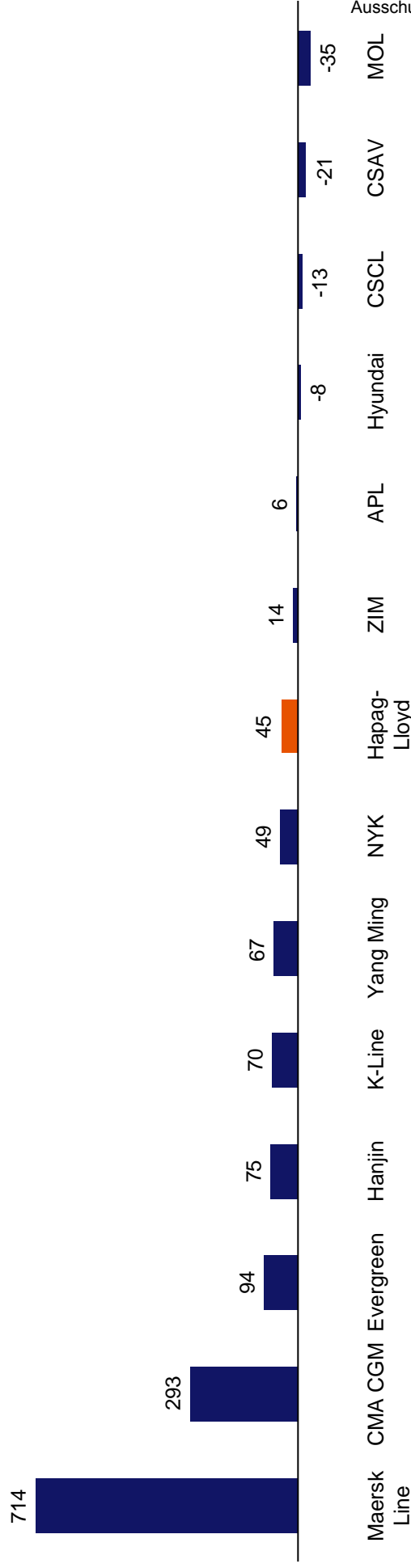
Der Inhalt dieser Präsentation entspricht der derzeitigen Rechtslage und spiegelt die derzeitige Geschäfts- und Finanzlage von Hapag-Lloyd wider, die Änderungen und der Prüfung durch Wirtschaftsprüfer unterliegt, und unterliegt den jeweils geltenden Rechtsvorschriften.

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.

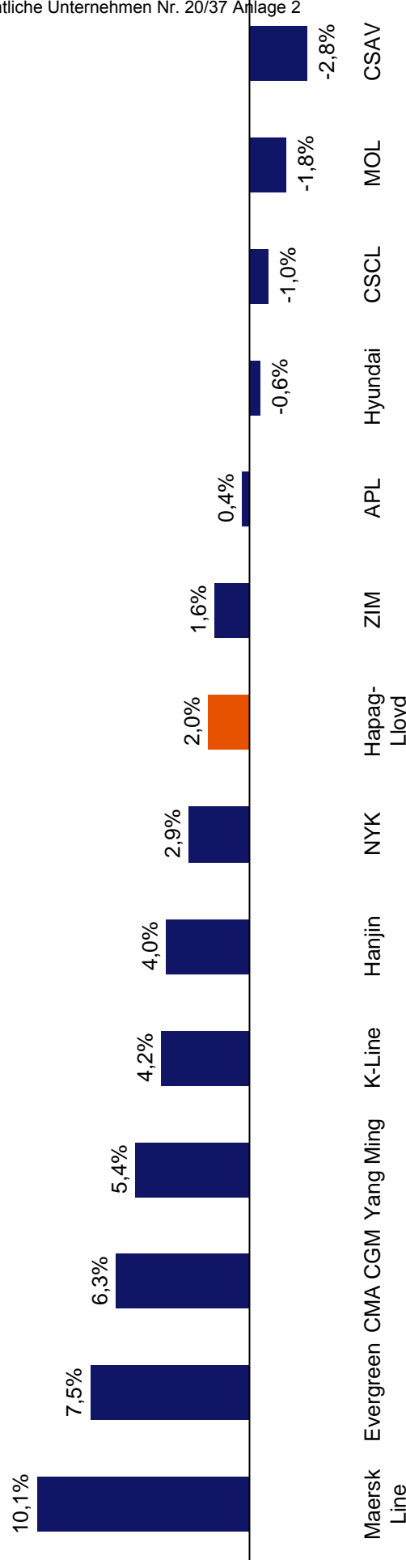
Diese Präsentation stellt kein Verkaufsangebot und keine Aufforderung zur Abgabe eines Kaufangebots für Wertpapiere in den Vereinigten Staaten von Amerika, Deutschland oder einem anderen Land dar. Weder diese Präsentation noch die darin enthaltenen Angaben bilden die Grundlage eines Angebots oder einer 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 Registrierungserfordernissen 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.

Operatives Ergebnis¹⁾ in 3Q14 [Mio. USD]



Operative Marge¹⁾ in 3Q14 [in %]



¹⁾ EBIT, wo vorhanden bereinigtes EBIT (gem. Unternehmensangaben oder berechnet) Quelle: Unternehmensinformationen