

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Zusammenführung der Hapag-Lloyd AG und der United Arab Shipping Company S.A.G.

I.

Ausgangslage

1. Die grundlegende Bedeutung des Containerumschlags im Hamburger Hafen für die maritime Wirtschaft in der gesamten Metropolregion, die besondere Rolle der Traditionsreederei Hapag-Lloyd in diesem Zusammenhang sowie die wirtschaftliche und standortpolitische Plausibilität einer Beteiligung der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) an dem Unternehmen hat der Senat in den Drucksachen 19/380, 19/1575, 19/3922 und 20/3306 dargelegt. Nach der endgültigen Abwendung des Mehrheitsverkaufsrecht der TUI AG im Jahr 2012 (siehe Drucksache 20/3306), der Stärkung des Unternehmens durch eine Integration des Containergeschäfts der chilenischen Compañía Sud Americana de Vapores S.A. (CSAV) im Jahr 2014 (siehe Drucksache 20/11663) und dem Börsengang der Reederei im Jahr 2015 hat die Hapag-Lloyd AG die aktuelle Lage der Containerschifffahrt in ihrer Einladung zur ordentlichen Hauptversammlung 2016 (www.hapag-loyd.com/hv) mit den folgenden Eckpunkten beschrieben:
 - Mit dem steigenden Anteil von auf Grund der Globalisierung international gehandelten Industrie- und Konsumgütern, vermehrtem Outsourcing und insbesondere der wachsenden internationalen Arbeitsteilung auf Grund der Güterproduktion in Niedriglohnländer, überwiegend nach Asien, wächst die Nachfrage nach Frachtschifffahrt weiter.
 - Für das Jahr 2016 erwarten die Konjunkturexperten des Internationalen Währungsfonds (IWF) laut einer Einschätzung vom April 2016 eine Zunahme des Welthandels um 3,1 %, gefolgt von einem Anstieg um 3,8 % im Jahr 2017. Das globale Containertransportvolumen ist von 150,0 Mio. TEU¹⁾ in 2011 auf 175,2 Mio. TEU in 2015 angewachsen. Bis 2017 wird ein weiteres Wachstum auf 189,5 Mio. TEU erwartet.
 - Die größten Containerfrachter verfügen derzeit über eine Kapazität von rund 20.000 TEU. In 2005 verfügte kein Schiff über eine Kapazität von mehr als 9.999 TEU. Ende 2015 machten Containerfrachter mit einer Kapazität von über 10.000 TEU rund 21 % der Kapazität der weltweiten Containerflotte aus. Reedereien nutzen verstärkt größere Schiffe, um von niedrigeren Betriebs- und Transportstückkosten, beispielsweise Kosten für Treibstoff, Hafengebühren, Besatzung, Reparaturen, Versicherungen und Schiffsmanagement, zu profitieren. Großschiffe mit einer Kapazität von über 18.000 TEU werden insbesondere im Fahrtgebiet Fernost, das global die höchsten Containervolumina aufweist, verstärkt eingesetzt.

¹⁾ TEU = Twenty-foot Equivalent Unit, Standardcontainer

Diese Schiffe verfügen über die höchste Brennstoffeffizienz der verschiedenen Schiffsklassen der globalen Flotte. Die Verlagerung hin zu größeren Schiffen fand vornehmlich in den Fahrtgebieten Fernost-Europa und Transpazifik statt, da dort ein besonders intensiver Transportvolumen- und Wettbewerbsdruck herrscht (Quelle: MDS Transmodal, 2015).

- Ungleichgewichtige Transportvolumina in den Hauptfahrtgebieten bestehen, da einige Regionen in der Welt mehr Waren produzieren und exportieren als sie importieren und konsumieren. Gleiches gilt umgekehrt für andere Regionen mit einem Überhang an Importen. Diese Disparitäten haben erhebliche Auswirkungen auf die Transportkosten der Containerschiffahrtsbranche.
 - Durch die fortgesetzte Zunahme der Transportkapazitäten ist der Markt für Containertransportdienstleistungen trotz des fortgesetzten Mengenwachstums durch ein herausforderndes Branchenumfeld und einen anhaltenden Druck auf die Frachtraten gekennzeichnet. Dieser ergibt sich aus der Indienstellung weiterer großer Containerschiffe und dem daraus resultierenden überdurchschnittlichen Anstieg der Transportkapazitäten. Die gesamte Transportkapazität der Weltcontainerflotte erreichte rund 20,9 Mio. TEU und wird nach den derzeitigen Schätzungen im laufenden Jahr um 1,2 Mio. TEU und in 2017 um 1,6 Mio. TEU ansteigen.
2. In den letzten Jahren sind eine signifikante Steigerung der Investitionen in neue Schiffe mit größeren Kapazitäten und ein Trend zur Konsolidierung in der Containerschiffahrtsbranche zu beobachten. Insbesondere größere Containerschiffahrtsunternehmen schließen sich zusammen, um in den einzelnen Fahrtgebieten und in den Zentralfunktionen Skaleneffekte und Synergien zu realisieren. Auch die Allianzen formieren sich neu. Im April 2016 gründeten CMA CGM (Frankreich) einschließlich der von ihr übernommenen Reederei American President Lines Ltd. (APL, Singapur), die Orient Overseas Container Line (OOCL, Hongkong, China), Evergreen Marine Corp. Ltd. (Evergreen, Taiwan) und der Containerschiffahrtsbereich der China COSCO Holdings Company Limited (COSCO, China) die „Ocean Alliance“. Hapag-Lloyd gründete im Mai 2016 gemeinsam mit Hanjin Shipping Co. Ltd. (Südkorea), Kawasaki Kisen K.K. („K“ Line, Japan), Mitsui O.S.K. Lines Ltd. (MOL, Japan), Nippon Yusen K.K. (NYK, Japan) und Yang Ming Marine Transport Corp (Yang Ming, Taiwan) die „THE Alliance“. Bereits Anfang 2015 hatte die „2M“-Allianz der beiden Marktführer

Maersk Line (Dänemark) und Mediterranean Shipping Company S.A. (MSC, Schweiz) ihren Betrieb aufgenommen.

Mit Aufnahme der Tätigkeit der Ocean Alliance und der THE Alliance im April 2017 werden sich die bisherigen Allianzen „O3“ (CMA CGM, UASC, China Shipping Container Lines (CSCL)), „G6“ (Hapag-Lloyd, NYK, HMM, MOL, OOCL, APL) und „CKYHE“ (Yang Ming, „K“ Line, Hanjin Shipping, COSCO, Evergreen) auflösen.

3. In diesem herausfordernden Branchenumfeld ist Größe ein entscheidender Wettbewerbsfaktor. Mit zunehmendem Transportvolumen und einer größeren, moderneren Flotte können Skaleneffekte und Effizienzgewinne realisiert und dadurch entscheidende Bedingungen für wettbewerbsfähige Preise und positive Unternehmensergebnisse geschaffen werden. Die im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen in der Regel zu erzielenden erheblichen Synergien stellen eine wesentliche Grundlage zur dauerhaften Steigerung des Unternehmenswertes dar. Schließlich sinkt mit zunehmender Größe typischerweise auch die Abhängigkeit von einzelnen Fahrtgebieten, Kundengruppen und regionalen Konjunkturschwankungen, sodass Unternehmen insgesamt weniger anfällig für negative Ausschläge dieser Parameter werden.

Vor diesem Hintergrund hat sich in den vergangenen Jahren ein globaler Trend zu Fusionen in der internationalen Containerschiffahrt entwickelt. Im Dezember 2014 übernahm Hapag-Lloyd die weltweiten Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV und erwarb dadurch eine führende Stellung in den Europa-Südamerika-Verkehren (siehe Drucksache 20/11663). Im März 2016 fusionierten die beiden chinesischen Großreedereien COSCO und CSCL zur heute viertgrößten Containerreederei weltweit. Im Juli 2016 wurde der Zusammenschluss der französischen Reederei CMA CGM mit der APL (Singapur) vollzogen, durch den CMA CGM ihre Position als weltweit drittgrößte Containerreederei weiter festigte.

II.

Zusammenschluss der Hapag-Lloyd AG und der United Arab Shipping Company S.A.G.

1. Am 15. Juli 2016 hat die Hapag-Lloyd AG (HL) mit der United Arab Shipping Company S.A.G. (UASC) eine Zusammenschlussvereinbarung (Business Combination Agreement) abgeschlossen und vereinbart, dass HL die Aktien der UASC übernehmen soll, indem sämtliche Aktionäre der UASC

ihre Aktien an der UASC im Wege einer Sacheinlage in die Gesellschaft einbringen.

Die Aktien der HL werden seit dem 6. November 2015 im regulierten Markt der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg und der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Das HL-Grundkapital beträgt derzeit 118.110.917 Euro und ist eingeteilt in 118.110.917 auf den Namen lautende, nennwertlose Stückaktien (HL Aktien) mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von 1,00 Euro. Das Grundkapital der Gesellschaft wurde zuletzt durch Ausgabe von 13.228.677 neuen auf den Namen lautenden, nennwertlosen Stückaktien jeweils mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von 1,00 Euro mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2015 auf den heutigen Betrag erhöht.

Ausgehend von den der Gesellschaft zugegangenen Stimmrechtsmitteilungen werden rund 72% der Aktien von drei Ankeraktionären gehalten. Zu

den Ankeraktionären der Gesellschaft gehören die CSAV Germany Container Holding GmbH (CSAV), eine hundertprozentige indirekte Tochtergesellschaft der Compañía Sud Americana de Vapores S.A., mit 31,35 % der Aktien, die HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement GmbH (HGV) mit 20,63 % der Aktien und die Kühne Maritime GmbH (KM), eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Kühne Holding AG, deren Anteil sich zusammen mit einem direkten Anteil der Kühne Holding AG in Höhe von 0,64 % auf 20,22 % der Aktien beläuft. Weitere 12,31 % der Aktien werden von der TUI-Hapag Beteiligungs GmbH, einer hundertprozentigen Tochter der TUI AG, gehalten. Die übrigen 15,49 % der Aktien befinden sich im Streubesitz.

Zum 31. Dezember 2015 bzw. 31. Dezember 2014 stellte sich die Verteilung der Stimmrechtsanteile wie folgt dar:

Stimmrechtsanteile	2014	2015
CSAV	34,01 %	31,35 %
HGV	23,23 %	20,63 %
Kühne Maritime	20,75 %	20,22 %
TUI	13,88 %	12,31 %
Streubesitz	8,13 %	15,49 %
Summe	100,00 %	100,00 %

Gemessen an der Kapazität der Schiffsflotte ist HL in Deutschland das größte und weltweit das derzeit sechstgrößte Containerschiffahrtsunternehmen (Quelle: MDS Transmodal, April 2016). Durch die Integration der CSAV-Containerschiffahrtsaktivitäten konnte die Reederei insbesondere ihre Marktposition in den Handelsrouten Lateinamerika und Atlantik verstärken, die globale Reichweite ausdehnen, die angebotenen Liniendienstnetze optimieren und in erheblichem Umfang Synergien generieren. Die jährlichen Synergien des Zusammenschlusses gegenüber der Kostenbasis 2014 belaufen sich unter der Annahme konstanter externer Faktoren bis Ende 2017 auf voraussichtlich 400 Mio. US-Dollar (USD) und übertreffen damit das ursprünglich geplante Volumen von 300 Mio. USD deutlich.

- Die United Arab Shipping Company S.A.G. (UASC) ist ein weltweit operierendes Containerschiffahrts-

unternehmen mit Sitz in Kuwait und großer Repräsentanz in Dubai sowie eine der führenden Containerschiffahrtsreedereien in der Golfregion und in angrenzenden Märkten. Das Grundkapital der UASC beträgt 1.870.285.242,00 USD und ist eingeteilt in 267.183.606 Aktien mit einem Nennwert von 7,00 USD. Die Aktien der UASC sind nicht zum Börsenhandel zugelassen. Die größten Anteilseigner von UASC sind Qatar Holding LLC (QH, Qatar) mit 51,27% und der Public Investment Fund (PIF, Saudi-Arabien) mit 36,06%. Weitere Anteilseigner sind Kuwait Investment Authority (KIA, Kuwait) mit 5,11%, die Republik Irak mit 5,11%, die Vereinigten Arabischen Emirate mit 2,05% und die Bahrain Mumtalakat Holding Company B.S.C (Bahrain) mit 0,40% des Aktienkapitals. Daneben sind einige kuwaitische Privatpersonen mit insgesamt 0,001 % des Aktienkapitals an der UASC beteiligt.

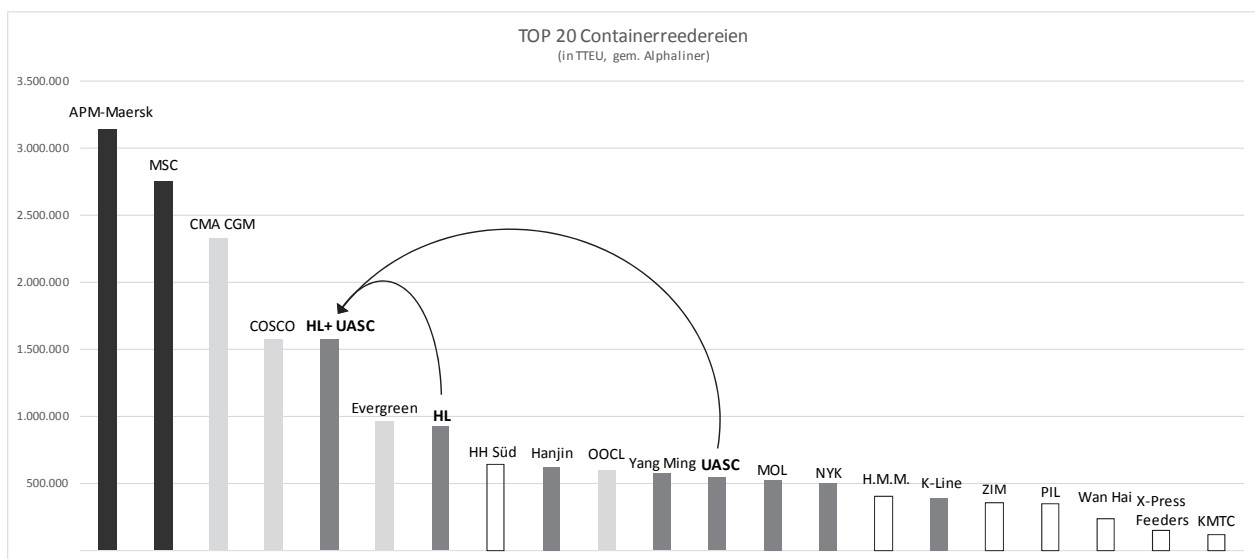
UASC ist die größte Schifffahrtsgesellschaft mit Sitz im Mittleren Osten. Das Unternehmen betreibt eine Flotte von etwa 60 eigenen und gecharterten Schiffen einschließlich überaus großer Containerschiffe der sogenannten Klasse A19, die als eine der effizientesten und im Hinblick auf den CO₂-Ausstoß pro TEU umweltfreundlichsten Schiffe der Welt gelten. Die gesamte Transportkapazität der UASC-Flotte beträgt rd. 0,6 Mio. TEU.

Als Folge eines strategischen Transformationsprojekts hat sich UASC von einem ausschließlich regional tätigen Akteur ab etwa dem Jahr 2006 zu einer global positionierten Reederei entwickelt, die mit einem Marktanteil von 2,8% derzeit den elften Platz im internationalen Containerschiffahrtsgeschäft belegt. UASC unterhält mehr als 185 Repräsentanzen weltweit, bedient alle wichtigen Ost-West- und Nord-Süd-Handelswege und läuft damit rund 275 Häfen an.

3. Die Reedereien HL und UASC verfolgen mit der Transaktion das gemeinsame Ziel, die Stärken

ihrer Unternehmen zu kombinieren, so dass sie den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen der Branche besser entgegenzutreten können.

Das kombinierte Unternehmen wird mit einer Transportkapazität von rund 1,6 Mio. TEU und einem erwarteten Marktanteil von rund 7% die Position als fünftgrößte Containerlinienreederei der Welt einnehmen und hinter der viertgrößten Reederei COSCO mit einer Transportkapazität von ebenfalls rund 1,6 Mio. TEU rangieren. Darüber hinaus führt der Zusammenschluss zu einer noch ausgewogeneren Positionierung auf allen wesentlichen Fahrtgebieten. Zusammen mit fünf weiteren Partnern verfügt die von HL geführte „THE Alliance“ dann über eine Transportkapazität von insgesamt rund 3,5 Mio. TEU. Dies entspricht rund 18% der globalen Transportkapazitäten. Die solide Marktpositionierung in allen Ost-West-Fahrtgebieten wird durch die Einbeziehung der Transportkapazitäten von UASC weiter gestärkt.



schwarz: 2M-Alliance (Maersk, MSC)

hellgrau: Ocean-Alliance (CMA, China COSCO, Evergreen, OOCL)

dunkelgrau: THE Alliance (HL, Hanjin, K-Line, NYK, MOL, Yang Ming)

Durch die Überführung der Containerlinienaktivitäten der UASC in die integrationserfahrene Organisation von HL können nach Einschätzung des Vorstands erhebliche Synergiepotenziale erzielt und damit der Unternehmenswert nachhaltig gesteigert werden.

Durch den Zusammenschluss wird HL über eine der modernsten und größten Schiffsflotten der

Branche auf allen wesentlichen Fahrtgebieten mit sehr wettbewerbsfähigen Transportkosten pro Stellplatz verfügen. Die Synergien wurden gemeinsam von HL und UASC unter Beauftragung einer Unternehmensberatung ermittelt und validiert. Sie entstehen insbesondere in den Bereichen Netzwerk der Dienste und Schiffssystemkosten, Personal- und Gemeinkosten, Equipment und Leistungseinkauf.

Insgesamt geht HL von Synergiepotenzialen in Höhe von 435 Mio. USD pro Jahr aus und erwartet, dass ab 2017 rund ein Drittel der aus den Synergien erwarteten Kosteneinsparungen realisiert werden können. Ab 2019 soll das jährliche Synergiepotenzial vollständig realisiert werden. Den jährlichen Synergieeffekten stehen erwartete Einmalaufwendungen gegenüber, deren Höhe der HL-Vorstand auf Grundlage der ihm derzeit vorliegenden Informationen auf rund 150 Mio. USD einschätzt. Die Kosten werden voraussichtlich in den Jahren 2016 und 2017 zu entsprechenden Aufwandspositionen führen.

4. Gleichzeitig mit dem Abschluss des Business Combination Agreement (BCA) haben die Unternehmen mit den kontrollierenden Aktionären von HL (CSAV, KM und HGV) und UASC (QH und PIF) ein Shareholders Support Agreement (SSA) geschlossen, das mit dem BCA ein einheitliches Rechtsgeschäft bildet und mit dem sich die Aktionäre gegenüber den Gesellschaften verpflichten, die ihnen nach dem BCA obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen. Als Voraussetzung für den Vollzug des Zusammenschlusses sind im BCA neben gesellschaftsrechtlichen Restrukturierungen auf UASC-Seite insbesondere

- die Freigabe der Transaktion durch alle zuständigen Kartellbehörden sowie durch das Committee on Foreign Investment in the United States (CFIUS) und
- die Erteilung aller erforderlichen Zustimmungen und Verzichtserklärungen der finanzierenden Banken und Leasinggeber

vereinbart worden.

Die wirtschaftliche Grundlage des Zusammenschlusses stellt die wechselseitige Zusicherung bestimmter Finanzkennzahlen dar (vergleichbar mit der CSAV-Transaktion, siehe Drucksache 20/11663), die sich auf das Mindest-Eigenkapital zum 30. Juni 2016, Mindestbarmittel zum 30. September 2016 und Höchstfinanzschulden zum 30. September 2016 beziehen. Sollte der Vollzug der Transaktion über den 31. Dezember 2016 hinaus andauern (oder im Falle einer Verzögerung bestimmter Kartellrechtsanmeldungen über den Tag hinaus, der fünfeinhalb Monate nach dem Tag der tatsächlichen Kartellanmeldung liegt, spätestens jedoch den 1. Februar 2017), so wird zusätzlich ein Mindest-Eigenkapital-Level zum 31. Dezember 2016 garantiert. (Zu Einzelheiten hinsichtlich der Schwellenwerte siehe: www.hapag-lloyd.com/hv).

Soweit diese Kennwerte unter- bzw. überschritten werden und – je nach Konstellation – HL oder

UASC entschieden hat, dass eine entsprechende Differenz ausgeglichen werden soll, haben die HL-Ankeraktionäre CSAV und KM bzw. die UASC-Ankeraktionäre QH und PIF im SSA die Verpflichtung übernommen, ihrer jeweiligen Gesellschaft entsprechende Barmittel zuzuführen. Im Falle von HL hat dies nach vorheriger Zustimmung von CSAV und KM im Wege einer Kapitalerhöhung mit Wirkung zum Vollzug der Transaktion gegen Ausgabe neuer Aktien der Hapag-Lloyd zu erfolgen. Entschieden sich HL gegen eine Kompensation, erhält UASC das Recht, das BCA zu kündigen. Dies gilt umgekehrt auch für HL, sollte sich UASC nicht zum Ausgleich von dort gegebenenfalls bestehenden Abweichungen der Finanzkennzahlen bereithalten. Der Mechanismus findet in entsprechender Weise Anwendung auf den Fall, dass zusätzliche Finanzierungskosten in Folge der Restrukturierung der Kredite beider Gesellschaften ein definiertes Volumen übersteigen.

Der HL-Vorstand geht davon aus, dass die vereinbarten Finanzkennzahlen auf HL-Seite auch nach der Gewinnwarnung der Gesellschaft vom 18. Juli 2016 erreicht werden. KM ist gleichwohl im Innenverhältnis von der HGV die Übernahme der Hälfte der möglichen Belastungen aus den eingegangenen Einstandsverpflichtungen für die HL-Finanzkennzahlen einschließlich der maximalen Finanzierungskosten zugesagt worden. Die Zusage gilt unter dem Vorbehalt einer Zustimmung der Bürgerschaft und setzt eine vorherige Einbeziehung der HGV in die Entscheidungsfindung und ihre Zustimmung zur jeweiligen Kompensationsmaßnahme voraus. Die HGV würde als Gegenleistung neue HL-Aktien zum Börsenkurs im jeweiligen Zeitpunkt in einem Umfang erhalten, der ihrer Zahlung entspricht.

5. Es ist vorgesehen, dass bei Vollzug des Zusammenschlusses (Closing) die Anteile an UASC im Wege einer Sachkapitalerhöhung in HL gegen Ausgabe neuer Aktien eingebracht werden. Die entsprechenden Voraussetzungen wurden durch eine Beschlussfassung über die Schaffung eines genehmigten Kapitals mit der Möglichkeit zum Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre in der HL-Hauptversammlung am 26. August 2016 geschaffen. Der Zusammenschluss wird zum Ende 2016 angestrebt. Können die Voraussetzungen hierfür insgesamt nicht bis spätestens 31. März 2017 geschaffen werden, kommt die Transaktion insgesamt nicht zustande.

Der Transaktion liegt ein relatives Bewertungsverhältnis von 72 % HL zu 28 % UASC zu Grunde. HL hat die Bewertungsmethodik im Einzelnen in ihrer Einladung zur Hauptversammlung am 26. August

2016 dargelegt (www.hapag-lloyd.com/hv). Die Angemessenheit des Austauschverhältnisses ist durch zwei Fairness Opinions der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hamburg, sowie der

Citigroup Global Markets Limited, London, bestätigt worden. Nach dem Zusammenschluss werden sich die Anteilsverhältnisse wie folgt darstellen:

Anteilseigner	Aktuell		Nach Zusammenschluss	
	Anzahl Aktien	relativ	Anzahl Aktien	relativ
CSAV	37.032.743	31,35%	37.032.743	22,58%
HGV	24.363.475	20,63%	24.363.475	14,85%
Kühne Maritime	23.878.073	20,22%	23.878.073	14,56%
TUI	14.534.732	12,31%	14.534.732	8,86%
Streubesitz	18.301.894	15,49%	18.301.894	11,16%
QH	---	---	23.563.128	14,36%
PIF	---	---	16.576.867	10,11%
Irak	---	---	2.328.754	1,42%
KIA	---	---	2.328.754	1,42%
UAE	---	---	950.793	0,58%
Bahrain	---	---	183.728	0,11%
Gesamt	118.110.917	100,00%	164.042.940	100,00%

Damit die veränderte Zusammensetzung des Anteilseignerkreises auch durch eine entsprechende Repräsentanz von Vertretern der beiden wesentlichen bisherigen UASC-Aktionäre im Aufsichtsrat von HL berücksichtigt werden kann, hat die Hauptversammlung beschlossen, dass die Anzahl der Mitglieder des paritätisch besetzten Gremiums nach dem Zusammenschluss von derzeit 12 auf künftig 16 Mitglieder erhöht wird.

6. Ähnlich wie bei der Transaktion mit CSAV ist eine Kapitalerhöhung von 400 Mio. USD in einem Zeitraum von 6 Monaten nach Closing als ordentliche Bezugsrechtskapitalerhöhung vorgesehen. Die HGV beabsichtigt nicht, an dieser Maßnahme teilzunehmen, da sie eine zusätzliche Investition von knapp 60 Mio. USD (entsprechend aktuell etwa 52 bis 54 Mio. Euro) erfordern würde. In Abhängigkeit vom Emissionskurs der neuen Aktien dürfte sich der Anteil der HGV dann auf rund 13,0% bis 13,5% am erhöhten Kapital belaufen. Die Anteile der übrigen Aktionäre können derzeit nicht genau benannt werden, da nicht bekannt ist, in welchem

Umfang sie von ihren Bezugsrechten Gebrauch machen werden. CSAV und KM sowie QH und PIF haben die Umsetzung der Kapitalmaßnahme jeweils zur Hälfte (200 Mio. USD) mit der Verpflichtung abgesichert, bei ausbleibendem Interesse von dritten Investoren selbst neue Aktien zu zeichnen.

7. Um die Transaktion nicht durch Zustimmungsvorbehalte zu verzögern, hat die HGV als Partei des SSA im Außenverhältnis keine finanziellen Verpflichtungen übernommen. Sie hat sich allerdings wie die anderen kontrollierenden Aktionäre zur Unterstützung der Transaktion insbesondere durch Zustimmung zu den Kapitalmaßnahmen und zur Wahl von Vertretern von QH und PIF in den vergrößerten Aufsichtsrat verpflichtet.

Im Innenverhältnis sind mit KM und CSAV eine Reihe von Vereinbarungen getroffen worden. Insbesondere hat CSAV die Zustimmung zur Transaktion davon abhängig gemacht, nach den Kapitalerhöhungen eigenständig eine Beteiligung an

HL von mindestens 25,1% halten zu können. Daher haben KM und HGV jeweils ihre Bezugsrechte hinsichtlich der Kapitalerhöhung von 400 Mio. USD an CSAV abgetreten. Sofern über die Summe der Bezugsrechte eine entsprechende Position noch nicht aufgebaut werden könnte, hat sich KM ferner zum Transfer fehlender Aktien aus dem eigenen Bestand verpflichtet.

KM ist ferner im Innenverhältnis von der HGV die Übernahme der Hälfte der möglichen Belastungen aus den eingegangenen Einstandsverpflichtungen für die HL-Finanzkennzahlen einschließlich der maximalen Finanzierungskosten unter Vorbehalt der Zustimmung der Bürgerschaft zugesagt worden (siehe Abschnitt II.4). Käme es zu einer Lieferung von KM-Aktien an CSAV, würde HGV eine eventuelle negative Kursdifferenz bis zur Wiederentdeckung im Kapitalmarkt in bar anteilig ausgleichen.

CSAV, KM und HGV haben sich ferner darauf verständigt, die bisherigen Verfügungsbeschränkungen über die jeweils gehaltenen Aktien ab 2018 aufzuheben. An Stelle dieser Regelung ist wechselseitig ein Vorerwerbsrecht vereinbart worden, wenn über mehr als 10% der HL-Aktien außerhalb der Börse verfügt werden soll. Im Übrigen wird die Koordinierung der Interessen wie im Shareholders Agreement von 2014 vereinbart fortgesetzt. Dies schließt insbesondere das Pooling der Stimmen auf der Hauptversammlung von HL ein, in der die drei Partner auch nach den Kapitalerhöhungen noch mehr als die Hälfte aller Aktien auf sich vereinigen.

III.

Bewertung

Seit Übernahme des CSAV-Containergeschäfts Anfang 2015 konnte HL höhere Kostensynergien aus dem Zusammenschluss heben als zunächst erwartet wurde. Zugleich sind seitdem jedoch die Frachtraten in einem Umfang weiter gesunken, dass kaum einem Wettbewerber noch ein erfolgreiches Betreiben der Seefracht mit positiven Unternehmensergebnissen möglich ist. Dementsprechend ist der Konsolidierungsdruck in der Branche insgesamt stark gewachsen. Diesen Herausforderungen hat sich HL gestellt und ihre führende Position im globalen Wettbewerb behauptet. Aus Sicht des Senats hat sich damit der vor zwei Jahren gegebene Ausblick bestätigt, dass mit der CSAV-Transaktion eine weitere Konsolidierung „aus Hamburg (und nicht gegen Hamburg) gestaltet werden kann“ (siehe Drucksache 20/11663).

Dementsprechend positiv schätzt der Senat den vorgesehenen Zusammenschluss mit UASC ein, bei dessen Umsetzung wiederum die Integration in die

bestehenden Strukturen von HL erfolgen und von Hamburg aus gesteuert werden kann. Hierbei wird der Standort Hamburg insgesamt von der Entwicklung einer seit 2015 börsenorientierten Gesellschaft profitieren, deren Geschäft sich gemessen an den Kenngrößen Umsatz, Mitarbeiter, Bilanz und Eigenkapital seit 2013 praktisch verdoppelt hat. Nach dem Zusammenschluss mit UASC wird HL summiert eine Bilanz von rund 18 Mrd. USD bei einem Eigenkapital von rund 7,5 Mrd. USD aufweisen.

Im Zuge dieser Entwicklung hat sich die HGV bewusst nicht an weiteren Kapitalerhöhungen beteiligt. Statt ursprünglich fast 37% beträgt der Anteil der HGV an der nach der Fusion mit CSAV und UASC deutlich größeren Reederei unter 15%. Damit wird dem Interesse entsprochen, den Kapitalbedarf von HL zunehmend über leistungsfähige private Investoren und nicht mehr durch die FHH abzusichern. Zugleich gelingt es über die Gesellschaftervereinbarung mit KM und CSAV unverändert, gemeinsam einen bestimmenden Einfluss auf HL auszuüben.

Die HGV geht davon aus, dass ihre Verwässerung infolge des Hinzutritts neuer Gesellschafter durch die Zusammenschlüsse mit CSAV und UASC zu keiner Verminderung ihres Vermögens führt. Zwar geht der Buchwert des von ihr gehaltenen anteiligen Eigenkapitals zurück. Da HL aber nach Abschluss der Integration nach dem Geschäftsplan deutlich bessere Ergebnisse schreiben kann als dies bei Fortsetzung des Status quo möglich gewesen wäre, erwartet die HGV, dass sich der wirtschaftliche Wert ihrer HL-Aktien nach zwischenzeitlichen Abschreibungen wieder erhöht. Sie erwartet ferner, dass kurzfristig HL jedoch erneut Einmalbelastungen aus der Integration des UASC-Geschäfts zu verkraften haben und freie Liquidität zum Abbau der anfänglich hohen Verschuldung des Konzerns verwenden wollen wird. Aus Vorsichtsgründen sind daher im Entwurf des Doppelhaushalts 2017/2018 im Zusammenhang mit dem Verlustausgleich der HGV keine Dividendenerträge aus der HL-Beteiligung eingeplant worden.

Die HGV geht davon aus, dass nach einer Verbreiterung des free float durch eine Umplatzierung der TUI-Aktien, mit der Umsetzung der UASC-Synergien und der Erholung des konsolidierten Marktes die Wertschätzung der HL-Aktie zunehmen und dann auch den langfristigen Unternehmenswert widerspiegeln wird. Dies wird der HGV Möglichkeiten eröffnen, ihr Engagement in den kommenden Jahren zurückzuführen, ohne die erreichte Ausgewogenheit im Aktionärskreis und die Standortinteressen der FHH zu gefährden. Diese bleiben auch über eine in der Satzung von HL enthaltene Bestimmung für Beschlussfassungen in der Hauptversammlung abgesichert. Zur Änderung des Unternehmenssitzes oder derjenigen Rege-

lungen, denen zufolge das Unternehmen seine Unternehmensleitung, seine Stabsfunktionen und seinen wesentlichen Geschäftsbetrieb in Hamburg hat, wäre die Zustimmung von 90% des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals erforderlich.

Um einen Verkaufsprozess über die Börse oder außerhalb des Börsenhandels wertschonend durchführen zu können, ist eine Handlungsfreiheit der HGV im Kapitalmarkt erforderlich. Die 2012 erteilte Zustimmung der Bürgerschaft hierzu (siehe Drucksache 20/3306) deckt dieses quantitativ und inhaltlich nur teilweise ab. Dementsprechend wird mit dieser Drucksache förmlich um eine grundsätzliche Zustimmung zur Veräußerung von Aktien an HL gebeten.

IV.

Petitum

Der Senat beantragt, die Bürgerschaft wolle

1. von den Ausführungen dieser Drucksache Kenntnis nehmen,
2. einer Verpflichtung der HGV zur Übernahme der Hälfte der möglichen Belastungen von Kühne Maritime GmbH aus ihren Einstandspflichten gegenüber der Hapag-Lloyd AG und der CSAV zustimmen und
3. einer Veräußerung von Aktien der Hapag-Lloyd AG entsprechend Artikel 72 III HV zustimmen.