

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft

Strategische Partnerschaft zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH), der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH (HGV), der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) und der MSC Mediterranean Shipping Company (MSC) über ihre Tochtergesellschaft SAS Shipping Agencies Services Sàrl (SAS)

Inhalt

- | | | | |
|-----|--|-------|---|
| 1. | Anlass und Zweck der Mitteilung | 3.5 | Verbindlicher Vorvertrag („Memorandum of Understanding“) und Übernahmeangebot |
| 2. | Aktuelle Situation des Hamburger Hafens und Entwicklung der HHLA | 3.5.1 | Vorvertrag („Memorandum of Understanding“) |
| 2.1 | Hamburger Hafen | 3.5.2 | Übernahmeangebot |
| 2.2 | Hamburger Hafenstrategie | 3.5.3 | Bewertung |
| 2.3 | Rolle der HHLA | 3.6. | Vereinbarungen zwischen den Gesellschaftern und der Gesellschaft |
| 2.4 | Entwicklung der HHLA | 3.6.1 | Investitionsvereinbarung („Investment Framework Agreement“) |
| 2.5 | Verlauf des Aktienkurses der HHLA | 3.6.2 | Aktionärsvereinbarung („Shareholders' Agreement“) |
| 2.6 | Veränderungen im Markt- und Wettbewerbsumfeld der HHLA | 3.6.3 | Zusammenschlussvereinbarung („Business Combination Agreement“) |
| 2.7 | Alternativ-Szenarien | 4. | Wirtschaftliche Auswirkungen für die HGV |
| 3. | Strategische Partnerschaft mit MSC | 5. | Zusammenfassende Bewertung |
| 3.1 | Ziel der Partnerschaft | 6. | Verankerung im Hafenentwicklungsgesetz. |
| 3.2 | Zielstruktur | 7. | Petitum |
| 3.3 | Norddeutsche Kooperation | | |
| 3.4 | MSC Mediterranean Shipping Company SA | | |

1. Anlass und Zweck der Mitteilung

Am 13. September 2023 hat der Senat die Öffentlichkeit darüber informiert, dass mit der Reederei MSC Mediterranean Shipping Company (MSC) ein verbindlicher Vorvertrag (Memorandum of Understanding) abgeschlossen wurde, in dem eine strategische Partnerschaft zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) und der MSC bezüglich des Teilkonzerns Hafenlogistik der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA) vereinbart wurde, um die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit der HHLA und des Hamburger Hafens zu verbessern und das Unternehmen im globalen Wettbewerb konkurrenzfähig zu positionieren. Die Verhandlungen mit MSC konnten in der 5. Kalenderwoche 2024 erfolgreich abgeschlossen werden, so dass jetzt die finale Zustimmung zur Strategischen Partnerschaft zwischen FHH, HGV, HHLA und MSC/SAS eingeholt werden soll.

2. Aktuelle Situation des Hamburger Hafens und Entwicklung der HHLA

2.1 Hamburger Hafen

Der Hamburger Hafen ist der mit Abstand größte deutsche Seehafen und drittgrößter Containerhafen der EU. Als Universalhafen mit jährlich weit über 100 Millionen Tonnen Umschlag leistet er einen wesentlichen Beitrag zur Versorgungssicherheit in ganz Deutschland. Der Hafen zeichnet sich vor allem dadurch aus, dass Waren hocheffizient über den Seeweg bis tief hinein in eine der wichtigsten und dynamischsten Metropolregionen Nordeuropas transportiert werden. Ein großer Teil dieser Güter wird in der Region weiterverarbeitet oder konsumiert. Durch seine Rolle als größter Eisenbahnhafen Europas trägt der Hamburger Hafen zudem direkt zur deutschen Mobilitätswende bei. Jeder achte Güterzug mit Containern im deutschen Schienennetz startet oder endet im Hamburger Hafen. Volkswirtschaftlich zählt der Hafen zu den wesentlichen Wachstumstreibern in Hamburg und darüber hinaus. Der Hafen generiert für die Metropolregion eine jährliche Wertschöpfung von ca. 12,4 Mrd. Euro, für ganz Deutschland ca. 50,5 Mrd. Euro. Er sichert ca. 600.000 hafenbezogene Arbeitsplätze in ganz Deutschland, davon rund 11 % in Hamburg.

2.2 Hamburger Hafenstrategie

Globale Megatrends wie Digitalisierung, Klimaschutz und Kreislaufwirtschaft, Transformation der Arbeit, E-Commerce, aber auch Entwicklungen wie veränderte Warenströme, steigende Schiffsgrößen und eine zunehmende Wettbewerbsintensität stellen Seehäfen weltweit vor

neue Herausforderungen. Um seinen volkswirtschaftlich bedeutsamen Funktionen auch künftig gerecht zu werden und erfolgreich zu sein, muss sich der Hamburger Hafen daher an neue Gegebenheiten und Anforderungen anpassen. Er muss leistungsfähig und für seine Kundinnen und Kunden attraktiv bleiben, neue Geschäftsmodelle etablieren und innovative Technologien einführen. Zugleich gilt es, die Digitalisierung weiter voranzutreiben sowie klimaneutral zu werden. Neben einer Steigerung der Wertschöpfungstiefe im Hamburger Hafen und der Erschließung neuer Geschäftsfelder vor allem in den Bereichen Energie und Wasserstoff geht es dabei auch um die Stabilisierung und moderate Steigerung des Güterumschlags. Dies sind die Kernziele der Hafenstrategie des Senats, wie sie auch im aktuellen Hafenentwicklungsplan festgehalten sind.

2.3 Rolle der HHLA

Ein zentrales Element der Hafenentwicklung stellt dabei nach wie vor der Containerumschlag dar. Dieser wird in Hamburg vor allem an den vier Vollcontainerterminals abgewickelt. Drei dieser Terminals befinden sich im Eigentum der HHLA. Mit einem Umschlagvolumen von 6,2 Mio. TEU¹⁾ im Geschäftsjahr 2022 ist die HHLA das größte Containerumschlagunternehmen im Hamburger Hafen mit einem dortigen Marktanteil von 75,2%. Durch ihre hundertprozentige Tochter METRANS Rail (Metrans) hat die HHLA zudem einen großen Anteil am Schienengüteraufkommen im Hamburger Hafen. Sowohl durch ihre Rolle für den Schienengüterverkehr in Europa als auch durch die Unternehmenspolitik am Heimatstandort Hamburg trägt die HHLA zur Dekarbonisierung der Logistik bei.

Wie der Hafen insgesamt erfährt jedoch auch die HHLA seit längerem eine Stagnation des Umschlags. Eine Periode sehr schnellen Wachstums bis 2007 endete mit der Weltfinanzkrise von 2008. Seitdem konnte das Niveau des Containerumschlages kaum gesteigert werden. Anders als die Terminalbetreiber in den wichtigsten europäischen Wettbewerbshäfen hat die HHLA dabei traditionell auf ein Wachstum aus eigener Kraft gesetzt und auf Reedereibeteiligungen in nennenswertem Umfang verzichtet. Bis 2023 bestand die einzige entsprechende Beteiligung einer großen Container-Reederei in einem Anteil von Hapag-Lloyd an der Betreibergesellschaft des Terminals in Altenwerder in Höhe von 25,1%. Der bisherige Ansatz einer Entwicklung unabhängig von Linien-

¹⁾ TEU = Twenty-foot Equivalent Unit (Zwanzig-Fuß-Standardcontainer)

reedereien konnte bis 2007 und eingeschränkt bis 2014 durch eine gewisse Stabilität im Markt begründet werden.

Angesichts der Veränderungen in der weltweiten Logistik und der zunehmenden Divergenz in der Entwicklung des Hamburger Hafens im Vergleich zu den Westhäfen müssen die eigenen strategischen Ansätze laufend überprüft und gegebenenfalls weiterentwickelt werden. Vor diesem Hintergrund wurde im Juni 2023 eine weitere Beteiligung einer Container-Reederei (COSCO Shipping Ports Limited) mit einem Anteil in Höhe von 24,99 % an der Betreibergesellschaft des Containerterminals Tollerort unterzeichnet.

2.4 Entwicklung der HHLA

Die HHLA hat ihre Wurzeln in der „Hamburger Freihafen und Lagerhaus Gesellschaft“ (Gründung 1885) und der staatlichen Kaiverwaltung, die 1935 miteinander fusioniert wurden. Mit der Neuen Hafenordnung wurde die Kaiverwaltung 1970 aus der HHLA herausgelöst und die HHLA in den hafeninternen Wettbewerb gestellt. Damit wurde insbesondere den wirtschaftlichen Herausforderungen des sich schnell entwickelnden Containerumschlags begegnet.

Anfang der 1990er Jahre nahm die HHLA eine Vorreiterrolle bei der Erschließung des Hinterlands in Osteuropa ein, indem sie insbesondere Schienenverbindungen etablierte, deren vertikale Integration in ein neues umfassendes Geschäftsmodell mündete. Im Jahr 2003 wurde damit begonnen, die HHLA als Konzern neu zu strukturieren, um eine Fokussierung auf die relevanten Geschäftsfelder als Logistikunternehmen zu ermöglichen.

2007 erfolgte dann der Börsengang, mit dem ein Minderheitsanteil des Teilkonzerns Hafenlogistik in der sogenannten A-Sparte der HHLA durch Börsennotierung der zugehörigen A-Aktien privatisiert wurde, während der nicht-börsennotierte Teilkonzern (S-Sparte) Immobilien (Speicherstadt, Fischmarkt Hamburg-Altona GmbH) über die S-Aktien vollständig im Eigentum der HGV blieb. Der Börsengang erfolgte, um eine Eigenkapitalstärkung des Unternehmens für das Ausbau- und Modernisierungsprogramm zu erreichen und die Stadt in die Lage zu versetzen, Hafeninfrastrukturinvestitionen durchzuführen (sog. HHLA-Milliarde), ohne dafür Mittel aus dem Haushalt zur Verfügung zu stellen. Eine wichtige Maßgabe für die Höhe der zu veräußernden Anteile war das städtische Interesse, als Mehrheitsaktionärin in wesentlichen Fragen strategische Ziele durchsetzen zu können. Dies war auf Grund der Struktur

mit einem hohen Anteil von außenstehenden Aktionären mit einem regelmäßig nur geringen Aktienbesitz (in Höhe von insgesamt rund 30,75%) aus aktienrechtlichen Gründen nicht hinreichend umsetzbar.

Seit dem Börsengang hat sich die HHLA zu einem europäischen Hafen- und Logistikkonzern weiterentwickelt und dabei ihr Hafen- und Intermodalnetzwerk fortwährend ausgebaut. Neben den drei bestehenden Containerterminals Altenwerder, Burchardkai und Tollerort in Hamburg und dem Containerterminal Odessa in der Ukraine am Schwarzen Meer erwarb die HHLA im Jahr 2018 eine Beteiligung am Containerterminal im estnischen Hafen Muuga nahe der Stadt Tallinn. Damit erweiterte die HHLA ihr Netzwerk im Segment Container um einen nördlichen Hub und baute ihre Präsenz in der wachsenden Ostseeregion aus. Im Jahr 2020 folgte die Übernahme der Mehrheit am Multifunktionsterminal „Piattaforma Logistica Trieste“ im italienischen Seehafen Triest. Neben der räumlichen Erweiterung des Netzwerks entwickelte die HHLA ihre Containerterminals auch in den Bereichen Nachhaltigkeit und Klimaschutz weiter. Um die Hamburger Containerterminals im nordeuropäischen Vergleich wettbewerbsfähig zu halten, wurde im Jahr 2020 zudem mit der Entwicklung und Etablierung eines Effizienzprogramms für die Hamburger Containerterminals begonnen.

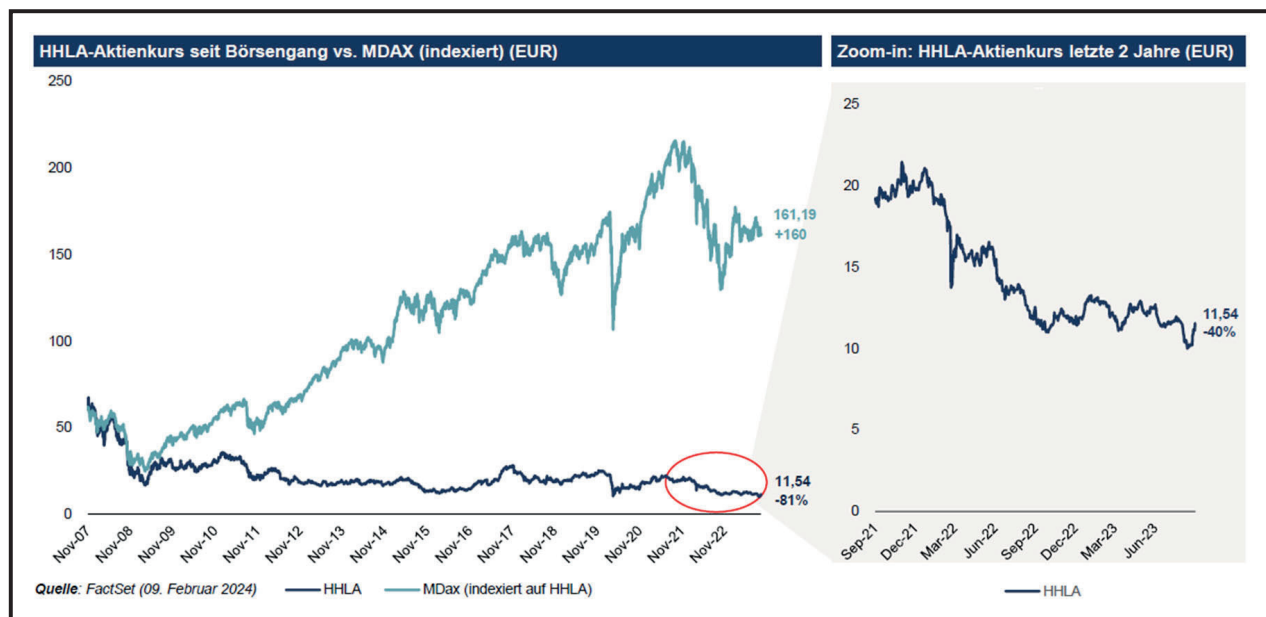
Das Segment Intermodal wurde seit dem Börsengang weiter zu einer zweiten Säule des Geschäftsmodells der HHLA ausgebaut und umfasst inzwischen ein umfangreiches Transport- und Terminalnetzwerk für Container im Seehafenhinterland- und im Kontinentalverkehr auf Schiene und Straße. Das europäische Verbindungsnetzwerk der HHLA-Intermodaltochter Metrans erstreckt sich zwischen Nord- und Ostsee, Adria und Schwarzem Meer. Die Metrans verfügt derzeit über 21 Inlandterminals in Europa sowie 650 reguläre, wöchentliche Bahnverbindungen.

Auch das Segment Logistik entwickelte sich seit dem Börsengang weiter und umfasst mittlerweile verschiedene Dienstleistungen in den Bereichen Spezialumschlag und Beratung sowie neue Geschäftsaktivitäten. Zu den neuen Betätigungsfeldern der HHLA gehören u. a. digitale Serviceleistungen, Geschäftsaktivitäten im Bereich Prozessautomatisierung sowie luftgestützte Logistikdienstleistungen. Mit der neu gegründeten Innovationseinheit „HHLA Next“ sollen neue Wachstumsfelder erschlossen und innovative, digitale Ideen gefördert werden.

Neben der dargestellten Weiterentwicklung des Kerngeschäfts und der Erschließung neuer Wachstumsfelder im Teilkonzern Hafenlogistik zählen die Bereiche Klimaschutz und Nachhaltigkeit zu wesentlichen Bestandteilen des Geschäftsmodells der HHLA. Beispielsweise ist der Terminal Altenwerder seit 2020 die weltweit erste als klimaneutral zertifizierte Umschlaganlage für Container.

2.5. Verlauf des Aktienkurses der HHLA

Seit dem Börsengang 2007 ist der Kurs der A-Aktien der HHLA von 59 Euro je Aktie deutlich gefallen. Er hat sich vom seitdem stark positiv verlaufenden allgemeinen Aktienmarktrend abgekoppelt und betrug bei öffentlicher Ankündigung des Übernahmeangebots von MSC am 13. September 2023 nur noch 11,25 Euro je Aktie.



2.6 Veränderungen im Markt- und Wettbewerbsumfeld der HHLA

In den vergangenen Jahren kam es zu deutlichen Veränderungen im Markt- und Wettbewerbsumfeld der HHLA. Die Häfen der Nordrange (wichtige kontinentaleuropäische Häfen an der Nordsee; insbesondere Antwerpen, Rotterdam, Bremen/Bremerhaven und Hamburg sowie an der Ostsee Danzig) bauten ihre Kapazitäten weiter aus und steigerten die Effizienz ihrer Terminals durch Automatisierung und Digitalisierung. Die großen Linienreedereien bildeten starke Reederei-Allianzen, wodurch eine hohe Marktkonzentration und -macht auf der Reedereiseite entstand. Zudem stiegen die Schifffahrtsunternehmen verstärkt in den Terminal- und Logistikmarkt ein und integrierten sich entlang der logistischen Wertschöpfungskette. Inzwischen sind die großen Reedereien über Beteiligungen an Containerterminals und Terminalbetreibern in den europäischen Häfen relevant vertreten.

Die vergangenen Jahre waren zudem von multiplen Krisen geprägt. Dabei haben sich gerade in Krisenzeiten diejenigen Häfen am erfolgreichsten entwickelt, die Partnerschaften und Kooperationen mit verschiedenen Marktakteuren eingegangen sind. Beteiligungen von Reedereien führten zu einer Stabilisierung des Ladungsaufkommens, da Reedereien bestrebt sind, in Krisenzeiten bevorzugt „eigene“ Terminals auszulasten und diese auch in einer Aufschwungphase als erste wieder anzusteuern.

2.7 Alternativ-Szenarien

Mehrere gewichtige Faktoren stehen einer Fortsetzung der bisherigen Strategie einer von Reedereibeteiligungen weitgehend unabhängigen Unternehmensentwicklung in den kommenden Jahren entgegen. Hierzu zählt nicht nur die schwache Umschlagsentwicklung im Vergleich zu den wichtigsten anderen Häfen der Nordrange, sondern auch der schon heute absehbare Investi-

tionsbedarf zur Modernisierung und Automatisierung der Terminals.

In einem ersten Schritt wurde daher in den Jahren 2018 bis 2020 ein Zusammenschluss der HHLA mit dem anderen großen deutschen Terminalbetreiber Eurogate intensiv geprüft, wobei stets seitens des Senats großer Wert darauf gelegt wurde, dass die Interessen der Arbeitnehmenden und des Standorts Hamburg insgesamt auch nach einer Fusion vollumfänglich gewahrt bleiben. Die Gespräche auf Ebene der Geschäftsführungen beider beteiligter Unternehmen wurden jedoch vor dem Hintergrund unsicherer Rahmenbedingungen zunächst vertagt und schließlich nicht weiterverfolgt.

Eine Beteiligung Dritter bei gleichzeitigem Verzicht des Senats auf eine Anteilsmehrheit an der HHLA kam und kommt für den Senat nicht in Frage. Nach Überzeugung des Senats ist eine Mehrheitsbeteiligung wichtige Voraussetzung, um die Unternehmensentwicklung dieses für den Hamburger Hafen maßgeblichen Unternehmens und damit auch die Hafententwicklung insgesamt mitgestalten zu können, sowie die Interessen der Arbeitnehmenden und der Stadt, einschließlich kommender Generationen, zu wahren.

Die Durchführung eines offenen Bieterverfahrens war rechtlich nicht erforderlich und auch nicht geboten. Ziel des Senats war es, unter Wahrung der städtischen Interessen zu wirtschaftlich attraktiven Konditionen eine strategische Partnerschaft einzugehen, die langfristig Investitionskraft und Ladungsmengen sicherstellt. Darüber hinaus wäre ein solches Verfahren in der Sache auch nicht sinnvoll und im Hinblick auf die Börsennotierung der HHLA in hohem Maße riskant und unüblich gewesen. Ein Bieterverfahren hätte zu Spekulationen im Börsenkurs der A-Aktien geführt und damit das rechtlich gebotene Übernahmangebot zum Erwerb der außenstehenden A-Aktien deutlich erschwert. Die HHLA wäre zum Gegenstand von Finanzmarkt-Spekulationen geworden, die das Gelingen einer strategischen Kooperation insgesamt gefährdet hätten.

3. Strategische Partnerschaft mit MSC

3.1. Ziel der Partnerschaft

Ziel der Partnerschaft ist es, eine starke und insbesondere kapitalkräftige Grundlage für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der HHLA und des gesamten Hamburger Hafens zu schaffen. Der Hamburger Hafen wird auf Grund der strategischen Partnerschaft zu einem wichtigen Knotenpunkt im weltweiten Schifffahrts- und Intermodalnetz von MSC und baut seine Position als zen-

trale kontinentaleuropäische Logistikdrehscheibe aus. Die strategische Partnerschaft hat das Potential, die Wettbewerbsfähigkeit der HHLA und des Hamburger Hafens zukünftig deutlich zu stärken und zugleich die Position der FHH in Fragen der Ausrichtung des Unternehmens abzusichern. Die Partnerschaft umfasst Maßnahmen zum Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit der HHLA insbesondere im Bereich der Hafenlogistik sowie des Container-, Intermodal- und Logistiksegments.

3.2. Zielstruktur

MSC und HGV werden ihre Anteile an der Logistiksparte in eine gemeinsame Beteiligungsgesellschaft einbringen. Die Beteiligungsgesellschaft wird den Namen „Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE“ (POH) tragen und in der Rechtsform der Europäischen Gesellschaft (Societas Europaea – SE) organisiert sein. Die HGV wird weiterhin die Mehrheit von 50,1 % an den Anteilen der Logistiksparte der HHLA über die POH halten. Hierdurch können die mittelbare strategische Steuerung durch die FHH wie auch die Mitbestimmung in der HHLA sichergestellt werden. MSC strebt an, mittelbar über ihre Tochtergesellschaft SAS Shipping Agencies Services Sàrl (SAS) nach Erwerb der außenstehenden A-Aktien der HHLA (bis zu 30,75 %) und nach Veräußerung von A-Aktien von HGV an SAS eine Beteiligung von 49,9 % der A-Aktien an der HHLA zu erreichen.

3.3. Norddeutsche Kooperation

Die Kooperation mit MSC eröffnet auch für eine Kooperation der norddeutschen Häfen neue Möglichkeiten. Dabei ist zu differenzieren, auf welcher Ebene konkret zusammengearbeitet werden kann und soll und wie weitreichend diese Zusammenarbeit ist.

Die Handlungsmöglichkeiten des Senats und der anderen Landesregierungen konzentrieren sich dabei weniger auf die privatwirtschaftlich organisierten Umschlagsunternehmen (die ihre eigenen unternehmenspolitischen Entscheidungen treffen) als vielmehr auf die Hafenverwaltungen sowie auf die politische Koordination zwischen den Landesbehörden. Auf beiden Ebenen besteht schon heute ein enger Austausch, der zahlreiche gemeinsame Initiativen und Projekte ermöglicht. Dies soll nach dem Willen des Senats auch in Zukunft fortgeführt werden. Weder dieser Austausch, noch eine denkbare Intensivierung der Zusammenarbeit, würden durch den Einstieg von MSC bei der HHLA berührt.

Beispiele aus anderen europäischen Ländern zeigen, dass auch eine formalisierte engere Zusam-

menarbeit bis hin zum Zusammenschluss der Hafenverwaltungen unabhängig von der Organisations- und Beteiligungsstruktur der Terminals möglich ist. Welche Wege hier künftig beschritten werden, welche Impulse die in Arbeit befindliche „Nationale Hafenstrategie“ des Bundes leistet und wie sich die norddeutschen Häfen insbesondere im Energiebereich angesichts der Dekarbonisierung aufstellen, ist noch nicht absehbar. Gleichwohl stünde die beabsichtigte Beteiligung von MSC an der HHLA all diesen Optionen nicht entgegen. Im Gegenteil eröffnet die neue gesellschaftsrechtliche Konstellation gemeinsam mit MSC neue Möglichkeiten für nationale aber auch internationale Kooperationen, indem insbesondere die Entscheidungsfindung auf Aktionärs- bzw. Gesellschafterebene zukünftig erheblich vereinfacht wird, da die HGV und MSC gemeinsam eine deutliche Mehrheit an der HHLA kontrollieren und der Anteil der im Streubesitz befindlichen A-Aktien deutlich reduziert ist (siehe dazu auch unter Nummer 3.5.2). Zudem bringt MSC als international vernetzte und weltweit größte Reederei wichtige neue Impulse ein, von der auch die bereits heute bestehenden Partnerschaften der HHLA bzw. des Hamburger Hafens insgesamt erheblich profitieren können.

3.4. MSC Mediterranean Shipping Company SA

Im Rahmen einer strategischen Partnerschaft mit der weltgrößten Reederei MSC gewinnt Hamburg eine starke, kapitalkräftige Partnerin für die zukunftsfähige Weiterentwicklung der HHLA. Mit einer Flotte von aktuell mehr als 750 Schiffen und einer Kapazität von deutlich mehr als 5 Millionen TEU sowie einem Weltmarktanteil von fast 20 % wird die Reederei auch in den kommenden Jahren eine führende Rolle im europäischen und internationalen Seeverkehr spielen. Neben einem deutlichen Ausbau ihrer Flottenkapazität und des Transportvolumens hat MSC auch die eigenen Logistikaktivitäten diversifiziert und ein wachsendes Portfolio u. a. an Hafen- und Containerterminalbeteiligungen sowie Lkw-, Bahn-, Luft- und Binnenschiffstransporten aufgebaut, um auf allen wichtigen Märkten globale Transportlösungen anbieten zu können.

3.5. Verbindlicher Vorvertrag („Memorandum of Understanding“) und Übernahmeangebot

3.5.1 Vorvertrag („Memorandum of Understanding“)

Die HHLA wird auch in Zukunft ein selbstständiges Unternehmen bleiben und insbesondere Hauptsitz, Management- und Stabsfunktionen sowie die wesentlichen Geschäftsaktivitäten in Hamburg beibehalten.

MSC wird eine neue Deutschlandzentrale in Hamburg errichten und alle wesentlichen deutschen Geschäftszweige nach Hamburg verlagern. Darüber hinaus hat sich MSC verpflichtet, erhebliche Landungsmengen an den HHLA-Terminals in Hamburg umzuschlagen. Im Jahr 2025 sollen bis zu 375.000 TEU (je nach Zeitpunkt des Closing), in den Jahren 2026 und 2027 jeweils 500.000 TEU und von 2028 bis 2030 jährlich 750.000 TEU umgeschlagen werden. Ab dem Jahr 2031 wird MSC jährlich mindestens 1 Mio. TEU bei der HHLA umschlagen. Im Interesse der FHH hat der Senat überdies Mindestmaßgaben definiert, die im Rahmen einer strategischen Partnerschaft erfüllt werden mussten. Hierzu gehört, dass die FHH (über die HGV) dauerhaft Mehrheitseigentümerin der HHLA bleibt. Auch ist es für den Senat unverzichtbar, dass die Mitbestimmung der Beschäftigten im Unternehmen unverändert sichergestellt bleibt. Daneben spielten die gemeinsame Vereinbarung zur Standortentwicklung sowie die Ladungsmengenzusage eine Rolle. Im Ergebnis war MSC nicht nur bereit, zu diesen Konditionen die von der FHH angestrebte strategische Partnerschaft langfristig einzugehen, sondern in den Verhandlungen mit MSC konnte ein Ergebnis erzielt werden, das aus Sicht des Senats im Interesse des Unternehmens, des Standortes und aller Beschäftigten ist.

Am 13. September 2023 wurde zwischen der FHH und MSC ein verbindlicher Vorvertrag (Memorandum of Understanding) abgeschlossen, in dem die Eckpunkte der zukünftigen Partnerschaft festgelegt wurden.

Der Teilkonzern Immobilien der HHLA bleibt von der strategischen Partnerschaft unberührt. Aus rein formalen Gründen hat die BaFin auch die Einbeziehung der S-Aktien der HHLA in das Übernahmeangebot gefordert, die nicht börsennotiert sind und sich im alleinigen Besitz der HGV befinden. Von den Parteien wurde im Rahmen des Übernahmeangebots wie auch der gesamten Transaktion sichergestellt, dass die S-Aktien nicht Gegenstand des Angebots und auch ansonsten nicht Gegenstand der strategischen Partnerschaft sind. Insbesondere haben die POH und HGV am 13. Oktober 2023 eine sogenannte „Nichtannahmevereinbarung“ in Bezug auf die S-Aktien geschlossen, wonach die HGV die S-Aktien im Rahmen des Übernahmeangebots (dazu unter Nummer 3.5.2) nicht andient. Zudem sind die S-Aktien auch in der Investitionsvereinbarung (dazu unter 3.6.1) ausdrücklich von der strategischen Partnerschaft ausgenommen.

3.5.2 Übernahmeangebot

Es ist beabsichtigt, dass die POH auch die übrigen, von außenstehenden Aktionären gehaltenen – zum Zeitpunkt der Ankündigung der strategischen Partnerschaft rund 30,75 % – A-Aktien erwirbt.

Vor diesem Hintergrund hat die POH am 23. Oktober 2023 ein öffentliches Übernahmeangebot gemäß dem Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz (WpÜG) abgegeben (https://poh-offer.de/websites/3006_mab/German/3/angebotsunterlagen.html). Auf Basis dieses Angebots haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der HHLA mit Datum vom 6. November 2023 eine gemeinsame begründete Stellungnahme abgegeben, in der sie das Übernahmeangebot als angemessen qualifizieren und den Anteilseignern die Annahme des Übernahmeangebots empfehlen (abrufbar unter <https://hlla.de/beteiligung-msc#:~:text=Zu%20dem%20Angebot%20haben%20Vorstand,Dezember%202023%20abgelaufen>).

Die weitere Annahmefrist für das Übernahmeangebot ist am 7. Dezember 2023 abgelaufen. Das Übernahmeangebot ist für A-Aktien in Höhe von rund 10,1 % der A-Aktien angenommen worden. Neben dem Übernahmeangebot hat die SAS rund 13,1 % der A-Aktien über die Börse erworben. Diesen Anteil wird sie im Rahmen der Transaktion in die POH einbringen. Insgesamt beläuft sich somit der zusammengefasste Aktienbestand der HGV und der POH nach dem Vollzug des Übernahmeangebots und der Transaktion auf rund 92,5 % (Stand: 2. Februar 2024) der A-Aktien.

Der Vollzug des Übernahmeangebots steht unter bestimmten Vollzugsbedingungen. Er umfasst insbesondere die Zustimmung der Hamburgischen Bürgerschaft. Darüber hinaus ist insbesondere eine Freigabe der Europäischen Kommission erforderlich. In einigen Ländern bedarf die Transaktion darüber hinaus einer Freigabe im Rahmen einer außenwirtschaftsrechtlichen Investitionsprüfung. Im Rahmen einer solchen Prüfung werden Investitionen bestimmter ausländischer Investoren auf ihre Vereinbarkeit mit staatlichen und öffentlichen Interessen hin geprüft. Die Prüfung orientiert sich dabei an den nationalen Vorschriften der relevanten Länder, die den §§55 ff. der Außenwirtschaftsverordnung entsprechen. Alle erforderlichen außenwirtschaftsrechtlichen Freigaben sind bereits erteilt. Das Übernahmeangebot erlischt, wenn die Vollzugsbedingungen bis zum Ablauf des 20. November 2024 (24.00 Uhr) nicht eingetreten sind ("Long Stop Date").

3.5.3. Bewertung

Der sich aus dem Übernahmeangebot ergebende Angebotspreis je A-Aktie in Höhe von 16,75 Euro liegt deutlich über dem gesetzlichen Mindestpreis. Der gesetzliche Mindestpreis errechnet sich anhand des volumengewichteten Durchschnittskurses der letzten drei Monate vor der öffentlichen Ankündigung eines Übernahmeangebots und lag vor der öffentlichen Ankündigung des Übernahmeangebots von MSC am 13. September 2023 bei 11,25 Euro. Zuvor lagen der Tiefstkurs während der zurückliegenden 52 Wochen bei 10,00 Euro und ein Höchstkurs während dieses Zeitraums bei 13,34 Euro.

Vor diesem Hintergrund ist der von MSC auf Grund gesetzlicher Vorgaben ermittelte und mit einem Aufschlag versehene Angebotspreis von 16,75 Euro als wirtschaftlich angemessen einzuordnen, insbesondere in Verbindung mit den sich aus der beabsichtigten Transaktion ergebenden Vorteilen einer strategischen Partnerschaft mit der weltweit größten Containerreederei.

Auf Basis dieser Informationen hat der Vorstand der HHLA zum Wertverhältnis des Aktienpreises eine „Fairness Opinion“ der Investmentbank Citigroup Global Markets Europe AG (Citi) eingeholt, die das Wertverhältnis auf Basis von für die Erstellung einer solchen „Fairness Opinion“ marktüblicher Bewertungsverfahren als fair bewertet hat. Die HGV hat sich für ihre Entscheidungsfindung vor Abschluss des verbindlichen Vorvertrags auf Bewertungsanalysen der Investmentbank Rothschild & Co Deutschland GmbH (Rothschild & Co) gestützt. Darüber hinaus hat Rothschild & Co mit Datum vom 7. Februar 2024 eine „Fairness Opinion“ unter Zugrundelegung öffentlich verfügbarer sowie von der HHLA zur Verfügung gestellter Informationen (inklusive der verabschiedeten Geschäftsplanung) abgegeben. Rothschild & Co hat hierbei ebenfalls auf für die Erstellung einer solchen Fairness Opinion marktüblichen Bewertungsverfahren abgestellt: Dies schließt unter anderem eine kapitalwertorientierte Bewertung (sogenannte Discounted Cash-Flow Valuation) sowie die Bewertung von vergleichbaren Transaktionen und Unternehmen am Kapitalmarkt ein. Rothschild & Co hat der HGV in der Fairness Opinion bestätigt, dass die im Rahmen der Transaktion von MSC (oder von mit MSC verbundenen Unternehmen) an HGV gewährte Gegenleistung zum Datum der Ausstellung der Fairness Opinion aus finanzieller Sicht angemessen ist.

3.6. Vereinbarungen zwischen den Gesellschaftern und der Gesellschaft

Um die im verbindlichen Vorvertrag enthaltenen Eckpunkte detaillierter zu fassen, werden die Inhalte der strategischen Partnerschaft zwischen der FHH/HGV, MSC/SAS und der HHLA in drei Verträgen festgelegt:

- die **Investitionsvereinbarung** (Investment Framework Agreement), in der sich HGV, SAS, POH und darüber hinaus in mehreren Punkten auch MSC auf die wirtschaftlichen Bedingungen und Konditionen der Transaktion einigen,
- die **Aktionärsvereinbarung** (Shareholders' Agreement), in der sich HGV, SAS und POH auf die gegenseitigen Rechte und Pflichten bezüglich ihrer Beteiligung an der HHLA auf Ebene der POH verständigen und
- die **Zusammenschlussvereinbarung** (Business Combination Agreement), in der die HGV, die SAS, die HHLA und die POH ihre Rechte und Pflichten bezüglich der Geschäftstätigkeit der HHLA und der Volumen- und sonstigen Verpflichtungen der SAS konkretisieren.

3.6.1 Investitionsvereinbarung („Investment Framework Agreement“)

Die Investitionsvereinbarung enthält im Wesentlichen technische Regelungen zur Umsetzung der strategischen Partnerschaft. Insbesondere regelt die Investitionsvereinbarung die jeweilige Einbringung der durch die HGV bzw. SAS gehaltenen A-Aktien in die POH im Wege einer Sachkapitalerhöhung gegen Gewährung von Aktien an der POH. Weiterhin regelt die Investitionsvereinbarung die Einzelheiten zur Erreichung der zwischen der HGV und SAS avisierten Zielstruktur von 50,1 % (HGV) zu 49,9 % (SAS) Beteiligung an der POH, insbesondere den Verkauf eines Aktienpakets von rund 19,15 % der von HGV an der POH gehaltenen Aktien an SAS zu einem Preis von 16,75 Euro je Aktie. Der Vollzug der Investitionsvereinbarung steht unter der Bedingung des Vollzugs des Übernahmeangebots (und damit unter der Erfüllung der Angebotsbedingungen, siehe dazu oben Nummer 3.5.2).

Die im Rahmen der Transaktion anfallende Grunderwerbssteuer betreffend die Grundstücke der S-Sparte trägt die HGV. Die Grunderwerbssteuer hinsichtlich der Grundstücke der A-Sparte wird grundsätzlich anteilig von HGV und SAS getragen.

3.6.2 Aktionärsvereinbarung („Shareholders' Agreement“)

Die Aktionärsvereinbarung dient der Regelung des Verhältnisses der HGV und der SAS in ihrer

Rolle als Gesellschafter der POH. Diese ist final vereinbart, wird aber erst mit Vollzug des Übernahmeangebots (siehe dazu Nummer 3.5.2) abgeschlossen.

In der Aktionärsvereinbarung wurden folgende Vereinbarungen getroffen:

- POH – Rechtsform und Organe der Gesellschaft

Die gemeinsame Beteiligungsgesellschaft der HGV und SAS firmiert unter dem Namen Port of Hamburg Beteiligungsgesellschaft SE und hat ihren Sitz in Hamburg. Bei der POH handelt es sich um eine reine Holding-Gesellschaft ohne eigene Geschäftstätigkeit, die allein der Koordination der Interessen der Anteilseigner an der HHLA dient.

Die POH hat einen aus vier Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrat. Der Verwaltungsrat wählt aus seinen Mitgliedern eine Vorsitzende bzw. einen Vorsitzenden und eine stellvertretende Vorsitzende bzw. einen stellvertretenden Vorsitzenden. Die bzw. der Vorsitzende soll ein durch die HGV vorgeschlagenes Mitglied sein, der bei jeder Abstimmung im Falle einer Stimmgleichheit die ausschlaggebende Stimme hat.

Zusätzlich hat die POH zwei in Deutschland ansässige geschäftsführende Direktorinnen bzw. Direktoren (je einer von der HGV und von der SAS vorgeschlagen), die vom Verwaltungsrat gewählt werden. Die bzw. der Vorsitzende wird der/die von der HGV vorgeschlagene geschäftsführende Direktor bzw. Direktorin sein und wird bei Stimmgleichheit die ausschlaggebende Stimme haben. Die von der HGV vorzuschlagenden Mitglieder werden entsprechend der im Hamburgischen Gremienbesetzungsgesetz (HmbGremBG) niedergelegten Grundsätze durch den Senat ausgewählt.

Bestimmte Angelegenheiten der Geschäftsführung bedürfen, wie in solchen Vereinbarungen üblich, der Zustimmung des Verwaltungsrats bzw. der Hauptversammlung. Die Aktionärsvereinbarung sieht außerdem Lösungsmechanismen für den Fall vor, dass der Verwaltungsrat bzw. die Hauptversammlung im ersten Schritt nicht zu einer Einigung kommt.

- Aufsichtsrat der HHLA

Der Aufsichtsrat der HHLA wird weiterhin aus zwölf Mitgliedern bestehen, wobei die HGV und die SAS das Recht haben, jeweils drei der insgesamt sechs Mitglieder der Anteilseigner vorzuschlagen, die personenidentisch mit den von ihnen jeweils vorgeschlagenen Mitglie-

- dern des Verwaltungsrats und der geschäftsführenden Direktoren bzw. Direktorinnen sein sollen. Den Vorsitz des HHLA-Aufsichtsrats wird ein von der HGV vorgeschlagenes Mitglied des HHLA-Aufsichtsrats übernehmen.
- Vorstand der HHLA
Der Vorstand der HHLA wird gleichfalls weiterhin unter Berücksichtigung der bestehenden Vorstandsbesetzung aus vier Mitgliedern bestehen. Während die HGV das Recht hat, die Vorstandsvorsitzende bzw. den Vorstandsvorsitzenden und die Arbeitsdirektorin bzw. den Arbeitsdirektor vorzuschlagen, wird die SAS den Finanzvorstand und den Vorstand für den operativen Bereich vorschlagen. Der Vorstand der HHLA beschließt mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Bestehende Vorstandsverträge bleiben unberührt und werden weitergeführt.
 - S-Sparte
Jede Angelegenheit, die die S-Sparte betrifft, fällt in die ausschließliche Zuständigkeit der Organmitglieder, die durch die HGV benannt werden. Investitionen in Bezug auf die S-Sparte werden wie bislang vorgenommen. Die Gesellschafter beabsichtigen, die S-Sparte und die A-Sparte – sobald rechtlich möglich und wirtschaftlich sinnvoll – zu trennen und die S-Sparte letztlich durch eine eigenständige Gesellschaft zu halten, die allein von der FHH kontrolliert wird.
 - Dividendenpolitik
Die HHLA wird wie bislang eine Dividende von 50% bis 70% des jeweiligen Jahresüberschusses der A-Sparte der HHLA-Gruppe ausschütten.
 - Errichtung der MSC-Deutschlandzentrale in Hamburg
Mit dem Ziel, die Deutschlandzentrale von MSC in Hamburg zu errichten (Hamburg Business Commitment), wird MSC in Hamburg ein Grundstück erwerben und dort im Anschluss das wesentliche Deutschlandgeschäft bis spätestens Ende 2029 konzentrieren. Die Kommission für Bodenordnung (KfB) hat sich in ihrer Sitzung am 18. Januar 2024 erstmalig mit dem Vorhaben befasst und der Anhandgabe des Baufeldes 73 in der HafenCity zugunsten der MSC zugestimmt.
 - Übertragungsbeschränkungen
Die Aktien an der POH dürfen ohne Zustimmung des jeweils anderen Aktionärs grundsätzlich nicht übertragen werden.
 - Wesentliche Verstöße gegen die Vereinbarung
Die Aktionärsvereinbarung sieht übliche Regelungen zu wesentlichen Vertragsverletzungen („Event of Default“) vor. So hat der andere Aktionär im Falle einer solchen Vertragsverletzung das Recht, die Aktien des vertragsbrüchigen Aktionärs an der POH – auch während der Laufzeit der Aktionärsvereinbarung – zu erwerben. Der HGV steht somit das Recht zu, sämtliche von der POH gehaltenen A-Aktien zu erwerben. Hierdurch ist der jederzeitige Zugriff der FHH auf die Hafenlogistik-Sparte gesichert.
 - Laufzeit und Kündigung
Die Aktionärsvereinbarung hat eine unbestimmte Laufzeit. Die erste ordentliche Kündigungsmöglichkeit besteht nach einer Laufzeit von 40 Jahren mit einer Kündigungsfrist von fünf Jahren. Sollte keiner der Gesellschafter von der Kündigungsmöglichkeit nach 40 Jahren Gebrauch machen, erneuert sich das Kündigungsrecht alle 20 Jahre.
Im Falle einer Beendigung der Aktionärsvereinbarung, steht der HGV – unabhängig von dem Grund der Beendigung – eine Kauf-Option (Call-Option) hinsichtlich der A-Aktien zum Marktwert (der von einem unabhängigen Sachverständigen festgestellt wird) zu.
- ### 3.6.3 Zusammenschlussvereinbarung („Business Combination Agreement“)
- Die HGV und SAS haben im November 2023 mit der HHLA im Grundsatz eine Zusammenschlussvereinbarung vereinbart. Auf Grundlage dieser Zusammenschlussvereinbarung haben der Vorstand und der Aufsichtsrat der HHLA das Übernahmeangebot den A-Aktionären zur Annahme empfohlen (siehe oben).
- Langfristige Zielsetzungen (Long-Term Goals)
Die Parteien haben sich auf langfristige Zielsetzungen in Bezug auf die Entwicklung der Logistiksparte der HHLA-Gruppe (einschließlich der Metrans) geeinigt. Dies umfasst die nationalen und internationalen Container-, Intermodal- und Logistikaktivitäten bei gleichzeitiger Sicherung des Unternehmenssitzes, der Unternehmensleitung, seiner Stabsfunktionen und des wesentlichen Geschäftsbetriebs in Hamburg. Die langfristigen Zielsetzungen sind:
 - die Verankerung des Hamburger Hafens als wichtige Drehscheibe im globalen Schifffahrts- und Intermodalnetz durch den weiteren Ausbau des Handelspotentials in Hamburg und Deutschland sowie den Ausbau

der Position des Hamburger Hafens als führendes internationales Handelszentrum im nordwestlichen Teil Europas,

- die nachhaltige Entwicklung des HHLA-Konzerns mit den Schwerpunkten Hamburg und Metrans weiter zu stärken und die bestehenden internationalen und europaweiten Geschäftsaktivitäten zu optimieren, zu entwickeln und auszubauen, unter anderem durch die Nutzung des globalen Netzwerks von MSC,
- die Förderung der bestehenden Rentabilitätsstrategie des HHLA-Konzerns und die Beschleunigung seiner Weiterentwicklung in einen „Best-in-Class“-Terminal- und Intermodalbetreiber sowie weitere Stärkung des Intermodalnetzes des Hamburger Hafens, u. a. durch Nutzung des Branchenwissens von MSC und deren globalen Netzes innovativer Häfen und bestehender Intermodalverbindungen in ganz Europa.

Die Gesellschafter werden sich gemeinsam mit der HHLA auf eine Strategie zur Verfolgung dieser langfristigen Ziele, einschließlich der Investitionen, verständigen und sie fortlaufend überprüfen.

- Investitionsbeitrag

Die Gesellschafter haben sich bereit erklärt, nach Erreichen der Zielstruktur, spätestens jedoch bis zum 31. Dezember 2029 Investitionen oder Projekte in Hamburg mit einem Gesamtbetrag von bis zu 450 Mio. Euro (HGV und SAS pro rata jeweils rund 225 Mio. Euro) durch Einlage in das Grundkapital der HHLA zu unterstützen. Diese Verpflichtung steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Hamburgischen Bürgerschaft und des Wirksamwerdens der Zusammenschlussvereinbarung.

- Volumenverpflichtungen der MSC/SAS

Die Zusammenschlussvereinbarung regelt die Einzelheiten zur Volumenverpflichtung der MSC (siehe dazu oben Nummer 3.5.1).

- HHLA – Unternehmenssitz, Organisation und Struktur

Die Gesellschafter sind sich gemeinsam mit der HHLA einig, dass der Hauptsitz, die wesentlichen Management- und Stabsfunktionen sowie die wesentlichen Geschäftsaktivitäten in Hamburg verbleiben. Jede mögliche Änderung bedarf in jedem Fall der vorherigen Zustimmung der HGV und SAS.

Die Einteilung der HHLA in eine Hafenlogistik-(A-Sparte) und eine Immobiliensparte (S-Sparte) wird insoweit berücksichtigt, als dass

die Verantwortlichkeit für die S-Sparte bis zu einer etwaigen Trennung der Sparten allein bei den von der HGV benannten Vorstandsmitgliedern liegt und die wirtschaftlichen Ergebnisse daraus weiterhin allein der HGV zugerechnet werden.

Die Gesellschafter haben sich weiterhin darauf geeinigt, dass bis Ende 2026 die Struktur der HHLA als börsennotiertes Unternehmen unverändert bleibt und bis dahin auch kein Beherrschungs- und/oder Gewinnabführungsvertrag abgeschlossen wird.

- Wettbewerbsverbot

Die Parteien der Zusammenschlussvereinbarung haben ein gegenseitiges Wettbewerbsverbot vereinbart.

- Beschäftigte und Mitbestimmung

Es wurde vereinbart, dass bestimmte Maßnahmen nicht vor Ablauf von fünf Jahren nach Unterzeichnung der Zusammenschlussvereinbarung in Betracht kommen. Hierzu zählen:

- Änderungen von Betriebsvereinbarungen und Tarifverträgen sowie bestehender Pensions- und ähnlicher Verpflichtungen,
- betriebsbedingte Kündigungen,
- Verlagerungen von HHLA-Tätigkeitsgebieten an externe Dienstleister,
- wesentliche Änderungen der Mitarbeiterzahlen und
- das Verlassen der Arbeitgeberverbände.

Die Parteien haben sich auch darauf geeinigt, dass die bestehenden Mitbestimmungsregelungen nach Maßgabe des Mitbestimmungsgesetzes für den Aufsichtsrat der HHLA für die Dauer der gesamten Laufzeit der Zusammenschlussvereinbarung unverändert fortbestehen werden. Selbst wenn die Struktur der HHLA sich so ändern sollte, dass das Mitbestimmungsgesetz keine Anwendung mehr finden würde, sollen Regelungen vorgenommen werden, die den bestehenden Status quo der Mitbestimmung im Aufsichtsrat der HHLA dauerhaft sichern.

- METRANS A.S.

Die HHLA-Tochtergesellschaft METRANS A.S. soll weiter gestärkt werden und bestehende internationale und europaweite Geschäftsaktivitäten unter anderem durch die optimale Nutzung des globalen Netzwerks von MSC weiterentwickelt und ausgebaut werden. Dies dient dazu das Intermodal Netzwerk des Hamburger Hafens weiter zu entwickeln und hierbei auch von dem Industrie-Knowhow des

globalem Netzwerks innovativer Häfen von MSC und den bestehenden Intermodalverbindungen von MSC zu profitieren. Die Parteien beabsichtigen, eine Zusammenarbeit oder eine andere Form der Partnerschaft zwischen Metrans und dem Schienengüterverkehrsgeschäft der MSC-Gruppe im europäischen Markt zu etablieren und werden entsprechende Optionen zu gegebener Zeit prüfen. Änderungen am Intermodalsegment bedürfen jedenfalls der Zustimmung der Parteien der Zusammenschlussvereinbarung.

- **Beziehungen der HHLA zu Dritten**

Die Parteien haben klargestellt, dass

- die HHLA unverändert allen Reedereien einen diskriminierungsfreien Zugang (u. a. sowohl bezogen auf die Kapazitäten wie auch die Entgelte der HHLA) zu den Terminals und dem Hinterlandverkehr ermöglicht,
- die Mitglieder der SAS und der MSC-Gruppe im Vergleich zu anderen Transportunternehmen durch die HHLA nicht bevorzugt behandelt werden und
- eine Vereinbarung zum Umgang mit vertraulichen (Kunden-)Informationen zwischen den Parteien getroffen wird.

Hierzu wird die HHLA alle geeigneten Sicherheitsvorkehrungen und Verfahren zur Gewährleistung eines sicheren Umgangs mit wettbewerbsrelevanten Informationen vornehmen und/oder einrichten. Die Gesellschafter bzw. die Gesellschafterinnen und HHLA sollen es außerdem unterlassen, Einfluss auf Kunden, Lieferanten oder sonstige Vertragspartner der POH, der MSC-Gruppe oder der HHLA-Gruppe zu nehmen mit dem Ziel, Verträge zu beenden oder Auftragsmengen zu verringern und damit der POH, der MSC-Gruppe oder der HHLA-Gruppe zu schaden und Beschäftigte und/oder Führungskräfte der MSC-Gruppe oder der HHLA-Gruppe abzuwerben.

4. **Wirtschaftliche Auswirkungen für die HGV**

Nach dem Closing der Transaktion wird die HGV im ersten Schritt die in ihrem Eigentum befindlichen A-Aktien der HHLA als Sacheinlage in die POH einlegen und im Gegenzug eine entsprechende Anzahl an POH-Aktien erhalten. Die Sacheinlage erfolgt auf Basis des im Übernahmeangebot genannten Angebotspreises.

Die Sacheinlage der A-Aktien in die POH führt bei der HGV auf Grundlage vergleichsweise geringer historischer Anschaffungskosten zur Hebung stiller Reserven im Umfang von rd. 513,7 Mio. Euro, die sich nach Maßgabe des Angebotspreises aus

einem gesamten Buchwert der A-Aktien bei der HGV von rd. 327,4 Mio. Euro ergeben.

Die HGV wird POH-Aktien, die durchgerechnet 19,15% der A-Aktien entsprechen, an die SAS verkaufen und dafür rd. 232,6 Mio. Euro in bar (entspricht dem Angebotspreis von 16,75 Euro je Aktie) erhalten.

Infolge des sich aus dem Verkauf der POH-Aktien ergebenden, geringeren durchgerechneten Anteilssatzes der HGV an der HHLA verringert sich zukünftig auch der Anteil der HGV an der Dividende der HHLA. Die HGV erwartet jedoch, dass sie auf Grund der strategischen Partnerschaft zukünftig von höheren Erträgen der HHLA profitieren wird (trotz der geringeren Beteiligung an der HHLA).

5. **Zusammenfassende Bewertung**

Mit der angestrebten strategischen Partnerschaft zwischen der FHH und MSC wird für den Hamburger Hafen die Möglichkeit geschaffen, aktuelle und zukünftige Herausforderungen zu meistern und das Know-how einer weltweit führenden Reederei mit umfangreichen Terminalerfahrungen zu nutzen. Mit SAS als Gesellschafter der Beteiligungsgesellschaft gewinnt die HHLA einen strategischen und finanzstarken Anteilseigner, der sich vertraglich verpflichtet hat, einen strukturell und wirtschaftlich substanziellen Beitrag für den Ausbau des HHLA-Konzerns als zukunftsfähige Unternehmensgruppe zu leisten.

Angesichts der unternehmerischen und wirtschaftlichen Vorteile der strategischen Partnerschaft haben Vorstand und Aufsichtsrat der HHLA der Transaktion zu den beschriebenen Konditionen zugestimmt. Darüber hinaus haben zahlreiche außenstehende Aktionäre das Übernahmeangebot der POH bereits angenommen. Nach Vollzug der Transaktion wird die HGV nach wie vor jederzeit mittelbar eine Mehrheit an der HHLA mit allen damit verbundenen Mehrheitsrechten halten. Mit der Realisierung der aus der Beteiligung der SAS möglichen Synergien zwischen der HHLA-Gruppe und der MSC-Gruppe ergeben sich zudem für die Folgejahre bessere Ausschüttungsperspektiven der HHLA als unter ansonsten gleichen Marktbedingungen im Stand-alone-Fall.

Die Beteiligung und die vertraglichen Zusagen von MSC/SAS ermöglichen der HHLA, aus eigener Stärke die notwendigen Transformationschritte für den Ausbau als wettbewerbsfähiges Unternehmen umzusetzen. Hiermit wird den zukünftigen Gesellschaftern zugleich eine positive Perspektive für die Wertentwicklung ihrer Beteiligungen an der HHLA eröffnet.

Der Senat kann mit der strategischen Partnerschaft zwischen der HGV und MSC wesentlichen Belangen seiner Beteiligungspolitik im Hamburger Hafen Rechnung tragen: Nach unterschiedlichen Bemühungen und Verhandlungen zum Ausbau zukünftiger Kooperationen und Partnerschaften sowohl mit anderen Terminalbetreibern als auch mit Reedereien ist es gelungen, unter Wahrung der für die FHH wichtigen Mitbestimmung und der Mehrheitsrechte bei der HHLA, eine zukunftsweisende Partnerschaft zu begründen.

Der Standort Hamburg profitiert hiervon in mehrfacher Hinsicht: Zum einen wird die HHLA erheblich gestärkt und es werden ihr neue Entwicklungsperspektiven eröffnet. Zum anderen erlangt der Hamburger Hafen insgesamt durch den zukunftsweisenden Ausbau der Terminals und des Hinterlandverkehrs eine deutlich größere Attraktivität, insbesondere auch für andere Reedereien. Damit legt der Senat den Grundstein für einen weiterhin erfolgreichen Wirtschaftsstandort Hamburg, an dem auch künftige Generationen noch teilhaben werden.

6. Verankerung im Hafenenwicklungsgesetz

Das Bekenntnis der FHH zu einer langfristigen Mehrheitsbeteiligung der FHH an der HHLA wird durch einen neuen §21 in das Hafenenwicklungsgesetz aufgenommen:

„§21 Beteiligung

Als wesentlichen Beitrag zur langfristigen Hafenenwicklung unterhält die Freie und Hansestadt Hamburg dauerhaft eine Mehrheitsbeteiligung mit steuerndem Einfluss an der Hamburger Hafen und Logistik AG und deren Rechtsnachfolgern.“

Der Senat hat die Entwicklung des Hamburger Hafens als Universalhafen stets als ganzheitliche Aufgabe betrachtet, die über die bloße Bereitstellung von Flächen sowie strom- und hafenbauliche Maßnahmen hinausgeht. Eine wesentliche Rolle kam dabei der HHLA, gegründet im 19. Jahrhundert mit dem Auftrag, Kai- und Lagerhausflächen im Bereich des Grasbrooks und der Speicherstadt zu entwickeln, und ihren Vorgängergesell-

schaften zu. Mit ihrer Schwerpunktbildung in einer Reihe unterschiedlicher Gütersegmente sichert die HHLA vorausschauend den Charakter des Hamburger Hafens als Universalhafen und leistet einen wesentlichen Beitrag zur langfristigen Hafenenwicklung. Die Einbeziehung privaten Kapitals und die laufende Ausrichtung an den Erfordernissen des Marktes haben die Entwicklung der HHLA als öffentliches Unternehmen geprägt. Gleichzeitig ist es für den Senat essentiell, die HHLA als Element der langfristigen Hafenenwicklung zu erhalten und die strategische Kontrolle über das Unternehmen zu sichern. Auf diese Weise kann der Einfluss der FHH auf die im Zielbild des Senats für die HHLA festgelegten Ziele bestmöglich sichergestellt werden. Zu diesen Zielen gehören u. a. der Ausbau des vertikalen Geschäftsmodells der HHLA am bzw. in Verbindung mit dem Standort Hamburg zur Absicherung von Ladungsvolumina und Arbeitsplätzen und zur Erweiterung der Wertschöpfungskette. Des Weiteren gehören auch eine wirtschaftliche und wertorientierte Betriebsführung, die Realisierung von Wachstumschancen sowie eine Orientierung am langfristigen Unternehmenswohl im Interesse der Eigentümerinnen und Eigentümer und der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie des Wirtschaftsstandortes Hamburg zu den mit der Mehrheitsbeteiligung verfolgten Zielen.

7. Petitum

Der Senat beantragt,

1. die Bürgerschaft wolle von den Ausführungen in dieser Drucksache Kenntnis nehmen,
2. einer Übernahme der vertraglichen Verpflichtungen der HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement mbH zuzustimmen,
3. einer Veräußerung von Aktien der Hamburger Hafen und Logistik AG entsprechend Artikel 72 Absatz 6 Satz 4 der Verfassung der Freien und Hansestadt Hamburg durch Beschluss zuzustimmen und
4. das Neunzehnte Gesetz zur Änderung des Hafenenwicklungsgesetzes gemäß der Anlage zu dieser Drucksache zu beschließen.

Neunzehntes Gesetz zur Änderung des Hafentwicklungsgesetzes

Vom

Einziger Paragraph

Das Hafentwicklungsgesetz vom 25. Januar 1982 (HmbGVBl. S. 19), zuletzt geändert am 12. Dezember 2023 (HmbGVBl. S. 430), wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht erhält der Eintrag zu §21 folgende Fassung: „§21 Beteiligung“.
2. Hinter §20 wird folgender §21 eingefügt:

„§21

Beteiligung

Als wesentlichen Beitrag zur langfristigen Hafentwicklung unterhält die Freie und Hansestadt Hamburg dauerhaft eine Mehrheitsbeteiligung mit steuerndem Einfluss an der Hamburger Hafen und Logistik Aktiengesellschaft und deren Rechtsnachfolgern.“

Begründung zum Neunzehnten Gesetz zur Änderung des Hafentwicklungsgesetzes

Der Senat hat die Entwicklung des Hamburger Hafens als Universalhafen stets als ganzheitliche Aufgabe betrachtet, die über die bloße Bereitstellung von Flächen sowie strom- und hafengebäudebauliche Maßnahmen hinausgeht. Eine wesentliche Rolle kam dabei der Hamburger Hafen- und Logistik Aktiengesellschaft (HHLA), gegründet im 19. Jahrhundert mit dem Auftrag, Kai- und Lagerhausflächen im Bereich des Grasbrook und der Speicherstadt zu entwickeln, und ihren Vorgängergesellschaften zu. Mit ihrer Schwerpunktbildung in einer Reihe unterschiedlicher Gütersegmente sichert die HHLA vorausschauend den Charakter des Hamburger Hafens als Universalhafen und leistet einen wesentlichen Beitrag zur langfristigen Hafentwicklung. Die Einbeziehung privaten Kapitals und die laufende Ausrichtung an den Erfordernissen des Marktes haben die Entwicklung der HHLA als öffentliches Unternehmen geprägt. Gleichzeitig ist es für den Senat essentiell, die HHLA als Element der langfristigen Hafentwicklung zu erhalten und die strategische Kontrolle über das Unternehmen zu sichern. Auf diese Weise kann der Einfluss der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) auf die im Zielbild

des Senats für die HHLA festgelegten Ziele bestmöglich sichergestellt werden. Zu diesen Zielen gehören u. a. der Ausbau des vertikalen Geschäftsmodells der HHLA am bzw. in Verbindung mit dem Standort Hamburg zur Absicherung von Ladungsvolumina und Arbeitsplätzen und zur Erweiterung der Wertschöpfungskette. Des Weiteren gehören auch eine wirtschaftliche und wertorientierte Betriebsführung, die Realisierung von Wachstumschancen sowie eine Orientierung am langfristigen Unternehmenswohl im Interesse der Eigentümerinnen und Eigentümer und der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie des Wirtschaftsstandortes Hamburg zu den mit der Mehrheitsbeteiligung verfolgten Zielen. Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, die politisch gegebene Zusage, dass die Mehrheitsbeteiligung der FHH an der HHLA gehalten wird und bleibt, auch rechtsverbindlich in einem hafenbezogenen Landesgesetz festzulegen. Eine gesetzliche Festlegung ist aus Sicht des Senats eine die politischen Zusagen flankierende, wirksame Privatisierungsbremse, die auch für zukünftige Legislaturperioden Wirkung entfaltet.