

**Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft
Hamburg**

- ISIN DE000HLAG475 -

- Wertpapierkennnummer HLAG47 -

Ordentliche Hauptversammlung am 26. August 2016

Freiwillige Zusatzinformation

**im Hinblick auf den geplanten Zusammenschluss der Gesellschaft mit der
United Arab Shipping Company S.A.G.**

Am 15. Juli 2016 hat die Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft (**Hapag-Lloyd** oder die **Gesellschaft**) mit der United Arab Shipping Company S.A.G. (**UASC**) eine Zusammenschlussvereinbarung (sog. „Business Combination Agreement“ (**BCA**)) geschlossen und vereinbart, dass die Gesellschaft 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 **Transaktion**; Hapag-Lloyd und UASC gemeinsam die **Zusammenschlussparteien**). Das Genehmigte Kapital 2016, das der Hauptversammlung zu Tagesordnungspunkt 7 zur Beschlussfassung vorliegt, soll zur Umsetzung der Transaktion genutzt werden.

Der Vorstand der Gesellschaft hat zu Tagesordnungspunkt 7 einen umfassenden Bericht gemäß § 203 Abs. 2 Satz 2 i. V. m. § 186 Abs. 4 Satz 2 AktG erstattet (nachfolgend auch der „**Vorstandsbericht**“). Der Vorstandsbericht wurde mit der Einberufung der Hauptversammlung am 20. Juli 2016 im Bundesanzeiger veröffentlicht und steht seither auf der Internetseite der Gesellschaft unter www.hapag-loyd.com/hv zum Abruf bereit. In dem Vorstandsbericht erläuterte und begründete der Vorstand den Hintergrund des beabsichtigten Zusammenschlusses mit der UASC sowie die sachliche Rechtfertigung der Ermächtigung zum Bezugsrechtsausschluss bei Ausnutzung des Genehmigten Kapitals 2016.

Im Nachgang zur Veröffentlichung des Vorstandsberichts hat die Hapag-Lloyd am 10. August 2016 im Rahmen ihrer Halbjahresberichterstattung zum Abschluss des ersten Halbjahrs 2016 (Stichtag 30. Juni 2016) weitere Finanzinformationen veröffentlicht. Bestimmte Kennzahlen aus diesen Finanzinformationen der Gesellschaft sowie die entsprechenden Kennzahlen aus den Finanzinformationen der UASC zum selben Stichtag haben finanzielle Auswirkungen auf die Abwicklung des zwischen den Zusammenschlussparteien bestehenden BCA. Zudem hat die Gesellschaft im Vorfeld der Hauptversammlung am 26. August 2016 bereits eine Vielzahl von Fragen der Aktionäre zu der beabsichtigten Transaktion erreicht. Vor diesem Hintergrund stellt der Vorstand den

Aktionären bereits im Vorfeld der Hauptversammlung zusätzliche Informationen über den beabsichtigten Zusammenschluss mit der UASC zur Verfügung.

Nachstehend werden zunächst weitere Informationen zu den der Transaktion zugrundeliegenden Verträgen gegeben (unter Ziff. I.). Auf Basis der Kennzahlen der Gesellschaft und der UASC zum Abschluss des ersten Halbjahrs 2016 folgen sodann weitere Einzelheiten der der Transaktion zugrundeliegenden Bewertung (unter Ziff. II.) und wesentliche Finanzkennzahlen aus den summierten Konzernabschlüssen der Hapag-Lloyd und der UASC (unter Ziff. III.). Schließlich werden die aus der Transaktion hervorgehende kombinierte Schiffsflotte von Hapag-Lloyd und UASC dargestellt (unter Ziff. IV) und ein abschließendes Fazit gezogen (unter Ziff. V.).

I. Weitere Informationen zur Transaktion

1. Wesentlicher Inhalt der Zusammenschlussvereinbarung (Business Combination Agreement)

a) Parteien und Gegenstand der Zusammenschlussvereinbarung

Die Parteien der deutschem Recht unterliegenden Zusammenschlussvereinbarung sind Hapag-Lloyd und UASC. Gleichzeitig mit dem Abschluss des BCA haben Hapag-Lloyd und UASC mit den Ankeraktionären der Hapag-Lloyd, d.h. CSAV Germany Container Holding GmbH (**CSAV**), Kühne Maritime GmbH (**Kühne**) und HGV Hamburger Gesellschaft für Vermögens- und Beteiligungsmanagement GmbH (**HGV**) (CSAV, Kühne und HGV zusammen die **Kontrollierenden HL Aktionäre**), und den Ankeraktionären der UASC, d.h. Qatar Holding LLC für den Staat Qatar (**QH**) und dem Public Investment Fund für das Königreich Saudi-Arabien (**PIF**) (QH und PIF zusammen die **Kontrollierenden UASC Aktionäre**; die Kontrollierenden HL Aktionäre und die Kontrollierenden UASC Aktionäre zusammen die **Kontrollierenden Aktionäre**) ein sog. Shareholders Support Agreement (**SSA**) geschlossen, welches mit dem BCA ein einheitliches Rechtsgeschäft bildet und mit dem sich die Kontrollierenden Aktionäre gegenüber den Zusammenschlussparteien verpflichten, die ihnen nach dem BCA obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen (s. im Einzelnen unter 2.).

Hapag-Lloyd und UASC haben im BCA ihren Zusammenschluss vereinbart, wonach im Anschluss an die formwechselnde Sitzverlegung (*re-domiciliation*) der UASC in das Dubai International Financial Centre (**DIFC**), einer Freihandelszone des Emirates Dubai innerhalb der Vereinigten Arabischen Emirate, Hapag-Lloyd alle Aktien der UASC übernehmen wird, indem sämtliche Aktionäre der UASC ihre Aktien an der UASC im Wege einer Sacheinlage in Hapag-Lloyd einbringen.

b) Formwechselnde Sitzverlegung der UASC

Die vor Vollzug der Transaktion durchzuführende Sitzverlegung in das DIFC wird mit einer Umwandlung der UASC in die Rechtsform einer „Company Limited by Shares“ gemäß dem DIFC Companies Law No. 2 von 2009 einhergehen. Die Gesellschafterversammlung der UASC hat der formwechselnden Sitzverlegung in ihrer Sitzung vom 2. Juni 2016 bereits mit der erforderlichen Mehrheit zugestimmt. Im Rahmen dieser Sitzung wurde auch die neue Satzung der UASC beschlossen, die nach der Eintragung der Sitzverlegung in Kraft treten

wird. Nach der neuen Satzung können die Kontrollierenden UASC Aktionäre sämtliche Minderheitsaktionäre der UASC, die die Transaktion nicht unterstützen, zur vollständigen Einbringung ihrer UASC Aktien in die Gesellschaft verpflichten (sog. Mitverkaufspflicht oder *drag along right*). Auf der Gesellschafterversammlung der UASC vom 29. Juni 2016 wurde der Transaktion bei einer Präsenz von 99,999 % des stimmberechtigten UASC Kapitals einstimmig zugestimmt. Der Vorstand geht daher davon aus, dass die UASC von ihrem Recht, Minderheitsaktionäre zur Einbringung ihrer UASC Aktien in die Gesellschaft zu verpflichten, allenfalls hinsichtlich derjenigen Minderheitsaktionäre wird Gebrauch machen müssen, die auf der Gesellschafterversammlung vom 29. Juni 2016 nicht vertreten waren.

- c) Einbringung der UASC Anteile als Sacheinlage in Hapag-Lloyd gegen Ausgabe neuer Hapag-Lloyd Aktien aus dem Genehmigten Kapital

Das BCA regelt u.a. technische Einzelheiten im Zusammenhang mit der zur Durchführung der Transaktion erforderlichen Sachkapitalerhöhung, insbesondere die Verpflichtung von Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd, der Hauptversammlung die Aufhebung des bestehenden Genehmigten Kapitals III und die Schaffung des Genehmigten Kapitals 2016 in Höhe von EUR 50.000.000 einschließlich einer Ermächtigung des Vorstands der Gesellschaft zum Ausschluss des Bezugsrechts zum Beschluss vorzuschlagen. Die Prüfung der Sachkapitalerhöhung dahingehend, ob der Wert der Sacheinlagen den geringsten Ausgabebetrag der dafür zu gewährenden Aktien erreicht, wird durch einen sachverständigen, durch das zuständige Gericht zu bestellenden Prüfer erfolgen. Sollte der Prüfer in seinem Prüfungsbericht zu dem Ergebnis kommen, dass der Wert der Sacheinlagen den geringsten Ausgabebetrag der dafür zu gewährenden Aktien nicht erreicht, so dass die Zahl der neu auszugebenden Hapag-Lloyd Aktien reduziert werden müsste, so hat UASC das Recht, für die Einbringung sämtlicher UASC Aktien in die Gesellschaft gegen Ausgabe einer entsprechend geringeren Anzahl von Hapag-Lloyd Aktien zu optieren oder den Vertrag zu kündigen.

UASC wird, gegebenenfalls unter Ausnutzung der in der neuen Satzung der UASC vorgesehenen Mitverkaufspflicht, sicherstellen, dass alle UASC Aktionäre Sacheinlagevereinbarungen mit Hapag-Lloyd eingehen und ihre Anteile an UASC gegen Ausgabe neuer Hapag-Lloyd Aktien als Sacheinlage in Hapag-Lloyd einbringen. Die neu ausgegebenen Hapag-Lloyd Aktien müssen spätestens drei Monate nach Vollzug der Transaktion zum Handel im regulierten Markt an der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg und an der Frankfurter Wertpapierbörse zugelassen werden.

- d) Bewertung und Aktionärsstruktur

Auf der Grundlage der Bewertung von Hapag-Lloyd und UASC haben die Zusammenschlussparteien ein relatives Wertverhältnis von 72,0 % (Hapag-Lloyd) zu 28,0 % (UASC) festgelegt. Dieses Wertverhältnis unterliegt im Rahmen der Transaktion keinen Anpassungen mehr; der innere Wert der Zusammenschlussparteien und damit indirekt das Wertverhältnis zwischen den beteiligten Gesellschaften wird jedoch durch finanzielle Zusagen zu Eigenkapital, Finanzschulden und Barmitteln der Zusammenschlussparteien zu bestimmten Stichtagen abgesichert (dazu sogleich unter lit. e)). Entsprechend diesem Wertverhältnis werden unmittelbar nach dem Vollzug der Transaktion die Hapag-Lloyd Aktionäre 72 % und die UASC Aktionäre 28 % an Hapag-Lloyd halten:

Hapag-Lloyd Aktionäre	UASC Aktionäre
(i) CSAV: 22,6 %	(i) QH: 14,4%
(ii) HGV: 14,9 %	(ii) PIF: 10,1 %
(iii) Kühne: 14,6 %	(iii) Kuwait Investment Authority für den Staat Kuwait: 1,4 %
(iv) TUI: 8,9 %	(iv) Republik Irak: 1,4 %
(v) Streubesitz: 11,2 %	(v) Vereinigte Arabische Emirate: 0,6 %
	(vi) Bahrain Mumtalakat Holding Company, B.S.C. für das Königreich Bahrain: 0,1 %

e) Zusagen zu Eigenkapital, Finanzschulden und Barmitteln

Das BCA enthält Zusagen von Hapag-Lloyd und UASC in Bezug auf ihr jeweiliges Mindest-Eigenkapital sowie auf ihre jeweiligen Höchst-Finanzschulden und Mindest-Barmittel zu jeweils relevanten Stichtagen im Geschäftsjahr 2016 (siehe sogleich unter lit. aa)). Sollte sich der Vollzug der Transaktion über den 31. Dezember 2016 hinaus verzögern, so wird ein Mindest-Eigenkapital zusätzlich zum 31. Dezember 2016 garantiert. Zur Ermittlung des im Zusammenschlussvertrag definierten Mindest-Eigenkapitals, der Höchst-Finanzschulden und der Mindest-Barmittel für die Zwecke des BCA werden die in den Abschlüssen ausgewiesenen Bilanzposten um bestimmte nicht operative bzw. nicht durch Finanzierungstätigkeiten bedingte Effekte adjustiert. So werden bei der Bestimmung des Mindest-Eigenkapitals das in der Bilanz ausgewiesene Eigenkapital um erfolgsneutral erfasste Veränderungen des kumulierten übrigen Eigenkapitals sowie Veränderungen bei den nicht beherrschenden Gesellschaftern adjustiert. Bei der Bestimmung der Höchst-Finanzschulden und Mindest-Barmittel werden die ausgewiesenen Bilanzposten insbesondere um Umrechnungseffekte aus Wechselkursveränderungen adjustiert.

aa) Maßgebliche Schwellenwerte und Ausgleichsmechanismus

Für die vorgenannten Zusagen gelten die folgenden Schwellenwerte, die in Bezug auf die Barmittel und das Eigenkapital von den Zusammenschlussparteien mindestens zu erreichen sind bzw., in Bezug auf die Finanzschulden, nicht überschritten werden dürfen:

- Für das Mindest-Eigenkapital zum 30. Juni 2016: USD 5,543 Milliarden für Hapag-Lloyd und USD 1,950 Milliarden für UASC;
- Für die Höchst-Finanzschulden zum 30. September 2016: USD 4,400 Milliarden für Hapag-Lloyd und USD 4,155 Milliarden für UASC;

- Für die Mindest-Barmittel zum 30. September 2016: USD 480 Millionen für Hapag-Lloyd und USD 380 Millionen für UASC; und
- Für das Mindest-Eigenkapital zum 31. Dezember 2016: USD 5,300 Milliarden für Hapag-Lloyd und USD 1,750 Milliarden für UASC.

Bei einem etwaigen Unterschreiten des Mindest-Eigenkapitals zum 30. Juni 2016 bzw. zum 31. Dezember 2016 oder der Mindest-Barmittel zum 30. September 2016 und/oder einem etwaigen Überschreiten der Höchst-Finanzschulden zum 30. September 2016 wird ein Kompensationsbetrag errechnet, der bis zum Vollzugszeitpunkt ausgeglichen werden kann, indem der betreffenden Zusammenschlusspartei von ihren Aktionären entsprechende Barmittel zugeführt werden. Auf Seiten von Hapag-Lloyd soll ein etwaiger Kompensationsbetrag der Gesellschaft im Wege einer Barkapitalerhöhung zur Verfügung gestellt werden, deren Platzierung ggf. von CSAV und Kühne garantiert wird, wenn diese der Leistung des Kompensationsbetrages zustimmen (s. dazu unten Ziff. 1.2.b). Auf Seiten von UASC wird die Zahlung eines etwaiger Kompensationsbetrag durch die UASC Aktionäre von den UASC Kontrollierenden Aktionären sichergestellt, wenn sich diese mit der Zahlung des Kompensationsbetrages einverstanden erklären. Sollte die betreffende Zusammenschlusspartei gegen die Leistung des Kompensationsbetrages optieren, so hat die jeweils andere Zusammenschlusspartei das Recht, das BCA zu kündigen.

Sollte das Eigenkapital zum 30. September 2016 bei Hapag-Lloyd unter einem Betrag von USD 4,95 Milliarden bzw. bei UASC unter einem Betrag von USD 1,6 Milliarden liegen, so kann sich die jeweils andere Zusammenschlusspartei vom BCA lösen, unabhängig davon, ob sich die von dem entsprechenden Fehlbetrag betroffene Zusammenschlusspartei bereit erklärt, einen vollen Ausgleich des Fehlbetrags zu bewirken oder nicht (sog. Kündigungsrecht bei wesentlicher Verschlechterung der Situation, *Material Adverse Change*).

Am 10. August 2016 haben die Zusammenschlussparteien einander ihre jeweiligen prüferisch durchgesehenen Zwischenabschlüsse zum 30. Juni 2016 und die auf dieser Basis erstellten Berechnungen des Stichtags-Eigenkapitals sowie der Erfüllung der entsprechenden Zusagen im BCA übersandt. Danach wies Hapag-Lloyd zum Stichtag ein (für die Zwecke des BCA adjustiertes) Eigenkapital von USD 5.616,4 Mio. und UASC ein (für die Zwecke des BCA adjustiertes) Eigenkapital von USD 1.916,9 Mio. auf. Auf Basis dieser vorläufigen Feststellungen ist bei Hapag-Lloyd keine Verletzung des Mindest-Eigenkapitals zum Stichtag 30. Juni 2016 festzustellen, während bei UASC ein Unterschreiten des Mindest-Eigenkapitals in Höhe von USD 33,1 Mio. vorliegt. Diese Werte unterliegen der Nachprüfung (vgl. sogleich unter lit. bb)) und gehen sodann in die Berechnung eines etwaigen Kompensationsbetrages ein.

bb) Ermittlung von Mindest-Eigenkapital, Höchst-Finanzschulden und Mindest-Barmitteln

Ob die jeweiligen relevanten Schwellenwerte für das Mindest-Eigenkapital, die Höchst-Finanzschulden und die Mindest-Barmittel von den Zusammenschlussparteien erreicht bzw. nicht überschritten werden, wird auf der Basis von Zwischenabschlüssen zum 30. Juni 2016 und 30. September 2016 bzw. auf Basis der Jahresabschlüsse 2016 von Hapag-Lloyd bzw. UASC (sog. *Relevant Date Accounts*) festgestellt, die bei gleichbleibender Ausübung der

Bilanzierungs- und Ansatzwahlrechte nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufzustellen und zu prüfen sind.

Die Zwischenabschlüsse und der Jahresabschluss 2016 sind auf Seiten von Hapag-Lloyd von deren Abschlussprüfer KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und auf Seiten von UASC von EY Al Aiban, Al Osami & Partners gemäß den Vorschriften des BCA zu prüfen. Darüber hinaus steht jeder Zusammenschlusspartei das Recht zu, die vertragsgemäße Aufstellung der Zwischenabschlüsse bzw. des Jahresabschlusses 2016 selbst oder durch zu diesem Zweck beauftragte Wirtschaftsprüfer nachprüfen zu lassen. Bei etwaigen Differenzen wurden zudem ein Einigungsmechanismus sowie ein Schiedsgutachterverfahren vereinbart.

Was die Mindest-Barmittel angeht, wurden die vorgenannten relevanten Schwellenwerte im BCA unter der Annahme festgelegt, dass die Zusammenschlussparteien keine Maßnahmen vornehmen, die sie nicht auch im ordentlichen Geschäftsverlauf und ohne die Transaktion, d.h. auf „Stand-alone-Basis“ vorgenommen hätten. Die Zusammenschlussparteien haben daher im BCA vereinbart, dass der tatsächliche Bestand an Barmitteln für die Zwecke der Ermittlung der per 30. September 2016 zu erreichenden Mindest-Barmittel in einer Pro forma-Rechnung um denjenigen Betrag reduziert wird, um den sich zum 30. September 2016 das jeweilige Nettoumlaufvermögen (*working capital*) der betreffenden Zusammenschlusspartei und ihrer Tochtergesellschaften außerhalb des ordentlichen Geschäftsverlaufs oder der bisherigen Geschäftspraxis verringert hat. Nach dem BCA wäre eine solche Anpassung des Nettoumlaufvermögens insbesondere in folgenden Fällen angezeigt:

- Nicht-Erfüllung von Verbindlichkeiten bei Fälligkeit zum 30. September 2016 oder innerhalb entsprechend bisheriger Geschäftspraxis vom Gläubiger eingeräumter Karenzzeiten.
- Hinauszögern der Begleichung fälliger Verbindlichkeiten entgegen bisheriger Geschäftspraxis.
- Verlängerung der Zahlungsbedingungen von Kunden zu Lasten von Preis/Kosten.
- Beschleunigte Eintreibung von Forderungen gegen Gewährung von Preisnachlässen oder Rabatten.
- Durchführung sonstiger Transaktionen, die den Barmittelbestand erhöhen, z.B. Abschluss von Sale-and-Lease-Back-Vereinbarungen oder Forfaitierungsverträgen.
- Nicht-Eingehung oder Nicht-Erfüllung von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entgegen bisheriger Geschäftspraxis.

f) Veräußerung der Beteiligung der UASC an United Arab Chemicals Carrier Limited

Das BCA enthält ferner Regelungen in Bezug auf die Minderheitsbeteiligung der UASC an der United Arab Chemicals Carrier Limited (die **UACC Beteiligung**), deren Buchwert im Jahresabschluss der UASC für das Geschäftsjahr 2015 mit USD 182,35 Mio. bilanziert ist. UASC beabsichtigt, die UACC Beteiligung im Rahmen eines bereits laufenden

Verkaufsprozesses zeitnah zu veräußern. Da derzeit jedoch noch ungewiss ist, wann der Verkaufsprozess abgeschlossen sein wird, haben sich die Zusammenschlussparteien zur Absicherung des Buchwerts der UACC Beteiligung zu Gunsten von Hapag-Lloyd auf folgenden Mechanismus verständigt:

Sollte die Veräußerung vor dem Vollzug der Transaktion zu einem Preis unterhalb des Buchwerts der UACC Beteiligung erfolgen, gleichen die Kontrollierenden UASC Aktionäre den Differenzbetrag durch Einlage eines entsprechenden Betrages in die UASC aus. Erfolgt die Veräußerung der UACC Beteiligung nicht bis zu dem Zeitpunkt, in dem alle Vollzugsbedingungen eingetreten sind oder auf die Erfüllung dieser Bedingungen wirksam verzichtet wurde, werden UASC und die Kontrollierenden UASC Aktionäre eine Treuhandvereinbarung abschließen, wonach UASC die Anteile an UACC für die Kontrollierenden UASC Aktionäre ab dem Vollzugstag treuhänderisch hält; damit wird das wirtschaftliche Eigentum an der UACC Beteiligung auf die UASC Kontrollierenden Aktionäre übertragen. Im Gegenzug erhält UASC eine Forderung gegen die Kontrollierenden UASC Aktionäre in Höhe des Buchwerts der UACC Beteiligung (die **UACC Forderung**). Sobald die UACC Beteiligung (im Rahmen des bereits laufenden Verkaufsprozesses oder in anderem Zusammenhang) an einen Dritten verkauft wurde, spätestens aber zum 31. Dezember 2018, wird die UACC Forderung fällig. Die Übertragung der UACC Beteiligung an den Dritten erfolgt dann Zug um Zug gegen Erfüllung der UACC Forderung.

g) Vollzugsbedingungen

Für den erfolgreichen Vollzug der Transaktion sind im BCA insbesondere die folgenden wesentlichen Voraussetzungen zwischen den Zusammenschlussparteien vereinbart worden, die sämtlich vor bzw. spätestens zum derzeit für Ende 2016/Anfang 2017 in Aussicht genommenen Vollzug der Transaktion zu erfüllen sind:

- Durchführung der formwechselnden Sitzverlegung der UASC in das DIFC, die allerdings erst vollzogen werden kann, nachdem die finanzierenden Banken der UASC ihre unter den Finanzierungsverträgen mit der UASC erforderliche Zustimmung erteilt haben.
- Eintragung des Genehmigten Kapitals 2016 in das Handelsregister der Hapag-Lloyd.
- Prüfung der Sachkapitalerhöhung (Einbringung sämtlicher UASC Aktien gegen Ausgabe junger Hapag-Lloyd Aktien) durch den sachverständigen, durch das zuständige Gericht zu bestellenden Prüfer.
- Freigabe der Transaktion durch alle zuständigen Kartellbehörden bzw. alternativ der Ablauf der für die Transaktion relevanten Warteperioden in den jeweiligen Jurisdiktionen.
- Freigabe der Transaktion durch das Committee on Foreign Investment in the United States (CFIUS) durch die zuständigen Behörden bzw. alternativ der Ablauf der für die Transaktion relevanten Warteperioden.
- Nach Eintragung der formwechselnden Sitzverlegung der UASC in das DIFC, Abschluss von Einbringungsverträgen in Bezug auf sämtliche Aktien an der UASC

in die Gesellschaft aufschiebend bedingt durch die Eintragung der Ausübung des Genehmigten Kapitals 2016.

- Abwesenheit von gerichtlichen oder behördlichen Anordnungen oder sonstigen Entscheidungen, welche die Umsetzung der Transaktion dauernd oder vorübergehend verhindern, sowie die Nichteinleitung eines Schiedsgerichtsverfahrens gegen die formwechselnde Sitzverlegung in das DIFC.
- Erteilung aller erforderlichen Zustimmungen seitens der finanzierenden Banken und Leasinggeber. Sollten die Zustimmungen nur gegen inakzeptable Margenerhöhungen der Banken erklärt werden, haben beide Zusammenschlussparteien das Recht, das BCA zu kündigen.
- Verkauf und/oder die Übertragung der UACC Beteiligung an einen Dritten oder Abschluss der Treuhandvereinbarung zwischen UASC und den Kontrollierenden UASC Aktionären (siehe oben unter Ziff. I.1.f)

Sollten bis zum 31. März 2017 (bzw., sofern ein Private Placement erfolgt, bis zum 15. April 2017) nicht alle Vollzugsbedingungen eingetreten oder auf die Erfüllung dieser Bedingungen wirksam verzichtet worden sein und/oder der Vollzug der Transaktion nicht stattgefunden haben, hat jede Zusammenschlusspartei das Recht, vom BCA zurückzutreten (sog. „Long-Stop Date“).

h) Barkapitalerhöhung nach Vollzug der Transaktion

Hapag-Lloyd und UASC haben vereinbart, innerhalb von sechs Monaten nach dem Vollzug der Transaktion bei Hapag-Lloyd eine Barkapitalerhöhung in Höhe eines Eurobetrags, der dem Betrag von USD 400 Mio. entspricht, durchzuführen. Die Barkapitalerhöhung soll entweder durch (i) eine von einer außerordentlichen Hauptversammlung vor dem Vollzug der Transaktion zu beschließenden Bezugsrechts-Kapitalerhöhung oder (ii) durch eine Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital erfolgen, welches von einer außerordentlichen Hauptversammlung der Hapag-Lloyd zeitnah im Anschluss an den Vollzug der Transaktion oder in der ordentlichen Hauptversammlung 2017 zu beschließen wäre.

i) Corporate Governance des kombinierten Unternehmens

Die Zusammenschlussparteien haben vereinbart, dass Sitzungssitz und Sitz der Hauptverwaltung der Hapag-Lloyd auch nach dem Zusammenschluss mit UASC in Hamburg verbleiben werden. Die Zusammenschlussparteien haben sich ferner darauf verständigt, dass die Aktionäre beider Zusammenschlussparteien in angemessener Weise im Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd vertreten sein werden. Zu diesem Zweck hat sich Hapag-Lloyd verpflichtet, der nächsten ordentlichen Hauptversammlung die Beschlussfassung über die Vergrößerung des Aufsichtsrats von derzeit 12 auf 16 Mitglieder vorzuschlagen.

j) Wechselseitige Verpflichtungen und Garantien bis zum Vollzug der Transaktion

Die Zusammenschlussparteien des BCA haben bis zum Vollzug der Transaktion eine Vielzahl von wechselseitigen Garantien übernommen, insbesondere:

- Wechselseitige Verpflichtungen betreffend die Führung der Geschäfte im ordentlichen Geschäftsverlauf bis zum Vollzug der Transaktion, ebenfalls mit entsprechenden Wesentlichkeitsgrenzen und Abzugsbeträgen.
- Wechselseitige Garantien über Finanzinformationen, Abwesenheit von Rechtsmängeln in Bezug auf die einzubringenden UASC Aktien, Gegenstände des Anlagevermögens, Einhaltung einschlägiger Gesetze, Rechtsstreitigkeiten, wesentliche Verträge und sonstige operative Garantien sowie Steuern und Abgaben in einem für die Bedeutung der Transaktion angemessenen Umfang, mit entsprechenden Wesentlichkeitsgrenzen und Abzugsbeträgen.
- Freistellung der Hapag-Lloyd und ihrer Organmitglieder durch QH und PIF von etwaigen Schäden der Hapag-Lloyd aus einer Anfechtung der formwechselnden Sitzverlegung der UASC in das DIFC und aus einer etwaigen verpflichtenden Übertragung der UASC Aktien ehemaliger Mitgliedsstaaten auf Hapag-Lloyd unter Ausnutzung der in der Satzung der UASC niedergelegten Mitverkaufspflicht. Diese Freistellungspflicht besteht für Anfechtungen und sonstige Ansprüche, die innerhalb von 24 Monaten nach dem Vollzug der Transaktion erstmals geltend gemacht werden.

2. Der wesentliche Inhalt des Shareholders Support Agreements (SSA)

a) Parteien und Gegenstand des SSA

In dem zwischen Hapag-Lloyd, UASC, den Kontrollierenden HL Aktionären sowie den Kontrollierenden UASC Aktionären abgeschlossenen SSA haben sich die Kontrollierenden HL Aktionäre sowie die Kontrollierenden UASC Aktionäre gegenüber den Zusammenschlussparteien verpflichtet, die ihnen nach dem BCA obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen. Dabei wird ausdrücklich klargestellt, dass keine der Regelung des § 136 Abs. 2 AktG zuwiderlaufenden Verpflichtungen eingegangen werden.

b) Wesentliche Verpflichtungen der Kontrollierenden HL Aktionäre

Die Kontrollierenden HL Aktionäre haben sich insbesondere zu folgenden Maßnahmen verpflichtet:

- Zustimmung zu dem nach dem BCA von Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd der nächsten Hauptversammlung vorzuschlagenden Beschluss betreffend die Aufhebung des bestehenden Genehmigten Kapitals III und die Schaffung des Genehmigten Kapitals 2016 in Höhe von EUR 50.000.000 einschließlich einer Ermächtigung des Vorstands der Gesellschaft zum Ausschluss des Bezugsrechts.
- Zustimmung zur Erhöhung des Grundkapitals der Hapag-Lloyd in Höhe eines Eurobetrags, der dem Betrag von USD 400 Mio. entspricht, entweder durch (i) eine von einer außerordentlichen Hauptversammlung vor dem Vollzug der Transaktion zu beschließenden Bezugsrechts-Kapitalerhöhung oder (ii) durch eine Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital, das von einer außerordentlichen Hauptversammlung der Hapag-Lloyd zeitnah im Anschluss an den Vollzug der Transaktion oder die ordentliche Hauptversammlung 2017 zu beschließen wäre (vgl. oben Ziff. I.1.h).

- Zustimmung zu dem nach dem BCA von Vorstand und Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd der nächsten Hauptversammlung vorzuschlagenden Beschluss betreffend die Vergrößerung des Aufsichtsrats von derzeit 12 auf 16 Mitglieder.

Zusätzlich haben sich CSAV und Kühne insbesondere wie folgt verpflichtet:

- Sicherstellung, dass der Gesellschaft ein etwaiger Kompensationsbetrag in Bezug auf ein Unterschreiten des Mindest-Eigenkapitals oder der Mindest-Barmittel und/oder ein Überschreiten der Höchst-Finanzschulden entweder (i) als Bareinlage gegen Ausgabe neuer Hapag-Lloyd Aktien bei Vollzug der Transaktion oder (ii) infolge eines Private Placements von Hapag-Lloyd Aktien an institutionelle Investoren vor oder bei Vollzug der Transaktion zur Verfügung gestellt wird, sofern Hapag-Lloyd entscheidet, einen solchen Kompensationsbetrag auszugleichen (vgl. oben I.1.f) und CSAV und Kühne diesem Entschluss schriftlich zugestimmt haben.
- Übernahme einer Backstop-Verpflichtung vorbehaltlich des Abschlusses einer Backstop-Vereinbarung in Bezug auf 50 % der im Rahmen der innerhalb von sechs Monaten nach dem Vollzug der Transaktion beabsichtigten Barkapitalerhöhung auszugebenden Hapag-Lloyd Aktien.

c) Wesentliche Verpflichtungen der Kontrollierenden UASC Aktionäre

Die Kontrollierenden UASC Aktionäre haben sich insbesondere zu folgenden Maßnahmen verpflichtet:

- Einbringung aller UASC Aktien in Hapag-Lloyd, gegebenenfalls unter Ausnutzung der in der neuen Satzung der UASC vorgesehenen Mitverkaufspflicht (vgl. oben unter Ziff. I.1.b).
- Sicherstellung, dass der UASC ein etwaiger Kompensationsbetrag in Bezug auf ein Unterschreiten des Mindest-Eigenkapitals oder der Mindest-Barmittel und/oder ein Überschreiten der Höchst-Finanzschulden der UASC als Bareinlage gegen Ausgabe neuer UASC Aktien oder auf andere Weise zur Verfügung gestellt wird, sofern UASC sich entschließt, einen entsprechenden Fehlbetrag auszugleichen (vgl. oben Ziff. I.1.e).
- Verständigung mit Hapag-Lloyd und UASC auf eine Treuhandvereinbarung in Bezug auf die UACC Beteiligung und Abschluss dieser Treuhandvereinbarung, falls die Veräußerung der UACC Beteiligung nicht bis zu dem Zeitpunkt erfolgt ist, in dem alle Vollzugsbedingungen eingetreten sind oder auf die Erfüllung dieser Bedingungen wirksam verzichtet wurde (vgl. oben unter Ziff. I.1.f).
- Unterzeichnung zweier Zeichnungsscheine zur Einbringung der UASC Aktien als Sacheinlage in Hapag-Lloyd.
- Zustimmung zu einer Erhöhung des Grundkapitals der Hapag-Lloyd in Höhe eines Eurobetrags, der dem Betrag von USD 400 Mio. entspricht, entweder durch (i) eine von einer außerordentlichen Hauptversammlung zu beschließende Bezugsrechts-Kapitalerhöhung (sofern die Hauptversammlung nach dem Vollzug der Transaktion stattfindet) oder (ii) durch eine Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital, das von

einer außerordentlichen Hauptversammlung der Hapag-Lloyd zeitnah im Anschluss an den Vollzug der Transaktion oder die ordentliche Hauptversammlung 2017 zu beschließen wäre (vgl. oben unter Ziff. I.1.h).

- Übernahme eine Backstop-Verpflichtung in Bezug auf 50 % der im Rahmen der innerhalb von sechs Monaten nach dem Vollzug der Transaktion beabsichtigten Barkapitalerhöhung auszugebenden Hapag-Lloyd Aktien.
- Bis zum Vollzug der Transaktion keine Gewährung von Rechten zu Gunsten Dritter an den UASC Aktien, die von den Kontrollierenden UASC Aktionären gehalten werden.
- Einhaltung der Freistellungspflicht der Hapag-Lloyd von etwaigen Schäden der Hapag-Lloyd aus einer Anfechtung der formwechselnden Sitzverlegung der UASC in das DIFC und aus einer etwaigen verpflichtenden Übertragung der UASC Aktien ehemaliger Mitgliedsstaaten auf Hapag-Lloyd unter Ausnutzung der in der Satzung der UASC niedergelegten Mitverkaufspflicht (vgl. oben unter Ziff. I.1.j).

II. Weitere Erläuterung und Begründung des relativen Bewertungsverhältnisses

Die Bewertung der als Sacheinlage in die Gesellschaft einzubringenden UASC Aktien sowie der neuen Aktien der Gesellschaft als Gegenleistung beruht auf einer Bewertung von UASC und Hapag-Lloyd durch den Vorstand, die in Bezug auf beide an der Transaktion beteiligten Unternehmen nach gleichen Methoden und anhand von Bewertungsparametern, die der Bewertung von Containerschiffahrtsunternehmen üblicherweise zugrunde gelegt werden, durchgeführt wurde. Die folgende Übersicht veranschaulicht die von Analysten üblicherweise angewendeten Bewertungsmethoden bei Hapag-Lloyd und einer repräsentativen Vergleichsgruppe von Containerreedereien.



Bewertungsmethoden					
Unternehmen	Anzahl der Analysten	Preis/Buch ¹⁾	EV/EBITDA ²⁾	DCF ³⁾	Sonstige
Hapag-Lloyd	11	68,2%	2,3%	20,5%	9,0%
	8	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%
K LINE	7	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%
MOL	7	85,7%	0,0%	14,3%	0,0%
NYK Line	9	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%
OOCL	10	90,0%	0,0%	0,0%	10,0%
WAN HAI LINES LTD.	5	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%
YANG MING	7	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Total	59	93,2%	0,0%	3,4%	3,4%

1) Preis/Buch zum Teil adjustiert um Goodwill, immaterielle Vermögenswerte und Schiffswerte 2) Enterprise Value / EBIT 3) Discounted Cash Flow Methode
Anmerkung: Die angewandte Methode basiert auf dem wesentlichen Bewertungsmetrik des Analysten zur Errechnung des Zielpreises. Die Grafiken illustrieren den Prozentanteil der Analysten, die die Methode nutzen, um ihre jeweiligen Zielpreise zu erreichen, als Anteil der Gesamtzahl der Analysten je Unternehmen. Die Daten basieren auf Berichten der Analysten, die in den letzten zwölf Monaten veröffentlicht wurden unter Einbezug des jeweils aktuellsten Berichts des jeweiligen Analysten.

Quelle: Veröffentlichungen von Analysten in den letzten zwölf Monaten

Wie im Vorstandsbericht ausführlich dargestellt und begründet, wurden dementsprechend für die Ermittlung der Unternehmenswerte von Hapag-Lloyd und UASC und damit auch des relativen Wertverhältnisses insbesondere die Buchwerte des bilanziellen Eigenkapitals der beiden Unternehmen zum 31. Dezember 2015 herangezogen.

Als alternative Bewertungsmethoden wurden der Buchwert des Eigenkapitals adjustiert um den Goodwill sowie adjustiert um sämtliche immaterielle Vermögenswerte berücksichtigt.

Die Herleitung der entsprechenden Wertverhältnisse resultiert dabei aus den folgenden Finanzkennzahlen der Hapag-Lloyd sowie der UASC zum 31. Dezember 2015:

Darstellung wesentlicher Konzernbilanz-Kennzahlen der Hapag-Lloyd AG

<i>Stichtagskurs [EUR/USD]</i>	1,1146	1,0893	1,2155
Mio. USD	30.6.2016	31.12.2015	31.12.2014*
	(ungeprüft)	(ungeprüft)*	(ungeprüft)*
Aktiva			
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.754,6	1.754,6	1.668,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.457,2	1.499,2	1.592,0
Schiffe	5.211,6	5.264,0	5.087,7
Container	1.063,6	1.114,6	953,8
Sonstige Sachanlagen	415,8	313,6	249,9
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	346,2	355,7	470,3
Sonstige Vermögenswerte	71,0	62,0	69,0
Langfristige Vermögenswerte	10.320,0	10.363,7	10.091,3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	527,2	625,0	864,7
Sonstige Vermögenswerte	1.050,2	1.079,8	1.315,0
Kurzfristige Vermögenswerte	1.577,4	1.704,8	2.179,7
Summe Aktiva	11.897,4	12.068,5	12.271,0
<i>Stichtagskurs [EUR/USD]</i>	1,1146	1,0893	1,2155
Mio. USD	30.6.2016	31.12.2015	31.12.2014*
	(ungeprüft)	(ungeprüft)**	(ungeprüft)**
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	149,7	149,7	135,2
Kapitalrücklagen	1.821,1	1.821,1	2.243,6
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.645,6	3.805,8	2.967,7
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-340,7	-288,3	-284,8
Eigenkapital der Aktionäre der Hapag-Lloyd AG	5.275,7	5.488,3	5.061,7
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	7,6	8,5	6,4
Eigenkapital	5.283,3	5.496,8	5.068,1
Finanzschulden	4.264,6	4.256,3	4.518,1
Sonstige Schulden	2.349,5	2.315,4	2.684,8
Summe Passiva	11.897,4	12.068,5	12.271,0

* 31.12.2014: Angepasste Werte infolge der Kaufpreisallokation

** Die USD-Beträge ergeben sich aus der Umrechnung des geprüften Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd AG in EUR.

Zum 31. Dezember 2015 betrug das Eigenkapital des Hapag-Lloyd Konzerns USD 5.497 Mio. Der Anstieg gegenüber dem Geschäftsjahr 2014 resultiert insbesondere aus dem Konzernergebnis des Jahres sowie dem im November 2015 erfolgten Börsengang.

Die im Konzernabschluss 2015 der Hapag-Lloyd ausgewiesenen immateriellen Vermögenswerte, einschließlich des Goodwills, resultieren aus den Akquisitionstätigkeiten der vergangenen Jahre, wie aus der in 2014 erfolgten Übernahme der Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV.

Der Anstieg des maritimen Vermögens im Vergleich zum Konzernabschluss 2014 resultiert aus den im Geschäftsjahr 2015 getätigten Investitionen in Schiffe und Container.

Trotz dieser Investitionen konnte die Nettoverschuldung auf US-Dollarbasis konstant gehalten werden.

Darstellung wesentlicher Konzernbilanz-Kennzahlen der der UASC S.A.G.

Mio. USD	30.6.2016 (ungeprüft)	31.12.2015 (geprüft)	31.12.2014 (geprüft)
Aktiva			
Geschäfts- oder Firmenwerte	18,0	16,1	2,5
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	0,0	0,0	0,0
Schiffe	4.328,3	3.595,2	2.609,6
Container	809,3	809,1	689,6
Sonstige Sachanlagen	156,9	415,1	693,1
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	187,0	192,4	175,5
Sonstige Vermögenswerte	12,0	57,3	57,2
Langfristige Vermögenswerte	5.511,5	5.085,2	4.227,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	552,4	672,7	1.017,8
Sonstige Vermögenswerte	510,0	577,3	649,6
Kurzfristige Vermögenswerte	1.062,4	1.250,0	1.667,4
Summe Aktiva	6.573,9	6.335,2	5.894,9

Mio. USD	30.6.2016 (ungeprüft)	31.12.2015 (geprüft)	31.12.2014 (geprüft)
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	1.870,3	1.870,3	1.870,3
Kapitalrücklagen	261,5	261,5	661,4
Bilanzverlust	-206,6	0,0	0,0
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-45,8	-25,9	-92,0
Eigenkapital der Aktionäre der Muttergesellschaft	1.879,4	2.105,9	2.439,7
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	8,5	10,3	21,3
Eigenkapital	1.887,9	2.116,2	2.461,0
Finanzschulden	4.063,4	3.623,1	2.719,7
Sonstige Schulden	622,6	595,9	714,2
Summe Passiva	6.573,9	6.335,2	5.894,9

Zum 31. Dezember 2015 betrug das Konzerneigenkapital der UASC USD 2.116 Mio. Der Rückgang gegenüber dem Geschäftsjahr 2014 resultiert insbesondere aus dem negativen Konzernergebnis des Jahres 2015.

Im Konzernabschluss der UASC werden im Gegensatz zu Hapag-Lloyd nur geringe immaterielle Vermögenswerte ausgewiesen, da die UASC in den vergangenen Jahren keine nennenswerten Übernahmen getätigt hat.

Der Anstieg des maritimen Vermögens im Vergleich zum Konzernabschluss 2014 resultiert aus den im Geschäftsjahr getätigten umfangreichen Investitionen in Großschiffe und damit einhergehend in Container mit einem Gesamtvolumen von über USD 1,0 Mrd. Die Anzahlungen für das aktuell bestehende Orderbuch sowie die Ablieferungen von weiteren Schiffsbestellungen führte auch im laufenden Geschäftsjahr bereits zu einer weiteren Erhöhung des Anlagevermögens von rund USD 500 Mio. zum 30. Juni 2016. Korrespondierend zu den getätigten Investitionen der UASC hat sich die Nettoverschuldung erhöht.

Auf Basis der vorgenannten Bilanzkennzahlen ergeben sich die angewandten Bewertungsparameter wie folgt:

Überleitung Bewertungsmethoden zum 31.12.2015

Stichtagskurs [EUR/USD]	1.0893				
Mio. USD	Hapag-Lloyd (ungeprüft) *	UASC (geprüft)	summiert	Hapag-Lloyd Anteile in %	UASC Anteile in %
Eigenkapital	5.497	2.116	7.613	72,2%	27,8%
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.755	16	1.771		
Eigenkapital adjustiert um Geschäfts- oder Firmenwerte	3.742	2.100	5.842	64,1%	35,9%
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.499	0	1.499		
Eigenkapital adjustiert um gesamte immaterielle Vermögenswerte	2.243	2.100	4.343	51,6%	48,4%

* Die USD-Beträge ergeben sich aus der Umrechnung des geprüften Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd AG in EUR.

Das im BCA vereinbarte Wertverhältnis zwischen Hapag-Lloyd (72 %) und UASC (28 %) wurde auf Basis der zum Zeitpunkt der Verhandlung vorliegenden Finanzkennzahlen zum 31. Dezember 2015 festgelegt. Der Vollständigkeit halber werden nachfolgend aber auch die Bewertungsparameter auf Basis der Halbjahresabschlüsse zum 30. Juni 2016 dargestellt. Auf Basis dieser Finanzkennzahlen errechnet sich folgendes Wertverhältnis:

Überleitung Bewertungsmethoden zum 30.06.2016

Stichtagskurs [EUR/USD]	1.1146				
Mio. USD	Hapag-Lloyd (ungeprüft)	UASC (ungeprüft)	summiert	Hapag-Lloyd Anteile in %	UASC Anteile in %
Eigenkapital	5.283	1.888	7.171	73,7%	26,3%
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.755	18	1.773		
Eigenkapital adjustiert um Geschäfts- oder Firmenwerte	3.528	1.870	5.398	65,4%	34,6%
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.457	0	1.457		
Eigenkapital adjustiert um gesamte immaterielle Vermögenswerte	2.071	1.870	3.941	52,6%	47,4%

Aus den Wertrelationen unter Berücksichtigung des Goodwills und der sonstigen immateriellen Vermögenswerte (aber ohne Synergie-Überlegungen) ergeben sich mögliche Wertbandbreiten von 52,6 % bis 73,7 % für Hapag-Lloyd und von 26,3 % bis 47,4 % für UASC. Aus den aufgeführten Wertrelationen ergeben sich auch zum 30. Juni 2016 keine Hinweise, dass die auf Basis der Buchwerte des Eigenkapitals zum 31. Dezember 2015 vereinbarte Wertrelation nicht angemessen sein könnte bzw. eine andere Bewertungsmethode heranzuziehen ist.

Insbesondere war, wie bereits im Vorstandsbericht ausgeführt, eine Bewertung auf Grundlage des Ertragswert- oder DCF-Verfahrens nach Maßgabe des Standards IDW S 1 weder rechtlich geboten, noch wäre eine solche Bewertung den von Hapag-Lloyd mit der Transaktion vornehmlich verfolgten Zielen angemessen gewesen. Treiber der Transaktion aus Sicht der Gesellschaft ist nämlich vor allem das Interesse am Erwerb der Substanz der UASC, die insbesondere in der jungen, modernen und hocheffizienten Flotte der UASC liegt, durch welche die Flotte der Gesellschaft optimal ergänzt wird (vgl. dazu im Einzelnen unten Ziff. IV.). Die gezielten Investitionen in die Erneuerung und Verjüngung der Flotte zur Steigerung der Produktivität und Effizienz ist ein wesentlicher Hebel, um die Unternehmensrentabilität deutlich zu steigern. Im Rahmen des Projekts „Close the Cost Gap“ ist die wertsteigernde Investition ein wesentlicher Bestandteil der Unternehmensstrategie der Hapag-Lloyd. Da oftmals zwischen der Bestellung und Ablieferung neuer Schiffe ein Zeitraum von zwei bis drei Jahren liegt, in denen sich die Marktlage verändern kann, sind solche Investitionen mit einem Risiko aufgrund der langen Lieferzeiten verbunden. Die hochmodernen und effizienten Großschiffe von UASC hingegen sind bis auf zwei Schiffe zum Zeitpunkt des Vollzugs der Transaktion bereits vollständig ausgeliefert und können unmittelbar in dem Netzwerk der Hapag-Lloyd und ihre Allianzpartner zur Hebung von Synergien betrieben werden.

Bei der Bewertung stand die Ertragskraft der UASC auf Stand-alone-Basis daher nicht im Vordergrund. Maßgeblich für die Bestimmung der relevanten Wertrelation war vielmehr die Frage, inwieweit mit dem durch die Transaktion ermöglichten Einsatz der Vermögenswerte der UASC eine Wertsteigerung für die Aktionäre der Hapag-Lloyd erzielt werden kann. Neben den durch Erwerb der UASC-Flotte und der Integration des operativen Geschäftes erzielbaren erheblichen Synergien hat der Erwerb der UASC insbesondere auch zur Folge, dass aufgrund der Größe und des Alters des Anlagevermögens in den nächsten Jahren voraussichtlich nur ein geringer Investitionsbedarf bei Hapag-Lloyd bestehen wird. Darüber hinaus hat es sich in den Verhandlungen mit UASC vor dem Hintergrund der seit Jahren extrem hohen Volatilität der Containerschiffahrtmärkte nicht als realistisch erwiesen, sich für wesentliche Planungsgrößen (wie etwa Frachtrate, Bunkerpreis, Transportvolumen und USD-Kurs) auf einheitliche Annahmen zu Zwecken der Bestimmung der relativen Wertrelation zu verständigen.

Zur Absicherung des auf Basis der Bilanzkennzahlen zum 31. Dezember 2015 vereinbarten Wertverhältnisses haben die Zusammenschlussparteien im BCA, wie oben unter Ziff. I.1.e) dargestellt, zu bestimmten relevanten Stichtagen Zusicherungen in Bezug auf Mindest-Eigenkapital bzw. Mindest-Barmittel bei gleichzeitig einzuhaltenden Höchst-Finanzschulden vereinbart. Durch diese Zusicherungen wird eine denkbare unterschiedliche Wertentwicklung der beiden Zusammenschlussparteien durch entsprechende Nachschusspflichten der jeweiligen Kontrollierenden Aktionäre abgesichert.

III. Ergänzende Darstellung wesentlicher Finanzkennzahlen aus den summierten Konzernabschlüssen der Hapag-Lloyd und der UASC

Die nachfolgend zu Informationszwecken zusammengestellten ergänzenden Finanzkennzahlen stellen keinen Konzernabschluss oder Pro-Forma Konzernabschluss des zusammengeführten Unternehmens dar, sondern zeigen lediglich ein summiertes Bild von

Hapag-Lloyd und UASC. Ein Konzernabschluss wurde bislang und wird vor Vollzug der Transaktion nicht erstellt; insbesondere wurden die Zeitwerte der von Hapag-Lloyd zu erwerbenden Vermögenswerte und Schulden zur Durchführung einer Kaufpreisallokation noch nicht nach den Vorschriften des IFRS 3 bestimmt.

Darstellung wesentlicher Bilanzkennzahlen 31.12.2015

<i>Stichtagskurs [EUR/USD]</i>	1,0893		
Mio. USD	Hapag-Lloyd	UASC	summiert
	<i>(ungeprüft) *</i>	<i>(geprüft)</i>	
Aktiva			
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.754,6	16,1	1.770,7
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.499,2	0,0	1.499,2
Schiffe	5.264,0	3.595,2	8.859,2
Container	1.114,6	809,1	1.923,7
Sonstige Sachanlagen	313,6	415,1	728,7
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	355,7	192,4	548,1
Sonstige Vermögenswerte	62,0	57,3	119,3
Langfristige Vermögenswerte	10.363,7	5.085,2	15.448,9
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	625,0	672,7	1.297,7
Sonstige Vermögenswerte	1.079,8	577,3	1.657,1
Kurzfristige Vermögenswerte	1.704,8	1.250,0	2.954,8
Summe Aktiva	12.068,5	6.335,2	18.403,7

<i>Stichtagskurs [EUR/USD]</i>	1,0893		
Mio. USD	Hapag-Lloyd	UASC	summiert
	<i>(ungeprüft) *</i>	<i>(geprüft)</i>	
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	149,7	1.870,3	2.020,0
Kapitalrücklagen	1.821,1	261,5	2.082,6
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.805,8	0,0	3.805,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-288,3	-25,9	-314,2
Eigenkapital der Aktionäre der Muttergesellschaft	5.488,3	2.105,9	7.594,2
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	8,5	10,3	18,8
Eigenkapital	5.496,8	2.116,2	7.613,0
Finanzschulden	4.256,3	3.623,1	7.879,4
Sonstige Schulden	2.315,4	595,9	2.911,3
Summe Passiva	12.068,5	6.335,2	18.403,7

* Die USD-Beträge ergeben sich aus der Umrechnung des geprüften Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd AG in EUR.

Die summierte Bilanzsumme der beiden Unternehmen beträgt mehr als USD 18 Mrd. Die zur Erzielung von Skalen- und Effizienzgewinnen notwendigen maritimen Vermögenswerte machen mehr als 50 % der summierten Bilanzsumme aus. In den kommenden Jahren besteht auf Grund der Größe und des Alters des Anlagevermögens voraussichtlich nur ein geringer Investitionsbedarf.

Der voraussichtlich geringe zukünftige Investitionsbedarf ermöglicht es, die aus der Realisierung der erwarteten Synergieeffekte generierten Finanzmittel in wesentlichen Teilen zur Reduzierung der im Zuge der Transaktion gestiegenen Finanzschulden heranzuziehen.

Darstellung wesentlicher operativer Kennzahlen Geschäftsjahr 2015

Durchschnittskurs [EUR/USD]	1,1100 Hapag-Lloyd (ungeprüft) *	UASC (geprüft)	summiert
Umsatzerlöse [Mio. USD]	9.814,4	3.317,8	13.132,2
EBITDA [Mio. USD]	922,4	-68,2	854,2
Bereinigtes EBITDA [Mio. USD]	922,4	32,8	955,2
EBIT [Mio. USD]	406,7	-298,7	108,0
Konzernergebnis [Mio. USD]	126,4	-384,3	-257,9

* Die USD-Beträge ergeben sich aus der Umrechnung des geprüften Konzernabschlusses der Hapag-Lloyd AG in EUR.

Die UASC erstellt ihre Gewinn- und Verlustrechnung nach dem Umsatzkostenverfahren, Hapag-Lloyd berichtet nach dem Gesamtkostenverfahren. Ein direkter Vergleich der einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung ist daher vor Anpassung der Berichtsformate nicht möglich.

Die summierten Umsatzerlöse des vergangenen Geschäftsjahres der beiden Unternehmen betragen mehr als USD 13 Mrd. Das summierte EBITDA beträgt USD 854 Mio. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass UASC Einmalbelastungen aus der Bewertung von Commodity Optionsgeschäften zu verzeichnen hatte. Ohne diese Einmalbelastung beträgt das summierte EBITDA der beiden Gesellschaften USD 955 Mio.

Zum 30. Juni 2016 ergibt sich die folgende summierte Darstellung auf Basis der ungeprüften Halbjahresabschlüsse der Hapag-Lloyd und der UASC:

Darstellung wesentlicher Bilanzkennzahlen 30.06.2016

<i>Stichtagskurs [EUR/USD]</i>	1,1146		
Mio. USD	Hapag-Lloyd	UASC	summiert
	<i>(ungeprüft) *</i>	<i>(ungeprüft)</i>	
Aktiva			
Geschäfts- oder Firmenwerte	1.754,6	18,0	1.772,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.457,2	0,0	1.457,2
Schiffe	5.211,6	4.328,3	9.539,9
Container	1.063,6	809,3	1.872,9
Sonstige Sachanlagen	415,8	156,9	572,7
Nach der Equity-Methode einbezogene Unternehmen	346,2	187,0	533,2
Sonstige Vermögenswerte	71,0	12,0	83,0
Langfristige Vermögenswerte	10.320,0	5.511,5	15.831,5
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	527,2	552,4	1.079,6
Sonstige Vermögenswerte	1.050,2	510,0	1.560,2
Kurzfristige Vermögenswerte	1.577,4	1.062,4	2.639,8
Summe Aktiva	11.897,4	6.573,9	18.471,3

<i>Stichtagskurs [EUR/USD]</i>	1,1146		
Mio. USD	Hapag-Lloyd	UASC	summiert
	<i>(ungeprüft) *</i>	<i>(ungeprüft)</i>	
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	149,7	1.870,3	2.020,0
Kapitalrücklagen	1.821,1	261,5	2.082,6
Erwirtschaftetes Konzerneigenkapital	3.645,6	-206,6	3.439,0
Kumuliertes übriges Eigenkapital	-340,7	-45,8	-386,5
Eigenkapital der Aktionäre der Muttergesellschaft	5.275,7	1.879,4	7.155,1
Anteile nicht beherrschender Gesellschafter	7,6	8,5	16,1
Eigenkapital	5.283,3	1.887,9	7.171,2
Finanzschulden	4.264,6	4.063,4	8.328,0
Sonstige Schulden	2.349,5	622,6	2.972,1
Summe Passiva	11.897,4	6.573,9	18.471,3

* Die USD-Beträge ergeben sich aus der Umrechnung des ungeprüften Halbjahresabschlusses der Hapag-Lloyd AG in EUR

Die summierte Darstellung der operativen Kennzahlen stellt sich wie folgt dar:

Darstellung wesentlicher operativer Kennzahlen H1 2016

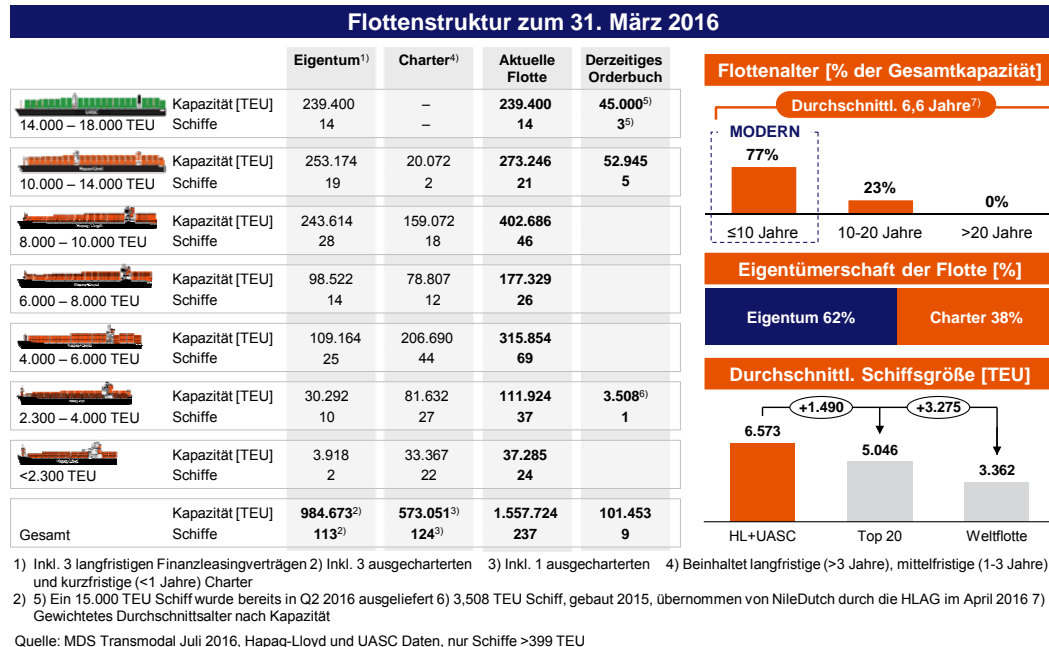
Durchschnittskurs [EUR/USD]	1,1127 Hapag-Lloyd (ungeprüft)	UASC (ungeprüft)	summiert
Umsatzerlöse [Mio. USD]	4.212,2	1.532,4	5.744,6
EBITDA [Mio. USD]	218,8	3,4	222,2
EBIT [Mio. USD]	-44,2	-132,2	-176,4
Konzernergebnis [Mio. USD]	-158,1	-201,1	-359,2

IV. Darstellung der kombinierten Schiffsflotte von Hapag-Lloyd und UASC

Zum 31. März 2016 umfasste die Flotte von Hapag-Lloyd insgesamt 175 Containerschiffe mit einer Stellplatzkapazität von TEU 955.485. Basierend auf der Stellplatzkapazität befanden sich rund 55 % der Flotte in Eigenbesitz. Das Durchschnittsalter der Schiffe betrug (kapazitätsgewichtet) 8,1 Jahre. Mit TEU 5.460 lag die durchschnittliche Schiffsgröße der Flotte des Hapag-Lloyd Konzerns um rund 7 % über dem vergleichbaren Durchschnittsniveau der zwanzig größten Containerlinienreedereien und um rund 66 % über der durchschnittlichen Schiffsgröße der Weltflotte.

Zum 31. März 2016 betrieb UASC eine Flotte von 62 eigenen und gecharterten Schiffen einschließlich überaus großer Containerschiffe der sogenannten Klasse A19, die als eine der effizientesten und umweltfreundlichsten Schiffklassen der Welt angesehen wird. Diese Schiffe, die gemessen am tatsächlichen Aufnahmevermögen als die größten Containerschiffe gelten, haben gleichzeitig einen sehr geringen CO₂-Ausstoß pro TEU. Die größte Auslastung dieser ökoeffizienten Klasse wurde im Dezember 2015 mit der zu dieser Zeit höchsten Ladung von TEU 18.601 an Bord der M.V. Al Muraykh erreicht.



Das kombinierte Unternehmen wird mit einer Transportkapazität von rund TEU 1,6 Mio. und einem erwarteten Marktanteil von rund 7 % die Marktposition als fünftgrößte Containerlinienreederei der Welt einnehmen und nur knapp hinter der viertgrößten Reederei (COSCO) mit einer Transportkapazität von ebenfalls rund TEU 1,6 Mio. rangieren (Berechnung auf Basis der Flotten zum 31. März 2016).



Die Flotte des kombinierten Unternehmens wird ein Durchschnittsalter von 6,6 Jahren und eine Durchschnittsgröße der Schiffe von TEU 6.573 aufweisen (Berechnung auf Basis der Flotten zum 31. März 2016). Damit wird die kombinierte Flotte deutlich jünger sowie im Durchschnitt deutlich größer als die Flotte der Hapag-Lloyd vor dem Zusammenschluss sein, die ein Durchschnittsalter von 8,1 Jahren und eine Durchschnitts-Stellplatzkapazität von TEU 5.460 hat. Die Durchschnitts-Schiffsgröße der kombinierten Flotte ist ungefähr 30 % größer als die durchschnittliche Flottengröße der größten 20 Containerreedereien und über 90 % größer als die der Weltflotte.

Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befinden sich 62 % der kombinierten Flotte im Eigenbesitz. In der Größenklasse über TEU 10.000 bis TEU 18.000 wird das kombinierte Unternehmen sogar 94 % der Schiffe im Eigenbesitz haben und acht weitere Schiffe im Orderbuch, von denen ein Schiff bereits ausgeliefert wurde und weitere in den kommenden Monaten folgen werden.

Die Schiffe der UASC Klasse A19 sind vorbereitet für die Nutzung von flüssigem Erdgas (LNG) als Treibstoff. Die Klassifikationsgesellschaft DNV GL hat die UASC-Containerfrachter der Klassen A19 nach dem Klassezeichen „LNG Ready“ zertifiziert. Damit wird das kombinierte Unternehmen zukünftig ausgezeichnet aufgestellt sein, um die Anforderungen der Zukunft bezüglich Emissionen und Brennstoffarten zu erfüllen.

Zeitplan der Schiffsauslieferungen 2015-2017						
Schiff	2015		2016e		2017e	
	H1	H2	H1	H2	H1	
18.000 TEU Schiffe						
 Kapazität [TEU]	18.000	54.000	36.000	-	-	
Schiffe	1	3	2	-	-	
15.000 TEU Schiffe						
 Kapazität [TEU]	45.000	15.000	60.000 ¹⁾	30.000 ²⁾	-	
Schiffe	3	1	4 ¹⁾	2 ²⁾	-	
10.500 TEU Schiffe						
 Kapazität [TEU]	-	-	-	21.000	31.500	
Schiffe	-	-	-	2	3	
9.300 TEU Schiffe						
 Kapazität [TEU]	37.200	9.300	-	-	-	
Schiffe	4	1	-	-	-	
3.500 TEU Schiffe						
 Kapazität [TEU]	-	-	7.000	-	-	
Schiffe	-	-	2	-	-	
Gesamt	Kapazität [TEU]	100.200	78.300	103.000¹⁾	51.000²⁾	31.500
	Schiffe	8	5	8¹⁾	4²⁾	3

1) Ein 15.000 TEU Schiff wurde bereits in Q2 2016 ausgeliefert

2) Die Auslieferung der beiden letzten 15.000 TEU Schiffe wird sich in das Jahr 2017 verschieben

Damit sichert sich Hapag-Lloyd die besonders für den Fernost Verkehr nötigen Großschiffe, um im Schifffahrtmarkt konkurrenzfähig zu bleiben und niedrige Transportkosten per Container zu erzielen. Hapag-Lloyd hatte schon vor dem angestrebten Zusammenschluss mit der UASC die Notwendigkeit der Investition in größere Schiffsklassen erkannt. Mit den getätigten Investitionen von UASC in diese Schiffsklassen müssen in den kommenden Jahren vorerst keine weiteren Investitionen in Schiffsklassen von dem kombinierten Unternehmen getätigt werden. Diese Investitionen hätte Hapag-Lloyd andernfalls allein tätigen müssen.

Durch den Zusammenschluss wird Hapag-Lloyd über eine der modernsten und größten Schiffflotten der Branche auf allen wesentlichen Fahrtgebieten verfügen und daher von sehr wettbewerbsfähigen Transportkosten pro Stellplatz profitieren.

V. Fazit

Auf Grundlage der geschilderten relativen Bewertung der Hapag-Lloyd und der UASC und der zur Absicherung dieses Wertverhältnisses vereinbarten finanziellen Zusagen der Zusammenschlussparteien und ihrer Kontrollierenden Aktionäre wird die vereinbarte Wertrelation von 72,0 % (Hapag-Lloyd) zu 28,0 % (UASC) nach Überzeugung des Vorstands auch im Zeitpunkt der Ausübung des genehmigten Kapitals zu einer angemessenen Gegenleistung für die als Sacheinlage zu erbringenden Leistung führen. Dies gilt auch auf Basis der erst kürzlich veröffentlichten jeweiligen Buchwerte des Eigenkapitals zum 30. Juni 2016 der Hapag-Lloyd und der UASC.

Hamburg, im August 2016

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft

Der Vorstand