

**Ordentliche Hauptversammlung
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft
am 26. August 2016**

Rede

Rolf Habben Jansen

Vorstandsvorsitzender

Hapag-Lloyd AG, Hamburg

- Es gilt das gesprochene Wort -

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Aktionärinnen und Aktionäre, liebe Gäste,

im Namen des gesamten Vorstands der Hapag-Lloyd AG heiÙe ich Sie herzlich willkommen zur ersten ordentlichen Hauptversammlung nach dem Börsengang im vergangenen Jahr. Dies ist ein besonderer Tag für uns. Denn Hapag-Lloyd war schon einmal an der Börse notiert – von 1970 bis 2002. Jetzt sind wir wieder dorthin zurückgekehrt und sind stolz, dass wir seit November wieder auf dem Kurszettel stehen. Es freut uns, dass Sie heute so zahlreich in Hamburg erschienen sind.

Die ursprünglich für den 1. Juni geplante Hauptversammlung mussten wir kurzfristig absagen. Dies geschah aus gutem Grund: Hapag-Lloyd und United Arab Shipping Company (UASC) haben vor wenigen Wochen eine Zusammenschlussvereinbarung, ein sogenanntes Business Combination Agreement oder kurz BCA unterzeichnet. Das ist eine gute Nachricht für Hapag-Lloyd, eine gute Nachricht für Hamburg, und eine gute Nachricht für Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre. Aufgrund dieser Entwicklungen hatten sich neue Anforderungen an die Tagesordnung der Hauptversammlung ergeben, die bei einer Durchführung am 1. Juni auf Grund aktienrechtlicher Vorgaben und Fristen nicht mehr hätten berücksichtigt werden können. Ich danke Ihnen für Ihr Verständnis.

Vor rund neun Monaten haben wir in Frankfurt das Börsenparkett betreten – und Sie werden sich erinnern, dass es angesichts eines überaus schwierigen Umfelds kein leichter Weg dorthin war. Der Börsengang ermöglicht es Hapag-Lloyd, die Wachstumschancen in unserer Branche besser zu nutzen. Insgesamt konnten wir einen Bruttoerlös von rund 265 Millionen Euro erzielen. Ohne die Unterstützung unserer Aktionärinnen und Aktionäre hätten wir diesen wichtigen Schritt nicht gehen können. Deshalb danke ich Ihnen im Namen aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

von Hapag-Lloyd. Ich kann Ihnen versichern, dass meine Kollegen und ich – und unsere gesamte Belegschaft – jeden Tag hart dafür arbeiten, Ihr Vertrauen in uns auch zukünftig zu rechtfertigen.

Meine Damen und Herren, am 27. Mai 1847, wurde die „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actiengesellschaft“ von hanseatischen Kaufleuten hier in Hamburg gegründet. Ich denke, dass die Gründungsväter damals nicht ahnten, dass dieses Unternehmen mehr als 150 Jahre später zu den bedeutendsten internationalen Reedereien zählen würde.

Heute ist Hapag-Lloyd die größte deutsche Containerlinienreederei und hat auch international eine führende Marktposition. Unser Kerngeschäft ist der Transport von Containern über See, aber auch von Tür zu Tür. Zum 31. Dezember 2015 verfügten wir über 177 Containerschiffe. Gleichzeitig hatten wir 366 Büros in 118 Ländern und konnten unseren über 25.000 weltweiten Kunden den Zugang zu einem globalen Netzwerk von 121 Diensten anbieten.

Auf dieser Hauptversammlung werde ich über das vergangene Geschäftsjahr berichten und Ihnen einen Ausblick auf die Zukunft und die nächsten strategischen Schritte geben. Vor allem aber möchte ich Ihnen die Vorteile erläutern, die für Hapag-Lloyd durch den Zusammenschluss mit UASC entstehen.

Zunächst der Blick zurück: 2015 war ein ausgesprochen herausforderndes Jahr. Weltpolitisch und makroökonomisch war das Jahr gekennzeichnet von vielfältigen Konflikten und Krisenherden, von gebremstem Wachstum in China und Lateinamerika sowie großer Volatilität an den Börsen. Diese externen Faktoren haben die Entwicklung der globalen Wirtschaft vor allem im zweiten Halbjahr des vergangenen Jahres gekennzeichnet. Das beeinflusste natürlich auch die Geschäftstätigkeit von Hapag-Lloyd und der gesamten weltweiten maritimen

Transportbranche, vor allem durch erhöhten Wettbewerbsdruck und in Konsequenz auch weiter fallenden Frachtraten. Unser Geschäftsjahr war geprägt durch die operative Integration der in 2014 übernommenen Containerschiffahrtsaktivitäten der CSAV, der Umsetzung unserer Kosteneinsparungs- und Effizienzprogramme sowie dem erfolgreichen Börsengang im November.

Hapag-Lloyd hat das Geschäftsjahr 2015 mit einem guten Ergebnis abschließen können. Konsequenterweise haben wir unsere strategischen Projekte und Maßnahmen umgesetzt und im Konzern erstmals seit 2010 wieder einen Jahresüberschuss erzielt. Auch im Vergleich zu unseren Wettbewerbern haben wir das Jahr gut abgeschlossen. Lassen Sie mich auf die wesentlichen Finanzkennzahlen etwas genauer eingehen. Bedingt durch die erstmalige Einbeziehung der CSAV Aktivitäten für das volle Geschäftsjahr, ist ein Vergleich der Finanzkennzahlen 2015 mit 2014 allerdings nur eingeschränkt möglich.

Unsere **Transportmenge** stieg im Vergleich zum Geschäftsjahr 2014 von 5,9 Millionen TEU auf 7,4 Millionen TEU. Das entspricht einem prozentualen Anstieg von 25,3 Prozent – und resultiert aus den Mengen der CSAV-Aktivitäten. Auf vergleichbarer Basis, das heißt unter Berücksichtigung eines kombinierten Transportvolumens bereits für 2014, ergibt sich ein Rückgang des Transportvolumens um 3,6 Prozent. Insgesamt blieb die Entwicklung der Transportmengen eher schwach, vorwiegend aufgrund der rückläufigen konjunkturellen Entwicklung in Lateinamerika und China.

Im Geschäftsjahr 2015 betrug die **durchschnittliche Frachtrate** 1.225 US Dollar pro TEU und lag damit um 202 US Dollar pro TEU oder 14,2 Prozent unter Vorjahr. Auf einer vergleichbaren Basis hätte die durchschnittliche Frachtrate für 2014 bei 1.369 US Dollar per TEU gelegen. Hieraus ergibt sich ein Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate um 144 US Dollar pro TEU beziehungsweise 10,5 Prozent. Ursache für den deutlich niedrigeren Wert im Vergleich zum Vorjahr war, dass die erstmals

einbezogenen CSAV-Mengen insgesamt ein niedrigeres Frachtratenniveau aufwiesen. Außerdem sanken die Frachtraten auch infolge des gesunkenen Bunkerpreises – und das in einem insgesamt schwierigen Marktumfeld.

Der **Umsatz** stieg im vergangenen Geschäftsjahr gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum von 6,8 Milliarden um knapp 30 Prozent oder 2 Milliarden Euro auf 8,8 Milliarden Euro an. Ursache war auch hier die gestiegene Transportmenge durch die Übernahme der CSAV-Aktivitäten – außerdem ein deutlich stärkerer durchschnittlicher US-Dollar Wechselkurs gegenüber dem Euro.

Unsere **Transportaufwendungen** erhöhten sich 2015 um 1,2 Milliarden auf 7,3 Milliarden Euro. Ursächlich für diese Entwicklung waren die infolge der Übernahme der CSAV-Aktivitäten gestiegenen Transportvolumina, die vor allem zu einem Anstieg der Aufwendungen für bezogene Leistungen führten. Insgesamt erhöhten sich die Transportaufwendungen mit 19,8 Prozent im Geschäftsjahr 2015 jedoch deutlich geringer als der Umsatz.

Neben der Realisierung von Kosteneinsparungs- und Synergieeffekten war einer der Hauptgründe hierfür der deutlich gesunkene **Bunkerpreis**, der trotz des Einbezugs der CSAV-Aktivitäten zu einem Rückgang der Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um 294,4 Millionen Euro im Vergleich zur entsprechenden Vorjahresperiode führte. Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus den um rund 46 Prozent gesunkenen Bunkerverbrauchspreisen sowie Kosteneinsparungen aufgrund erhöhter Bunkereffizienz.

Ein Ausdruck unserer gestiegenen Wettbewerbsfähigkeit, der Realisierung von Synergien sowie der Erfolge der initiierten Kosteneinsparungs- und Effizienzmaßnahmen, ist die wechselkursbereinigte Entwicklung der **Kosten pro transportiertem Container in US-Dollar**. Diese konnten wir im vergangenen Jahr

signifikant senken. Mit 1.089 US Dollar pro TEU lagen sie mehr als 20 Prozent unter dem Wert des Vorjahres.

Der **Personalaufwand** erhöhte sich im Geschäftsjahr 2015 um 20 Prozent auf 484 Millionen Euro. Im Vorjahr hatte er 403 Millionen Euro betragen. Ursache hierfür war die höhere durchschnittliche Mitarbeiteranzahl in Folge der Übernahme der CSAV-Aktivitäten.

Im Geschäftsjahr 2015 betragen die **Abschreibungen** 465 Millionen Euro – gegenüber 482 Millionen Euro im Vorjahr.

Das **operative Konzernergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen, kurz EBITDA**, betrug im vergangenen Geschäftsjahr 831 Millionen Euro. Die entsprechende Marge betrug 9,4 Prozent. **Das operative Ergebnis vor Zinsen und Steuern, kurz EBIT**, belief sich auf 366 Millionen Euro und konnte so um knapp 750 Millionen Euro verbessert werden. Damit haben wir trotz eines herausfordernden Branchenumfeldes den Renditeabstand zum Branchenführer deutlich verringern können – und wir haben auch die Margenziele erreicht, die wir uns im Zuge des Börsengangs gesetzt hatten.

Für das Geschäftsjahr 2015 ergab sich ein **Zinsergebnis** in Höhe von minus 227 Millionen Euro. Der Vorjahreswert hatte minus 210 Millionen Euro betragen.

Das **Konzernergebnis** belief sich auf rund 114 Millionen Euro. Somit haben wir im vergangenen Jahr - nach vier aufeinanderfolgenden Geschäftsjahren mit roten Zahlen - wieder ein positives Ergebnis erreicht.

Im Geschäftsjahr 2015 konnten wir in Folge des deutlich gestiegenen Ergebnisses auch einen wesentlich höheren **operativen Cash-Flow** von 572 Millionen Euro generieren. Im Jahr zuvor waren es 377 Millionen Euro. Die Mittelabflüsse aus Investitionstätigkeit beliefen sich insgesamt auf 607 Millionen Euro – im Vorjahr waren es 258 Millionen Euro. Hierin enthalten waren Auszahlungen für Investitionen

in Höhe von 724 Millionen Euro. Diese entfielen auf Schlusszahlungen für fünf abgelieferte 9.300 TEU Schiffe sowie geleistete Anzahlungen für die Bestellungen unserer 10.500 TEU Schiffe. Zudem haben wir in Container investiert. Gegenläufig wirkten Einzahlungen aus dem Verkauf eines Portfolios von alten Schiffen in Höhe von 75 Millionen Euro sowie erhaltene Dividendenzahlungen in Höhe von 39 Millionen Euro.

In 2015 hat Hapag-Lloyd neben dem Börsengang weitere **wesentliche Finanzierungsaktivitäten** vorgenommen. So wurde am 30. Dezember 2015 die in 2017 fällige US Dollar-Anleihe in Höhe eines Teilbetrages von 125 Millionen US Dollar vorzeitig zurückgeführt. Mit dieser Maßnahme werden zukünftig Zinsersparnisse erreicht.

Aus den **Finanzierungstätigkeiten** ergab sich in der Berichtsperiode im Saldo ein Mittelabfluss in Höhe von 177 Millionen Euro – in Vorjahreszeitraum hatte es einen Zufluss von 82 Millionen Euro gegeben.

Bei den **Zahlungsmitteln** ergab sich im Geschäftsjahr 2015 ein Abfluss in Höhe von 212 Millionen Euro. Neben den Zahlungsmitteln in Höhe von 574 Millionen Euro bestanden zum 31. Dezember 2015 nicht in Anspruch genommene freie Kreditlinien in Höhe von 389 Millionen Euro. Diese konnten im Zusammenhang mit dem Börsengang deutlich erhöht werden. So wurde eine unbesicherte Kreditlinie in Höhe von 125 Millionen US Dollar zum 14. Oktober 2015 gewährt. Weiterhin wurde eine bestehende Kreditlinie von 95 Millionen US Dollar auf 200 Millionen US Dollar erhöht.

Inklusive der freien Kreditlinien konnte die **Liquiditätsreserve** des Konzerns von 922 auf 962 Millionen Euro gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht werden.

Die **Finanzschulden** beliefen sich im vergangenen Geschäftsjahr auf 3,9 Milliarden Euro. Im Jahr zuvor hatten sie bei 3,7 Milliarden Euro gelegen.

Die **Nettoverschuldung des Konzerns** erhöhte sich zum Jahresende gegenüber dem Vorjahr von 3 Milliarden auf 3,3 Milliarden Euro. Grund dafür waren insbesondere Stichtagskurseffekte in Höhe von 263 Millionen Euro aufgrund der Veränderung des Dollar/Euro Kurses. Der Nettoverschuldungsgrad verminderte sich auf 66 Prozent – im Jahr zuvor waren es noch 72 Prozent gewesen.

Zum 31. Dezember 2015 betrug die **Bilanzsumme des Konzerns** 11,1 Milliarden Euro und lag um 984 Millionen Euro über dem Wert zum Jahresende 2014. Dieser Anstieg resultiert aus getätigten Investitionen und stichtagsbedingten Wechselkurseffekten infolge des stärkeren US-Dollars.

Den größten Anteil unserer Bilanz stellen unsere Schiffe und Container dar. Das entsprechende **Sachanlagevermögen** stieg im letzten Geschäftsjahr um 968 Millionen auf 6,1 Milliarden Euro. Diese Veränderung beruhte im Wesentlichen auf der Zunahme der Buchwerte der Schiffe um 647 Millionen auf 4,8 Milliarden Euro sowie der Container um 239 Millionen auf eine Milliarde Euro.

Auf der Passivseite erhöhte sich das **Eigenkapital des Konzerns** um 877 Millionen Euro auf 5,0 Milliarden Euro. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf drei Faktoren zurückzuführen: erstens auf das positive Konzernergebnis, zweitens aus der im Rahmen des Börsengangs erfolgten Kapitalerhöhung und drittens auf dem Saldo aus den unrealisierten Gewinnen und Verlusten aus der Währungsumrechnung. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich zum Jahresende auf rund 46 Prozent – zum Jahresende 2014 hatte sie bei rund 41 Prozent gelegen.

Meine Damen und Herren, soweit der Blick zurück auf die Finanzkennzahlen des vergangenen Geschäftsjahres. Insgesamt sind wir mit dem Konzernergebnis von

rund 114 Millionen Euro – angesichts der vielfältigen negativen externen Einflüsse im Jahr 2015 – zufrieden. Nach dem Verlust im Vorjahr wurde 2015 zwar wieder ein positives Konzernergebnis erzielt, das aktuelle Marktumfeld bleibt jedoch angespannt. Darüber hinaus würde der Zusammenschluss mit UASC zu Einmalaufwendungen führen. Die Verschuldung würde im kombinierten Unternehmen zunächst ansteigen. Wir schlagen daher vor, den **Bilanzgewinn zur Stärkung der Bilanz auf neue Rechnung vorzutragen**. Innerhalb von sechs Monaten nach dem Closing ist zudem eine Kapitalerhöhung geplant, um das Eigenkapital weiter zu stärken. Die Ausschüttung einer Dividende würde diesem Ziel der Bilanzstärkung zuwiderlaufen .

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, die grundsätzlichen Herausforderungen unserer Branche begleiten uns auch in diesem Jahr. Und so fällt der Blick auf unser **Ergebnis für das erste Halbjahr 2016** leider enttäuschend aus. Keine der großen internationalen Linienreedereien hat im ersten Halbjahr 2016 positive Zahlen melden können. Das verhaltene Wirtschaftswachstum in vielen Teilen der Welt, ein anhaltend scharfer Wettbewerb in der Linienschifffahrt sowie weiter rückläufige Frachtraten haben die Ergebnisentwicklung aller Reedereien negativ beeinflusst. Zwar werden bei Hapag-Lloyd die Kostensenkungsprogramme weiterhin erfolgreich umgesetzt. Auch die Synergien aus dem Zusammenschluss mit CSAV werden planmäßig erreicht. Dies reicht jedoch nicht aus, um den deutlichen Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate vollständig zu kompensieren. Auch wenn wir zu Beginn der Hochsaison in verschiedenen Fahrtgebieten wieder einen leichten Anstieg der Frachtraten verzeichnen konnten, kommt diese Erholung später als wir sie erwartet haben – und sie wird nicht ausreichen, um unsere ursprünglich angepeilten Ziele zu erreichen.

Unter diesen Rahmenbedingungen erwarten wir für das gesamte Geschäftsjahr 2016 eine geringfügige Erhöhung des Transportvolumens. Wir gehen außerdem von einem weiterhin deutlich rückläufigen Bunkerverbrauchspreis und einem deutlichen Rückgang der durchschnittlichen Frachtrate im Vergleich zum Geschäftsjahr 2015 aus. Wir rechnen für 2016 mit einem deutlich niedrigeren EBITDA sowie einem deutlich niedrigeren EBIT im Vergleich zum Vorjahr. Zum jetzigen Zeitpunkt können wir deshalb noch keine Aussage zu einer möglichen Dividende machen. Angesichts des nach wie vor schwierigen Marktes ist es nun umso wichtiger für uns, den Zusammenschluss mit UASC schnellstmöglich umzusetzen. Nach Ihrer Zustimmung sowie den erforderlichen behördlichen Genehmigungen werden wir sofort mit der Integration beginnen.

Meine Damen und Herren, unser vorrangiges strategisches Ziel ist und bleibt ein langfristig profitables Wachstum. Insgesamt wollen wir das operative Ergebnis von Hapag-Lloyd weiter verbessern und die nachhaltige EBITDA-Marge deutlich steigern. Um unsere ehrgeizigen Ziele zu erreichen, haben wir ein umfassendes Maßnahmenpaket erarbeitet und zum Teil bereits umgesetzt.

Im Folgenden möchte ich Ihnen die wichtigsten Maßnahmen etwas detaillierter vorstellen. Rückblickend hat sich insbesondere der **Zusammenschluss mit dem Containergeschäft der chilenischen Reederei CSAV** als richtige strategische Entscheidung erwiesen. Durch die Fusion hat sich unsere Wettbewerbsfähigkeit als eine der führenden globalen Containerlinienreedereien deutlich verbessert. Zudem machte es uns zu einem der Marktführer in den Nord-Süd-Verkehren – zusätzlich zu unserer ohnehin starken Position bei den Ost-West-Verkehren. Im vergangenen Geschäftsjahr war Lateinamerika das wichtigste Fahrtgebiet für Hapag-Lloyd mit einem Anteil am gesamten Transportvolumen von rund 30 Prozent, gefolgt vom Atlantik mit rund 21 Prozent.

Die operative Integration der CSAV-Aktivitäten in die Hapag-Lloyd AG haben wir zum Ende des ersten Halbjahres 2015 abschließen können. Erste signifikante Synergien wurden bereits in 2015 erzielt, ab 2017 wird die Integration für Hapag-Lloyd mit jährlichen Synergien in Höhe von rund 400 Millionen US-Dollar zu Buche schlagen – das sind rund 100 Millionen US Dollar mehr als wir ursprünglich geplant hatten.

Zusätzliche signifikante Ergebnisverbesserungen haben wir durch die Umsetzung der acht Maßnahmen unseres Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsprogramms **„OCTAVE“** erzielen können. In 2015 hat sich dieses Programm bereits mit Einsparungen in Höhe eines dreistelligen Millionenbetrags positiv auf unser Ergebnis ausgewirkt. Aufgrund des Erfolges des „OCTAVE“ Programms wurde im ersten Quartal 2016 das Maßnahmenpaket nochmals intensiviert. Ziel ist es, hierdurch das Kostenniveau weiter zu senken sowie die Erlöse zu erhöhen. Hier erwarten wir zusätzliche Einsparungen mit einem hohen zweistelligen Millionenbetrag.

Ein wichtiger Baustein in unserem Maßnahmenkatalog ist auch unser Programm **„Close the Cost Gap“**, denn 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. Die Effizienz unserer eigenen Flotte steigerten wir im vergangenen Geschäftsjahr unter anderem durch die Indienststellung von insgesamt fünf Containerschiffen mit einer Transportkapazität von jeweils 9.300 TEU. Weitere fünf Containerschiffe mit jeweils 10.500 TEU Transportkapazität haben wir 2015 bei einer südkoreanischen Werft in Auftrag gegeben. Wir erwarten die Auslieferung dieser Schiffe für Ende 2016 bzw. Anfang 2017. Dann sollen sie zunächst im Südamerikaverkehr eingesetzt werden.

Mit dem Projekt **„Compete to Win“** setzt Hapag-Lloyd auf eine Verbesserung des Leistungsangebotes für unsere Kunden, einen größeren Anteil höherwertiger Ladung am Transportvolumen und eine Steigerung der Deckungsbeiträge. Außerdem wollen wir unser globales Servicenetzwerk, unsere starke Präsenz in allen wichtigen

Fahrtgebieten und die Marktführerschaft auf dem Transatlantik sowie in den Verkehren zwischen Nord- und Südamerika besser vermarkten, indem Kunden gezielter angesprochen werden. Nach einer erfolgreichen Testphase des Projektes in 2015 haben wir im Januar dieses Jahres begonnen, die entsprechenden Maßnahmen schrittweise weltweit umzusetzen. Einen ersten positiven Ergebnisbeitrag erwarten wir bereits für das laufende Geschäftsjahr.

Meine Damen und Herren, ein weiterer strategischer Meilenstein für Hapag-Lloyd ist der **bevorstehende Zusammenschluss mit UASC**. Schon Ende des vergangenen Jahres hatten wir Gespräche mit dem Management der UASC aufgenommen, die nach intensiven Verhandlungen zum BCA führten. Nach der erfolgreichen Integration der CSAV ist der Zusammenschluss mit UASC ein ganz entscheidender nächster Schritt. Hapag-Lloyd wird nicht nur größer, sondern auch internationaler und vor allem wettbewerbsfähiger.

Im Folgenden möchte ich Ihnen gerne einige **Informationen zu UASC** und zu den wichtigsten Vorteilen des Zusammenschlusses geben: UASC ist ein weltweit operierendes Containerlinienschiffahrtsunternehmen mit Hauptsitz in Dubai, eine der führenden Containerreedereien in der Golfregion und in angrenzenden Märkten. UASC wurde am 1. Juli 1976 von den Staaten Qatar, Saudi-Arabien, Kuwait, Irak, den Vereinigten Arabischen Emiraten sowie Bahrain gegründet. Die größten Anteilseigner von UASC sind die Qatar Holding mit circa 51 Prozent sowie der Public Investment Fund für das Königreich Saudi-Arabien mit circa 36 Prozent. Außerdem verfügen die Kuwait Investment Authority sowie die Republik Irak über je circa 5 Prozent des Aktienkapitals der UASC. Einen kleineren Anteil halten die Vereinigten Arabischen Emirate sowie Bahrain.

Von einem rein regional tätigen Akteur hat sich UASC ab etwa 2006 zu einer **global positionierten Reederei** entwickelt, die mit einem Marktanteil von 2,8 Prozent derzeit den elften Platz im internationalen Containerschiffahrtsgeschäft belegt.

UASC unterhält derzeit mehr als 185 Repräsentanzen weltweit und bedient die meisten wichtigen Ost-West- und Nord-Süd-Verbindungen, wobei 275 Häfen abgedeckt werden.

UASC betreibt eine **Flotte von 62 eigenen und gecharterten Schiffen**, darunter sechs neu gebaute 19.000 TEU und elf neu gebaute 15.000 TEU Schiffe, die erst vor wenigen Monaten an UASC abgeliefert wurden. Die gemeinsame Flotte wird nach dem Zusammenschluss ein Durchschnittsalter von 6,6 Jahren und eine Durchschnittsgröße der Schiffe von rund 6.600 TEU aufweisen. Damit wird die gemeinsame Flotte deutlich jünger sowie im Durchschnitt deutlich größer als die heutige Flotte der Hapag-Lloyd sein. Junge und größere Schiffe bringen mehr Effizienz mit sich. Die durchschnittliche Schiffsgröße der gemeinsamen Flotte ist ungefähr 30 Prozent größer als die durchschnittliche Schiffsgröße der größten 20 Containerreedereien und über 90 Prozent größer als die der Weltflotte.

Basierend auf den Stellplatzkapazitäten befinden sich **62 Prozent der kombinierten Flotte im Eigentum**. In der Größenklasse über 10.000 TEU werden sogar 94 Prozent der Schiffe im Eigentum der Hapag-Lloyd stehen.

Durch den Zusammenschluss sichern wir uns die **nötigen Großschiffe**, um niedrige Transportkosten per Container zu erzielen. Hapag-Lloyd hatte schon vor den ersten Gesprächen zur angestrebten Transaktion erkannt, dass Zugriff auf die aktuell größte Schiffsklasse notwendig ist. Natürlich war dieser Bedarf an großer Tonnage auch einer der wesentlichen Gründe für den Börsengang im letzten Jahr. Mit den bereits getätigten Investitionen von UASC in diese Schiffsklassen sind seitens Hapag-Lloyd in den kommenden Jahren vorerst aber keine weiteren Investitionen in Großschiffe notwendig.

Mit dem Vollzug des Zusammenschlusses kann Hapag-Lloyd unverzüglich über die Schiffe und Container der UASC verfügen. Durch den Zusammenschluss beider Unternehmen und dem damit verbundenen Verzicht auf weitere Bestellungen wird keinerlei zusätzliche Kapazität in einem ohnehin von Überkapazitäten gekennzeichneten Markt aufgebaut.

Wir wollen die **Fähigkeiten von Hapag-Lloyd und UASC** so kombinieren, dass das Unternehmen den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen der Branche gestärkt entgegentreten kann. Das kombinierte Unternehmen wird mit einer Transportkapazität von rund 1,6 Millionen TEU und einem erwarteten Marktanteil von rund 7 Prozent unter den fünf größten Containerlinienreedereien der Welt liegen. Darüber hinaus führt der Zusammenschluss zu einer noch ausgewogeneren Verteilung der Transportmengen auf alle wesentlichen Fahrtgebiete:

Im Geschäftsjahr 2015 verfügte Hapag-Lloyd über ein globales Netzwerk von 121 Diensten. Diese globale Servicestruktur wird durch die Dienste von UASC optimal ergänzt. Damit bietet das kombinierte Unternehmen seinen Kunden ein führendes Produktangebot und eine noch wettbewerbsfähigere Abdeckung der weltweit wichtigsten Fahrtgebiete. Mit dem Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und UASC wird die Präsenz in den Verbindungen zwischen Asien und Nordeuropa sowie zwischen Asien und Nordamerika deutlich gestärkt – und natürlich auch im Mittleren Osten, wo wir zu einem der Marktführer werden.

Weiterhin können wir durch die Integration der UASC erhebliche Synergiepotenziale erzielen und damit den Unternehmenswert der Hapag-Lloyd nachhaltig steigern. Wir erwarten umfangreiche Synergien unter anderem aus der Optimierung der Netzwerkstruktur und dem Betrieb einer gemeinsamen Schiffsflotte, bei allgemeinen Overheadkosten sowie bei dem gemeinsamen Einkauf von Terminal-, Equipment- und Intermodaldienstleistungen.

Über die Hälfte der geplanten Gesamtsynergien **in Höhe von mindestens 400 Millionen US Dollar** erwarten wir aus der **Optimierung der Netzwerkstruktur und dem Betrieb einer gemeinsamen Schiffsflotte**. Weil wir effizientere und größere Schiffe auf den jeweiligen Diensten einsetzen, sich überlappende Dienste zusammenlegen und die Kapazitätsauslastung der eingesetzten Schiffe optimieren, können wir viele Kosten sparen. Außerdem ist ein nachhaltiges Wachstum ohne zusätzliche kurzfristige Flotteninvestitionen möglich. An einem einfachen Beispiel lässt sich der Netzwerkeffekt gut illustrieren: führen Hapag-Lloyd und UASC bisher auf einem Dienst mit jeweils einem 4.800 TEU Schiff, kann dieser Dienst künftig zum Beispiel mit einem 10.000 TEU Schiff bedient werden - dadurch spart man signifikant Kosten.

Zudem sehen wir **Synergien bei allgemeinen Overheadkosten** - zum Beispiel weil die beiden derzeit bestehenden Konzernzentralen in Hamburg und Dubai zusammengeführt werden. Gleichzeitig werden wir Kosten beispielsweise bei Mieten, Dienstleistern und Versicherungen, bei Beratungs- und weiteren Dienstleistungen einsparen.

Weitere Synergie- und Effizienzgewinne werden wir durch den **gemeinsamen Einkauf von Terminal-, Equipment- und Intermodaldienstleistungen** erzielen. Auch Kosteneinsparungen durch eine bessere Nutzung des in den Regionen verfügbaren Bestands an Containern sind ein Element der geplanten Synergien.

Durch den Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und UASC stärken wir auch maßgeblich die **neu gegründete Allianz THE Alliance**. Die neue Allianz ist wichtig zur Festigung unserer Marktposition. Gemeinsam werden die Partner alle Ost-West-Handelsrouten abdecken. Die Allianz wird - vorbehaltlich der Zustimmung aller relevanten Wettbewerbsbehörden – ihren Betrieb im April 2017 aufnehmen. Die Dauer der Kooperation wurde auf zunächst fünf Jahre festgelegt. Mit dieser Partnerschaft entsteht eines der führenden weltweiten Netzwerke in der

Containerschiffahrt mit etwa 3,5 Millionen TEU beziehungsweise 17 Prozent der weltweiten Flottenkapazität.

Wir erwarten insgesamt, dass wir bereits in 2017 rund ein Drittel der erwarteten Synergien realisieren werden. Wir planen, dass die vollständigen Synergien ab 2019 realisiert werden und so unsere Kosten dauerhaft sinken. Diesen Effekten stehen erwartete Einmalaufwendungen gegenüber, die wir derzeit auf rund 150 Millionen Dollar schätzen. Hierbei handelt es sich sowohl um transaktionsbedingte Kosten als auch um Einmalaufwendungen, die notwendig sind, um die erwarteten Synergien realisieren zu können. Diese Kosten werden voraussichtlich in den Jahren 2016 und 2017 anfallen.

Meine Damen und Herren, dass Hapag-Lloyd künftig über Schiffe mit einer Kapazität von bis zu 19.000 TEU verfügen wird, ist für uns ein wichtiger Schritt nach vorn, da wir so die „Economies of Scale“ dieser Schiffe realisieren können, insbesondere auf dem wichtigen Fahrtgebiet zwischen Asien und Europa. Lassen Sie mich an dieser Stelle aber auch betonen, dass wir nicht daran glauben, dass die grundsätzlichen Herausforderungen unserer Industrie durch Schiffe gelöst werden können, die noch deutlich größer sind. Ich bin überzeugt davon, dass noch größere Schiffe nicht mehr wesentlich dazu beitragen werden, den Bunkerverbrauch und die Stückkosten signifikant zu reduzieren. Denn je größer die Schiffstypen werden, desto kleiner werden die zusätzlichen Skalenvorteile. Insofern macht es aus meiner Sicht für die Containerreedereien keinen Sinn, in noch größere Schiffe zu investieren. Und ich gehe deswegen fest davon aus, dass wir kurz- und mittelfristig keine noch größeren Schiffe als die vorhandenen 20.000 TEU Schiffe sehen werden – auch wenn dies technisch durchaus möglich ist.

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, der Trend zu Großfusionen in der internationalen Containerschiffahrt hat sich in den vergangenen Jahren deutlich beschleunigt. 2005 hatte Hapag-Lloyd erfolgreich mit der kanadischen CP Ships fusioniert und damit seine Marktposition insbesondere im Nordatlantikdienst gesichert. Im Dezember 2014 erfolgte dann der nächste Schritt: Hapag-Lloyd übernahm die weltweiten Container-Aktivitäten der CSAV. In jüngster Zeit wird dieser Trend, den wir schon seit einiger Zeit vorhergesehen haben, durch andere bedeutende Fusionen in der Containerschiffahrtsbranche bestätigt: Im März 2016 fusionierten die beiden chinesischen Großreedereien COSCO und China Shipping. Im Juli 2016 wurde der Zusammenschluss der französischen Reederei CMA CGM mit der American President Line, Singapur, vollzogen, durch den CMA CGM ihre Position als weltweit drittgrößte Containerreederei weiter gefestigt hat.

Beim Zusammenschluss mit der kanadischen CP Ships vor rund zehn Jahren - und zuletzt beim Zusammenschluss mit der CSAV – haben wir bewiesen, dass wir über ein großes Know-how bei Akquisitionen verfügen und auch die für die Hebung von Synergien notwendige Integration schnell und effizient durchführen können. Durch die Skalierbarkeit unserer Plattformen sind wir in der Lage, Akquisitionen schnell zu integrieren. Dabei helfen uns unsere marktführenden IT-Systeme sowie unsere effizienten Prozesse mit einer weltweit einheitlichen Blueprint-Organisation. Und natürlich ein ungemein erfahrenes, international aufgestelltes Management. All das wird uns helfen, wenn wir nach dem Closing, das wir für Ende dieses Jahres erwarten, die UASC in die Hapag-Lloyd AG integrieren werden.

Meine Damen und Herren, im BCA, das Hapag-Lloyd und UASC vor sechs Wochen unterzeichnet haben, wurde vereinbart, dass Hapag-Lloyd die Aktien der UASC übernehmen soll, indem sämtliche Aktionäre der UASC ihre Aktien im Wege einer Sacheinlage in die Gesellschaft einbringen. Zur Umsetzung der Transaktion soll das Genehmigte Kapital 2016 genutzt werden. Gleichzeitig mit dem Abschluss dieser Vereinbarung haben Hapag-Lloyd und UASC mit den Ankeraktionären der Hapag-Lloyd und der UASC ein sogenanntes Shareholders Support Agreement geschlossen. Mit dieser Zusatzvereinbarung verpflichten sich die kontrollierenden Aktionäre gegenüber den Parteien, die im BCA eingegangenen Verpflichtungen zu erfüllen. Über beide Vereinbarungen haben wir Sie ausführlich in der Einladung und den veröffentlichten Zusatzinformationen in Kenntnis gesetzt.

Auf der Gesellschafterversammlung der UASC vom 29. Juni 2016 wurde der Transaktion bei einer Präsenz von 99,9 Prozent des stimmberechtigten UASC Kapitals nahezu einstimmig zugestimmt.

Im Folgenden möchte ich Ihnen einige wesentliche Punkte des BCA vorstellen.

Hapag-Lloyd und UASC haben vereinbart, dass eine formwechselnde Verlegung des Sitzes der UASC in das Dubai International Financial Centre erfolgt. Im Anschluss wird Hapag-Lloyd alle Aktien der UASC übernehmen. Die Gesellschafterversammlung der UASC hatte dieser formwechselnden Verlegung des Sitzes 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.

Das BCA regelt auch technische Einzelheiten im Zusammenhang mit der erforderlichen Kapitalerhöhung, insbesondere die Verpflichtung von Hapag-Lloyd, der heutigen Hauptversammlung die Aufhebung des bestehenden Genehmigten Kapitals III und die Schaffung des Genehmigten Kapitals 2016 in Höhe von 50

Millionen Euro einschließlich einer Ermächtigung des Vorstands zum Ausschluss des Bezugsrechts zum Beschluss vorzuschlagen.

Auf der Grundlage der Bewertung von Hapag-Lloyd und UASC haben die Parteien ein **relatives Wertverhältnis von 72 Prozent Hapag-Lloyd zu 28 Prozent UASC** festgelegt. Entsprechend diesem Wertverhältnis werden unmittelbar nach dem Vollzug der Transaktion die Hapag-Lloyd Aktionäre 72 Prozent und die UASC Aktionäre 28 Prozent an Hapag-Lloyd halten.

Nach dem Vollzug des Zusammenschlusses ändert sich der **Aktionärskreis der Hapag-Lloyd AG** – die neue Zusammensetzung sehen Sie auf dem Chart, das wir Ihnen im Hintergrund zeigen. Die Anteile unserer neuen Aktionäre seitens der UASC werden sich wie folgt verteilen: die Qatar Holding LLC für den Staat Qatar hält 14,4 Prozent der Anteile, der Public Investment Fund für das Königreich Saudi-Arabien 10,1 Prozent. Die übrigen Aktionäre halten zusammen 3,6 Prozent der Anteile.

Das vertraglich fixierte Wertverhältnis von 72 Prozent für Hapag-Lloyd zu 28 Prozent für UASC entspricht den jeweiligen Buchwerten des Eigenkapitals der Hapag-Lloyd und der UASC zum 31.12.2015. Das vereinbarte relative Wertverhältnis unterliegt nach dem BCA keinen Anpassungen.

Wie bereits betont, war für uns eines der wichtigsten Ziele der Transaktion der unmittelbare Zugang zu den Schiffen und Containern der UASC. Aus diesem Grund stand die Substanz beider Unternehmen bei der Auswahl der Bewertungsmethode im Vordergrund. Zudem bilden die jeweils in IFRS erstellten und geprüften Konzernabschlüsse von UASC und Hapag-Lloyd eine belastbare und zugleich objektiviertere Grundlage für eine vergleichende Bewertung. Wir sind überzeugt, dass wir nach dem Zusammenschluss die jeweiligen Vermögenswerte effizienter und besser einsetzen und wirtschaftlicher betreiben können und so – wie bereits erläutert – umfangreiche Synergien erzielen können. Wir schaffen durch den

Zusammenschluss also Werte für Hapag-Lloyd und für Sie als unsere Aktionäre – dies war unser wichtigstes Anliegen.

Um genau dies zu überprüfen und zu bestätigen, haben wir KPMG sowie die Citigroup in London beauftragt, die finanzielle Angemessenheit der als Gegenleistung für die Einbringung sämtlicher UASC Aktien auszugebenden neuen Aktien der Gesellschaft zu prüfen und hierzu jeweils eine Fairness Opinion zu erstatten. Die Beurteilung der finanziellen Angemessenheit der Gegenleistung wird durch das Ergebnis dieser beiden Fairness Opinions gestützt. KPMG und CITI kommen zu dem Schluss, dass die vereinbarte Wertrelation angemessen ist, da sie den Wert der Hapag-Lloyd nach dem Zusammenschluss deutlich erhöht.

Da das relative Wertverhältnis von 72 Prozent Hapag-Lloyd zu 28 Prozent UASC im BCA festgelegt ist, haben wir zur Absicherung der Transaktion im BCA das jeweilige Mindest-Eigenkapital sowie auf die jeweiligen Höchst-Finanzschulden und Mindest-Barmittel zu jeweils relevanten Stichtagen im Geschäftsjahr 2016 vereinbart. Zur Ermittlung des im BCA definierten Mindest-Eigenkapitals, der Mindest-Finanzschulden und der Mindest-Barmittel für die Zwecke des BCA werden die in den Abschlüssen ausgewiesenen Bilanzposten um bestimmte nicht operative beziehungsweise nicht durch Finanzierungstätigkeiten bedingte Effekte adjustiert.

Bei Hapag-Lloyd liegt zum Stichtag 30.06.2016 keine Verletzung des Mindest-Eigenkapitals vor, während bei UASC ein Unterschreiten des Mindest-Eigenkapitals in Höhe von 33,1 Millionen US Dollar vorliegt. Diesen Betrag müssen die Aktionäre von UASC bis zum Vollzug der Transaktion als Kompensationsbetrag in die UASC einlegen.

Was die Mindest-Barmittel angeht, wurden die relevanten Schwellenwerte im BCA unter der Annahme festgelegt, dass das Geschäft im ordentlichen Geschäftsverlauf fortgesetzt wird. Wir haben auch vereinbart, dass die Einhaltung dieser Regelung durch unabhängige Wirtschaftsprüfer nachgehalten wird. Das gibt höchstmögliche Sicherheit für alle Beteiligten.

Damit der Zusammenschluss erfolgreich vollzogen werden kann, sind im BCA wesentliche Voraussetzungen zwischen den Parteien vereinbart worden, wie z.B. die formwechselnde Sitzverlegung der UASC nach Dubai. Diese kann erst vollzogen werden, nachdem die finanzierenden Banken der UASC ihre unter den Finanzierungsverträgen mit der UASC erforderliche Zustimmung erteilt haben. Zu den Voraussetzungen zählt auch die Freigabe der Transaktion durch alle zuständigen Kartellbehörden beziehungsweise alternativ der Ablauf der für die Transaktion relevanten Warteperioden in den jeweiligen Jurisdiktionen. Und natürlich müssen die Banken und Leasinggeber alle erforderlichen Zustimmungen erteilen.

Der Hauptsitz von Hapag-Lloyd wird auch nach dem Zusammenschluss mit UASC in Hamburg sein. Der maritime Standort Hamburg wird dadurch deutlich gestärkt. Die Parteien haben sich darauf verständigt, dass die Aktionäre beider Parteien in angemessener Weise im Aufsichtsrat der Hapag-Lloyd vertreten sein werden. Zu diesem Zweck hat sich Hapag-Lloyd verpflichtet, dieser ordentlichen Hauptversammlung vorzuschlagen, die Vergrößerung des Aufsichtsrats von derzeit 12 auf 16 Mitglieder zu beschließen. Den entsprechenden Beschlussvorschlag finden Sie unter Tagesordnungspunkt 8.

Hapag-Lloyd und UASC haben außerdem vereinbart, innerhalb von sechs Monaten nach dem Vollzug der Transaktion bei Hapag-Lloyd eine Barkapitalerhöhung durchzuführen. Diese beläuft sich auf einen Betrag von 400 Millionen US Dollar umgerechnet in Euro. Die Barkapitalerhöhung soll entweder durch eine von einer außerordentlichen Hauptversammlung vor dem Vollzug der Transaktion zu

beschließenden Bezugsrechts-Kapitalerhöhung oder durch eine Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital erfolgen. Dieses wäre von einer außerordentlichen Hauptversammlung der Hapag-Lloyd zeitnah im Anschluss an den Vollzug der Transaktion oder in der ordentlichen Hauptversammlung 2017 zu beschließen.

Sollten bis zum 31. März 2017 nicht alle Vollzugsbedingungen eingetreten oder auf die Erfüllung dieser Bedingungen wirksam verzichtet worden sein und/oder der Zusammenschluss nicht stattgefunden haben, hat jede Partei das Recht, vom BCA zurückzutreten. Momentan gehen wir aber fest davon aus, dass spätestens bis zum Stichtag am 31. März 2017 alle Vollzugsbedingungen eingetreten sind und die Transaktion vollzogen werden kann.

Der Zweck der vorgeschlagenen Schaffung eines genehmigten Kapitals mit Ermächtigung zum Bezugsrechtsausschluss besteht darin, Hapag-Lloyd den Erwerb der UASC Aktien zu ermöglichen, indem das Grundkapital der Hapag-Lloyd durch Ausgabe von Aktien gegen Einbringung von Aktien der UASC als Sacheinlage erhöht wird. Dabei soll für die eingebrachten Aktien der UASC insgesamt diejenige Anzahl neuer Aktien der Gesellschaft ausgegeben werden, die dazu führt, dass die UASC Aktionäre unmittelbar nach dem Vollzug der Transaktion mit 28 Prozent an Hapag-Lloyd beteiligt sind.

Der Vorstand ist der Ansicht, dass der Bezugsrechtsausschluss im Interesse der Gesellschaft liegt. Der Bezugsrechtsausschluss im Rahmen der Kapitalerhöhung gegen Sacheinlage wird zwangsläufig zu einer Verwässerung der Mitgliedschaftsrechte der Aktionäre der Hapag-Lloyd führen, liegt aber nach unserer Auffassung im Interesse der Gesellschaft, da die Verwässerung in einem angemessenen Verhältnis zu dem im Gesellschaftsinteresse verfolgten Zweck stehen wird.

Der Verwässerung stehen unserer Ansicht nach deutliche Wertzuwächse durch Synergie- und Verbundeffekte gegenüber. Diese Zuwächse kommen auch Ihnen, liebe Aktionärinnen und Aktionären, zugute.

Meine Damen und Herren, wir sind überzeugt davon, dass der Zusammenschluss beider Unternehmen große Vorteile birgt und zum Erreichen unseres strategischen Ziels, ein nachhaltig profitables Wachstum, in hohem Maße beiträgt. Nach der Übernahme der UASC Containeraktivitäten verfügen wir über eine Transportkapazität von rund 1,6 Millionen TEU. Damit hat Hapag-Lloyd seine Kapazität in etwa zwei Jahren um über 200 Prozent gesteigert und seine Marktposition wesentlich gestärkt. Mit dem Zusammenschluss festigen wir langfristig unsere Marktposition unter den fünf größten Containerreedereien der Welt mit einem deutlichen Abstand zu den nach uns folgenden Reedereien wie zum Beispiel Evergreen mit 1,0 Millionen TEU und Hanjin mit 0,6 Millionen TEU.

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre, ich möchte mit einem Dank enden. Er gilt vor allem unseren weltweiten **Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern**. Sie sind das Rückgrat unseres Unternehmens. Ohne ihr großes Engagement an Land und an Bord unserer Schiffe, wäre der Erfolg des vergangenen Jahres nicht möglich gewesen. In diesem Zusammenhang möchte ich unsere heute hier anwesenden Kapitäne herzlich begrüßen und ihnen stellvertretend für alle unsere Seeleute für ihren Einsatz an Bord unserer Schiffe herzlich danken.

Der Hapag-Lloyd Konzern beschäftigte zum 31.12.2015 etwa 9.400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, darunter über 1.500 Personen im Seefahrtsbereich und knapp 7.900 im Landbereich. Von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an Land waren zum 31. Dezember 2015 rund 80 Prozent außerhalb Deutschlands tätig. Erwähnenswert ist auch, dass Hapag-Lloyd weiterhin der **größte maritime Ausbilder in Deutschland** ist. Zum Jahresende beschäftigte Hapag-Lloyd insgesamt 127 Auszubildende an Land sowie 108 auf See. Erst vor knapp drei Wochen haben wir wieder 64 junge

Frauen und Männer als neue Auszubildende bei Hapag-Lloyd willkommen heißen können.

Danken möchte ich aber auch Ihnen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre. Wie Sie wissen ist Vertrauen die Basis allen unternehmerischen Handelns. Insofern gilt Ihnen unser ausdrücklicher Dank für Ihr Vertrauen in unser Unternehmen.

Ein besonders herzlicher Dank für das stetige Engagement und die große Unterstützung gilt schließlich auch allen unseren Aufsichtsratsmitgliedern – namentlich unserem Aufsichtsratsvorsitzenden Michael Behrendt.

Meine Damen und Herren, die Containerschifffahrt befindet sich wirtschaftlich gesehen in einem schwierigen Umfeld. Mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, unseren Erfahrungen und Kenntnissen sowie unseren Ankeraktionären stellen wir uns diesen Herausforderungen. Wir haben in den letzten Jahren schon einige Weichen stellen können. Erste Erfolge liegen vor. Aus der Verbindung von Hapag-Lloyd und UASC erwarten wir weitere erhebliche Verbesserungen unserer Ertragskraft und sind sicher, dass wir durch den Zusammenschluss besser und stärker als je zuvor den vielfältigen Herausforderungen der Branche gewachsen sein werden.

Wir freuen uns, wenn Sie uns auf diesem Weg weiter begleiten.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.